



Plan de prévention du risque routier 2023 - 2025

Groupe de travail

jeudi, 3 août 2023

RTL | Update: 09.04.2022 14:44



© CGDIS

TABLE DES MATIERES

1	Introduction	3
1.1	Objet	3
1.2	Groupe de travail	4
1.3	Méthodologie	5
1.4	Définitions	6
2	Etat des lieux	6
2.1	Accidentologie	6
2.2	Sinistralité des véhicules	8
2.3	Dégâts aux bâtiments	9
2.4	Contraventions	10
2.5	Formations / sensibilisations	11
2.6	Matériels / Equipements	13
2.7	Règlements / Notes de services / Organisation	13
2.8	Benchmarking	21
2.9	Organismes extérieurs	22
3	Objectifs*	24
4	Axes d'amélioration et planification des actions	25
5	Suivi et mise en œuvre	1


1 Introduction

1.1 Objet

La sécurité routière étant un sujet important pour le CGDIS et l'ensemble de ses membres, le Comité de Direction (CODIR) a constitué un groupe de travail afin d'identifier des pistes d'amélioration et d'établir un plan de prévention du risque routier. Ce 1^{er} plan a principalement pour objet de faire un état des lieux de l'existant et d'établir un plan d'action pour les 3 prochaines années.

Pourquoi ?

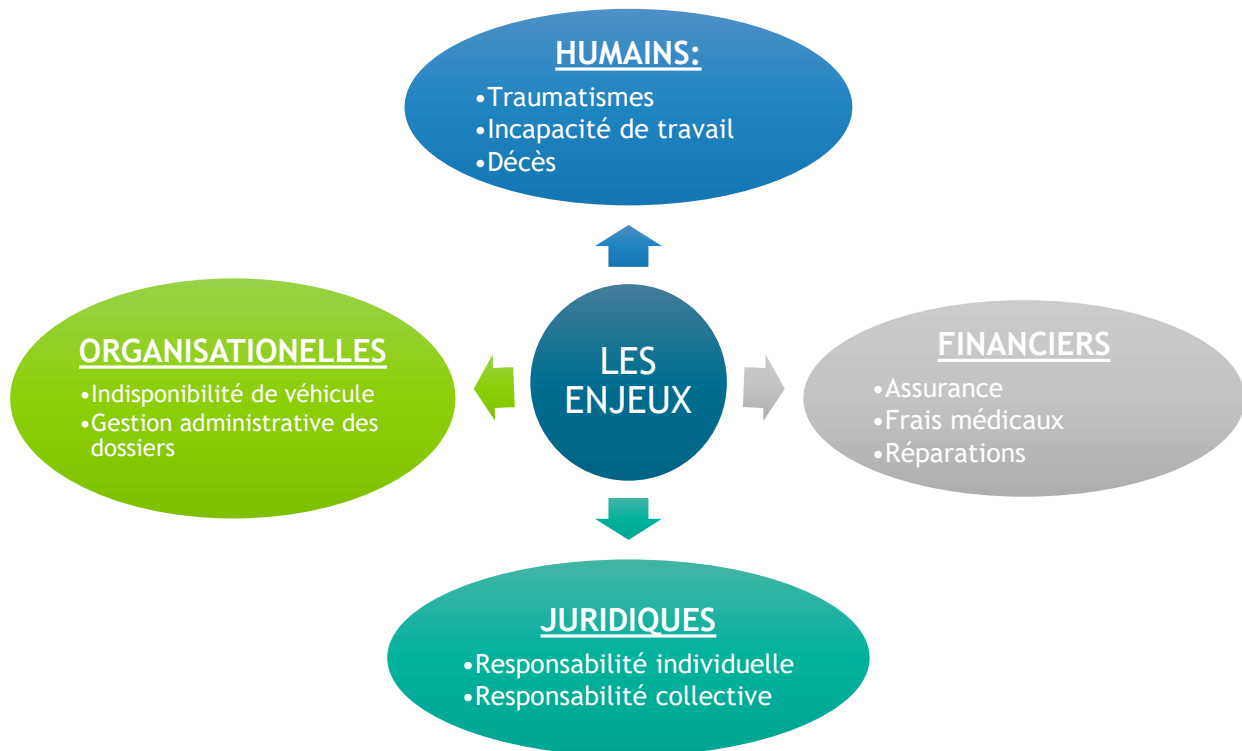


- Les accidents de trajets représentent 15% des accidents du travail au Luxembourg et 22% des accidents au CGDIS (Chiffres 2021)
- Cela s'inscrit dans la stratégie nationale  à laquelle adhère le CGDIS
- Le coût des dégâts matériels lié aux accidents de trajet s'élève à plus de 400 000€ HTVA pour l'année 2021

Pour qui ?



- Pompiers volontaires
- Pompiers professionnels
- Personnel administratif, technique et logistique



1.2 Groupe de travail

- Membres permanents
 - Colonel Steve MACK – Directeur de l’Institut National de Formation des Secours (INFS)
 - Lieutenant Yves LEGIL – Chef de département Formation de base (INFS)
 - Lieutenant-Colonel Guy BERNAR – Chef de zone – Zone de secours SUD (DGE)
 - Sergent François SPELTZ – Coordinateur Hygiène et désinfection (DMS)
 - Kevin VIKTOR – Chef de service – Service parc automobile et équipements (DML)
 - Martin SIMON – Chef de service – Service recrutement – (DAF)
 - Claudine WAGNER – Psychologue - Service de soutien aux pompiers (DMS)
 - Guillaume KUENY – Chef de département Sécurité & Hygiène (DMS)
 - Jérôme GLESENER – CIS Esch

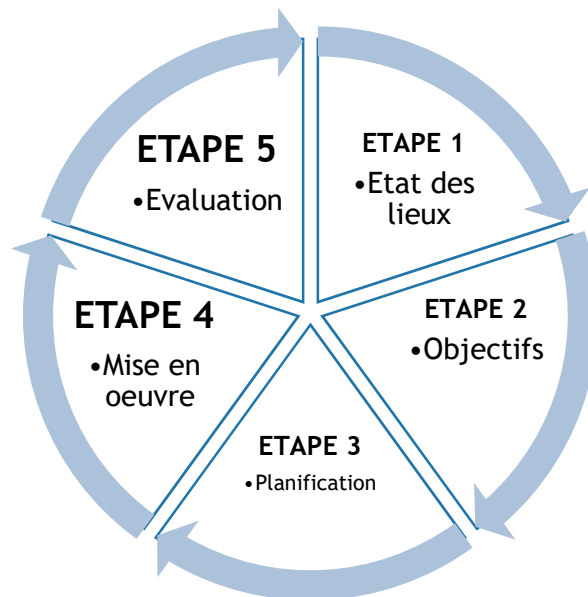
- Personnes ressources CGDIS consultées
 - Myriam GALES – CIS Aspelt
 - Steve MEYER – DML Bâtiment
 - Christopher Schuh - DCO

- Personnes / organismes externes consultés
 - C.F.C.P.U. : Centre de Formation en Conduite Préventive d'Urgence (www.CFCPU.com)
 - M. Kronshagen Alain: Formateur CFC
 - C.P.A.T.S. Centre de Psychologie Appliquée aux Transports et à leur Sécurité (www.cpats.lu)

1.3 Méthodologie

La démarche mise en œuvre est basée sur une démarche d'amélioration continue. Elle se décompose en 5 étapes :

- L'état des lieux,
- La définition des objectifs,
- La planification des actions,
- La mise en œuvre des actions.



1.4 Définitions

- Taux de fréquence

Formule pour établir le taux de fréquence de l'AAA:

$$\frac{\text{Nombre d'accidents reconnus} \times 100}{\text{Nombre de travailleurs-unité}} = \text{TAUX DE FRÉQUENCE (\%)}$$

2 Etat des lieux

2.1 Accidentologie

Depuis sa création en 2018 et jusqu'en 2021, le CGDIS ne disposait pas de réelle base de données permettant d'établir des statistiques fiables sur la sinistralité des véhicules. A partir de fin 2020, une gestion plus centrale des déclarations d'accidents a permis d'établir des statistiques plus précises, sans pour autant permettre d'analyser les causes profondes des accidents de trajet.

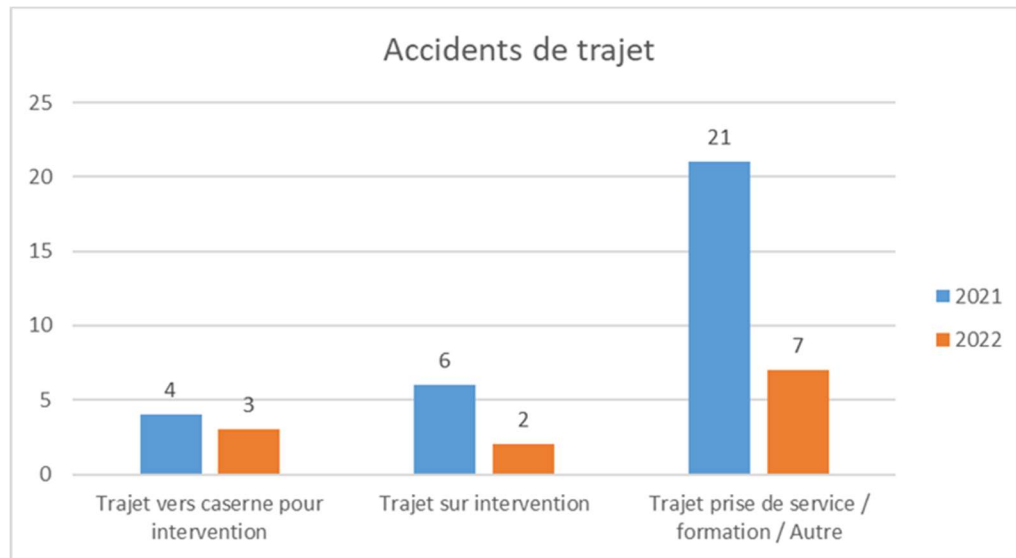
Enfin, comme toutes données statistiques, les éléments fournis doivent faire l'objet de précisions permettant de connaître le contexte et les éléments particuliers pouvant influencer sur les résultats.

- Analyse quantitative

Nature de l'évènement	Accidents de travail et accidents de trajet				
	2018 (juillet - Décembre)	2019	2020	2021	2022 (Au 30/11/2022)
Accidents de travail	29	56	50	81	59
Accidents de trajet	7	10	16	31	18
TOTAL	36	66	66	112	77

Entre 2018 et 2021, nous pouvons constater une augmentation systématique des accidents de trajet. Une légère baisse est à constater pour l'année 2022.

- **Analyse qualitative (Période 2021 – 2022)**



Pour les années 2021 – 2022, nous pouvons constater que la majorité des accidents de trajets se produisent lors de trajets « non urgents ». Il faut noter que ces statistiques ne tiennent pas compte du kilométrage parcouru et ne peuvent donc pas être pondérées par ce facteur important.

Ces 2 dernières années, plusieurs évènements significatifs se sont produits au sein du CGDIS :

- 09 février 2021 → Collision entre un RTW et une voiture privée en se rendant sur intervention, 2 pompiers blessés,
- 06 avril 2021 → Endormissement au volant d'un pompier au retour de sa garde, 1 pompier blessé,
- 18 décembre 2021 → Collision entre un RTW et une voiture privée sur l'autoroute A13, 3 pompiers blessés,
- 09 avril 2022 → Perte de contrôle d'un RTW qui se couche sur le flanc, 2 pompiers blessés,
- 05 octobre 2022 → Collision entre un RTW et un véhicule privé lors de son dépassement, 1 personne blessée.

2.2 Sinistralité des véhicules

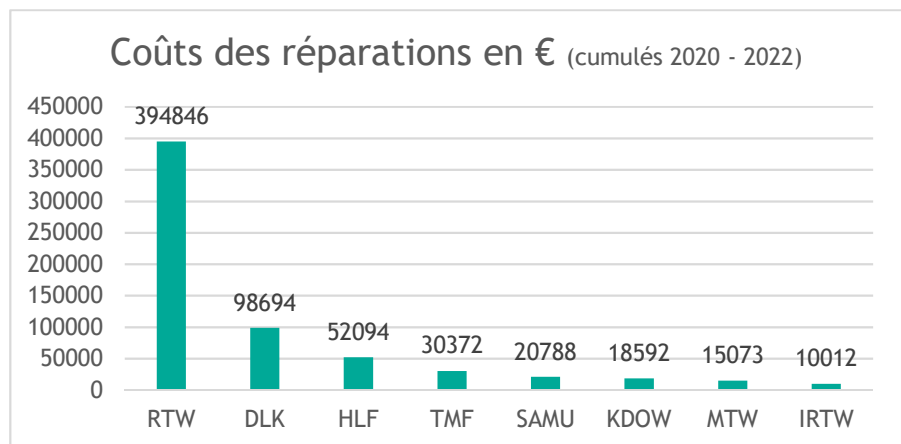


Les accidents impliquant des véhicules du CGDIS engendrent des coûts directs liés aux réparations.

Le graphique ci-dessous représente les coûts des réparations cumulés pour les années 2020 à 2022 par catégorie.

Il est à noter que le coût total représenté dans ce tableau ne correspond pas à 100% des coûts réels pour les raisons suivantes :

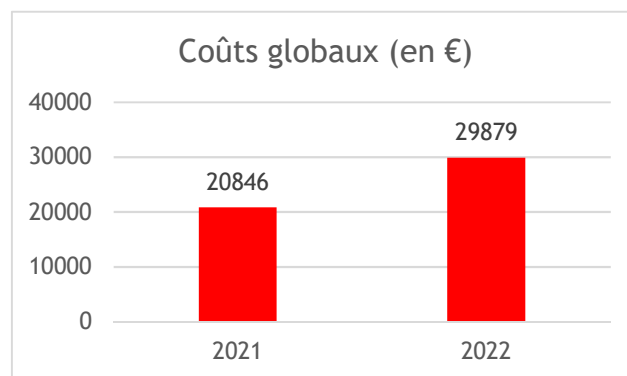
- Plusieurs commandes n'ont pas encore été intégrées et/ou validées dans le système notamment pour l'année 2022.
- Pour les réparations effectuées en interne, le coût des pièces de rechanges n'est pas intégré dans le tableau (Projet en cours)
- Les statistiques de 2020 ne sont pas aussi précises / développées comme celles de 2021 / 2022



Focus sur les
coûts d'achat
des engins



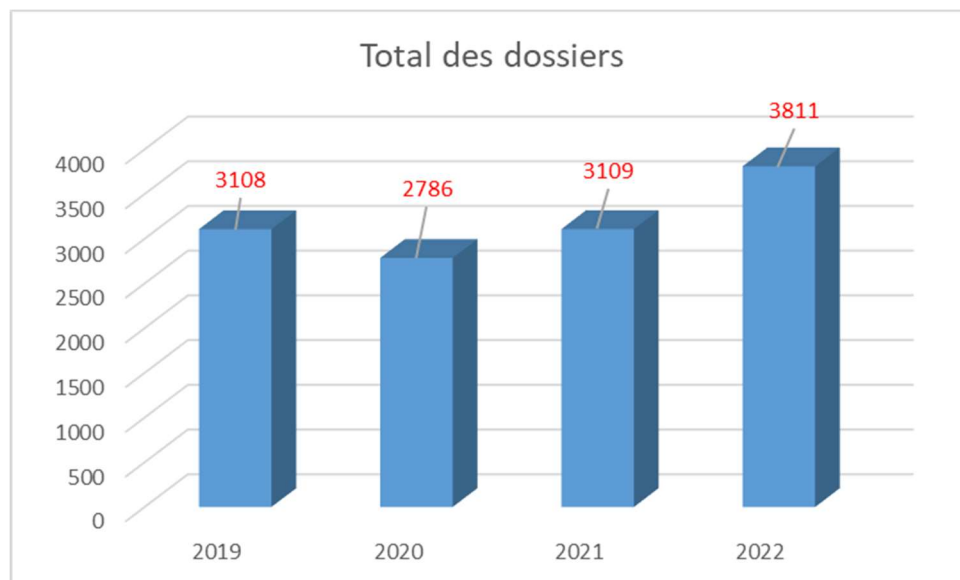
2.3 Dégâts aux bâtiments



Le coût des réparations cumulé sur les années 2021 – 2022 représente un peu plus de 50.000€. Il est à noter que les montants de l'année 2022 ne prennent en compte uniquement les coûts du mois de janvier au mois de de novembre.

2.4 Contraventions

Le département de la conduite opérationnelle (Direction de la Coordination Opérationnelle) a en charge le suivi et le traitement des contraventions liées aux véhicules de secours.



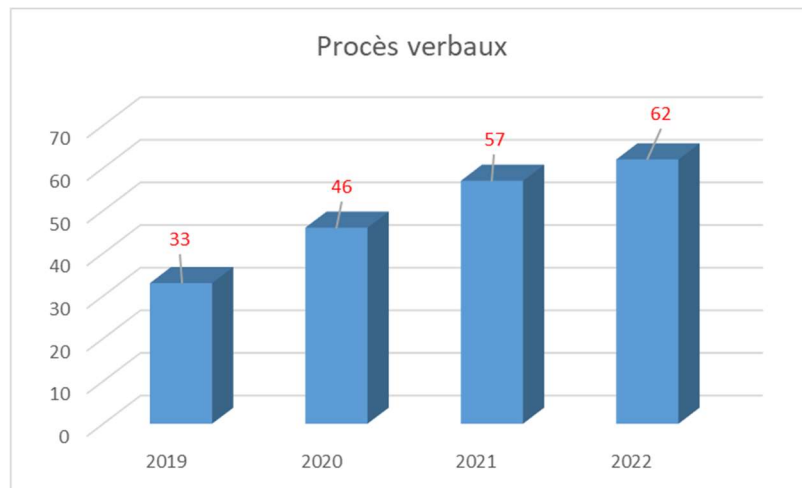
Nous pouvons constater que depuis 2019, le nombre de véhicules flashés a une tendance à la hausse exceptée en 2020 (année du COVID). Cependant, afin d'avoir une interprétation correcte de ces données, il faudrait à l'avenir les comparer aux nombres d'interventions, le nombre de radars « fixes » installés dans le pays n'ayant pas significativement évolué entre 2019 et 2022. Seuls des radars « tronçons » ont été ajoutés et 1 seul radar « fixe » en 2019.

(Source : <https://transports.public.lu/fr/secteurs/circulation-routiere/securete/radars.html>)

En 2022, sur les 3811 véhicules flashés, 69 l'ont été en dehors d'une intervention.

- **Procès-verbaux***

* *Dépassement de la limitation de vitesse autorisée de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.*



Considérant les procès-verbaux, nous pouvons également constater une augmentation de ces derniers sur les 4 dernières années.

- **Gestion des contraventions**

Comme évoqué précédemment, le département de la conduite opérationnelle (Direction de la Coordination Opérationnelle) a en charge le suivi et le traitement des contraventions liées aux véhicules de secours.

Lorsque la contravention a eu lieu alors qu'il ne s'agissant pas d'une intervention, le conducteur du véhicule a en charge de payer l'amende. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule en intervention, le CGDIS prend en charge le montant de l'amende. Cependant, en cas de procès-verbal, le supérieur hiérarchique du conducteur en est systématiquement informé.

2.5 Formations / sensibilisations

- **Analyse quantitative**

Le tableau ci-dessous représente le nombre de formations réalisées entre 2019 et juillet 2022 concernant les permis de conduire et formations sécurité liées à la conduite pour les membres « opérationnels » du CGDIS.

	2019	2020	2021	2022
SCCC	97	0	0	108
SCCA	20	29	86	91
Ladungssicherung	80	31	0	72
Permis C	34	34	47	46
Permis CE	0	2	41	10
Simulateur	0	0	250	72
Permis C + CE	0	2	0	0

- **Analyse qualitative**

Lors de sa formation de base, un membre du CGDIS participe obligatoirement à une sensibilisation d'une heure sur le risque routier lors de sa formation CIC (*Die Straßenverkehrsordnung – Code de la route*).

Par la suite, un membre participant aux activités incendie sauvetage (**INCSA**), est sensibilisé sur la sécurisation des lieux d'interventions lors de sa formation FIS 1 (*Absichern der Einsatzstelle*).

Du côté Secours à Personnes (**SAP**), aucune formation / sensibilisation sur le risque routier n'est prévue dans les formations de base SAP1 / SAP2.

Pour les équipage « SAMU », le CGDIS propose un stage de conduite de 8 heures au Centre de Formation pour Conducteur à Colmar-Berg.

En plus de ces formations / sensibilisations obligatoires, les membres du CGDIS peuvent participer aux formations suivantes :

- **Ladungssicherung** (Sous conditions d'avoir le CIC / FIS I / FIS II ou SAP1 / CIC / SAP2)
- **LKW Simulator** (Sous condition d'avoir un permis catégorie C)
- **Stage de conduite pour chauffeurs ambulance** (Sous condition d'avoir le CIC et le SAP1 ainsi qu'un permis B avec un stage complété). Ce stage est obligatoire pour les membres du CGDIS voulant conduire un RTW avec un permis B.
- **Stage de conduite pour chauffeurs camion** (Sous conditions d'avoir le CIC / FIS I / FIS II ou SAP1 / CIC / SAP2 et le permis de catégorie C)

Pour participer aux formations LKW Simulator et/ou SCCA, les participants doivent obligatoirement et préalablement participer à la formation en ligne « Strassenverkehrsordnung im CGDIS ».

A ce jour, il n'existe pas d'obligation concernant une formation continue (FOCO) ou un maintien des acquis (MDA) sur le thème du risque routier.

Concernant le personnel administratif et technique, aucune formation / sensibilisation sur le risque routier n'est effectué à ce jour.

Il n'existe aucune formation liée à ce sujet au sein de l'INAP si ce n'est une formation à « l'arrimage de charge » de 4 heures et une formation pour chauffeurs de poids lourds.

2.6 Matériels / Equipements

En terme de matériels et équipements, les véhicules du CGDIS nouvellement achetés sont équipés de l'ensemble des dispositifs de sécurité existant sur le marché.

2.7 Règlements / Notes de services / Organisation



➤ Code de la fonction publique

Aucune prescription spécifique sur le risque routier n'est présente dans le code de la fonction publique.

➤ Code de la route

L'article 76quater du code de la route précise les conditions pour la conduite des RTW avec un permis de catégorie B.

«Art. 76quater.

Les agents du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours »¹ « et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social »², titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B en cours de validité, agissant dans le cadre de leurs missions, sont autorisés à conduire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, un véhicule automoteur sans remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg sans dépasser «5.500»³ kg, et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, sous couvert d'un certificat attestant l'aptitude à la conduite du véhicule dont question, délivré par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Ce certificat est délivré aux agents des services de secours concernés, titulaires du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins deux ans et ayant participé avec succès à un cours de formation organisé par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Les modalités de ce cours de formation ainsi que le modèle du certificat sont arrêtés par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.»

(Règl. g.-d. du 9 septembre 2019)

«Toutefois, les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent article aux agents des services de secours concernés, autorisant la conduite de véhicules visés à l'alinéa 1^{er} d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 4.250 kg, restent valables pour la conduite de ces véhicules.»

D'autres articles du code de la route précisent les conditions de conduites en « urgence » (non exhaustifs) :

«Art. 39.

Les véhicules énumérés ci-après peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial, lorsque ces véhicules sont utilisés en service urgent: les véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, de l'Armée, du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours »¹, « des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social »² ainsi que les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang « ou le transport d'organes »³, les véhicules conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du (*Règl. g.-d. du 18 décembre 2015*) «Service de Protection du Gouvernement», les véhicules de la Cour grand-ducale conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du garage de la Cour grand-ducale et faisant partie d'un convoi placé sous la responsabilité de la Police grand-ducale ainsi que les véhicules de service utilisés par le haut-commissaire à la Protection nationale, par le directeur du Service de renseignement de l'Etat ou par le médecin-inspecteur chef de division de l'Inspection sanitaire.»

(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)

«2. Pour autant que le service l'exige, et sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, les conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39 peuvent emprunter le milieu ou le côté gauche de la chaussée et ne sont pas tenus, sur les voies publiques autres que les autoroutes, d'observer les interdictions, restrictions et obligations indiquées par les signaux routiers et les marques sur la chaussée en relation avec le sens de la circulation. Dans les mêmes conditions, et hormis le cas du dépassement d'un autre véhicule, ces conducteurs peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation à contresens.

Lorsque ces conducteurs empruntent le milieu ou le côté gauche de la chaussée, ils doivent signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Lorsqu'ils empruntent les parties de la voie publique réservées à la circulation à contresens ils doivent signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.»

(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)

«3. Les dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. et du premier alinéa du paragraphe 2. ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils signalent leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

«Art. 131bis.

1. L'usage de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 n'est autorisé que pour autant que le service l'exige. Tout conducteur qui circule sous le couvert de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants doit tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.»

5. Hormis le premier alinéa du paragraphe 1., les prescriptions du présent article ne sont pas applicables:

(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)

«a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation; l'obligation de signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules de la Police grand-ducale utilisés sur une autoroute en service de recherche d'infraction contre les dispositions du présent article;»

➤ **Référentiel Emploi & Activités (REA)**

Aucune prescription spécifique sur les formations nécessaires à la prévention du risque routier n'est présente dans le référentiel Emploi & Activités.

➤ Règlement intérieur

Le chapitre 2.4 « Véhicule de service du CGDIS » établit des règles concernant l'utilisation et la conduite des véhicules du CGDIS :

Section 2.4.1. Les différents types de véhicules de service

- § 1. Les véhicules de direction : des véhicules attribués à un membre de la direction, avec ou sans dispositifs spécifiques aux interventions d'urgence (gyrophares, sirènes, radio).
- § 2. Les véhicules de permanence : des véhicules attribués à une garde ou permanence spécifique, équipés de dispositifs spécifiques aux interventions d'urgence (gyrophares, sirènes, radio).
- § 3. Les véhicules d'intervention : tous les véhicules équipés de dispositifs spécifiques aux interventions d'urgence (gyrophares, sirènes, radio) nécessaires à l'accomplissement des missions de sécurité civile du CGDIS.
- § 4. Les véhicules de service standards de différentes configurations, dont certains sont attribués prioritairement aux membres de la direction ayant des missions de représentation ou qui effectuent des voyages de service à l'étranger.

Section 2.4.2. Gestion et utilisation des véhicules

- § 1. La gestion des véhicules est réglée par note de service.
- § 2. L'utilisation des véhicules de service est limitée en principe aux déplacements dans l'intérêt du service pendant les heures de travail de l'agent. Une exception à ces principes peut être accordée par le directeur général ou son délégué, dans le seul intérêt du service, par exemple lors d'une mission de service demandant un départ précoce de l'agent le lendemain, ou un retour tardif de ladite mission.
- § 3. Une exception générale liée aux heures d'utilisation des véhicules concerne les voitures de direction et les véhicules de permanence utilisés expressément pendant une période de garde, une permanence de direction ou une astreinte à domicile, préalablement définis par le directeur général ou son délégué, dans l'intérêt spécifique des interventions d'urgence des services de secours. L'utilisation des véhicules de service pour des vacances ou autres déplacements privés à l'étranger est interdite.
- § 4. Afin de garantir une utilisation rationnelle des ressources du CGDIS, il y a lieu de recourir aux véhicules de service avant de faire usage d'une voiture privée pour les déplacements de service à l'étranger.
- § 5. En principe, les véhicules de permanence ne peuvent pas être utilisés à des fins de déplacements qui ne sont pas en relation avec une garde ou une permanence. Cette disposition s'applique dans la mesure du possible également aux voyages de service à l'étranger.

Section 2.4.4. Entretien, lavages et anomalies

- § 1. Les véhicules de services sont en principe nettoyés et entretenus par un atelier du CGDIS.
- § 2. Les utilisateurs sont tenus de signaler dans les meilleurs délais aux gestionnaires du parc automobile tout défaut de fonctionnement et toute action nécessaire en ce sens afin que les véhicules de service soient dans un état de propreté et de fonctionnement adéquat.
- § 3. En cas de panne ou de crevaison de pneumatique, l'agent confronté avertira immédiatement le CGDIS qui décidera des suites à donner. Il est interdit d'abandonner un véhicule de service immobilisé à cause d'une panne. En ce qui concerne les pannes durant les jours fériés, weekends et nuits ainsi que les pannes à l'étranger, une note de service déterminera les démarches nécessaires.
- § 4. En cas de problème, il sera demandé des explications au dernier utilisateur du véhicule ou, le cas échéant, à la personne à laquelle le véhicule est attribué de manière permanente.

Section 2.4.5. Endommagement causé par un agent du service

- § 1. Tout endommagement causé par un agent du service à un véhicule de service ou à d'autres objets, de matériel ou perte d'objets en relation avec les voitures de service doit faire l'objet d'un compte rendu circonstancié immédiat.

Section 2.4.6. Remplissage du carnet de route

- § 1. A l'intérieur de chaque véhicule se trouve un carnet de route dans lequel sont documentés les kilomètres parcourus et le nom du chauffeur. Ce cahier est à remplir après chaque trajet.

Section 2.4.7. Règles générales de conduite

- § 1. Tout véhicule de service du CGDIS ne peut être conduit que par un agent du CGDIS, titulaire du permis requis, en état de validité. Il appartient donc à chaque conducteur de s'assurer qu'il possède bien l'habilitation requise et d'en contrôler la validité.
- § 2. Un permis invalide ou suspendu doit être signalé par l'intervenant du CGDIS à son supérieur hiérarchique.
- § 3. L'habilitation à l'aptitude médicale à la conduite d'un véhicule d'intervention relève de la compétence de la DMS.
- § 4. Le Chef de CIS a le droit de fixer des dispositions spécifiques propres à remplir par le membre du CIS avant que celui-ci ne puisse conduire les véhicules attachés au CIS.

Section 2.4.8. Règles de déplacement

§ 1. La conduite du véhicule doit suivre les règles du code de la route Luxembourgeoise.

§ 2. La ceinture de sécurité doit être systématiquement portée, dès lors que le véhicule en est doté, dans toutes les circonstances, aussi bien sur les trajets opérationnels qu'administratifs.

§ 3. Les signaux de priorités (gyrophares et avertisseurs) sont uniquement réservés aux missions nécessaires et à caractère d'urgence selon les dispositions du Code de la route.

§ 4. Tout dégât, accrochage, bris de glace occasionné à un véhicule d'intervention doit faire l'objet d'un compte rendu circonstancié à l'attention du chef de centre par le conducteur au moment des faits.

Section 2.4.9. Précautions de conduite particulières de véhicules d'intervention

§ 1. Le chef de section voire chef d'agrès du véhicule doit interdire la conduite du véhicule s'il constate des signes d'imprégnation alcooliques du machiniste.

§ 2. Tout déplacement doit se faire avec la plus grande vigilance et prudence en adaptant sa vitesse aux conditions climatiques et de trafic afin de rester maître de son véhicule en toutes circonstances.

§ 3. Dans le cas de l'utilisation des signaux de priorités (gyrophares et avertisseurs) la règle précitée doit être rigoureusement suivie.

§ 4. Le conducteur devra aborder les carrefours à vitesse réduite, voire marquer l'arrêt afin de s'assurer que les autres automobilistes ont bien compris les signaux prioritaires et qu'ils cèdent le passage au véhicules de secours. Cette règle doit d'autant plus être respectée si la visibilité au croisement est réduite.

§ 5. Dans le cas de l'utilisation des avertisseurs de priorité, celle-ci doit se faire suffisamment en amont de l'intersection ou du groupe de véhicules selon le code de la route en vigueur, afin que les conducteurs ne soient pas surpris par l'arrivée du véhicule de secours.

§ 6. Le chef de section voire chef d'agrès informe immédiatement le CSU 112 de tout accident de circulation survenu lors d'un départ en intervention.

§ 7. En cas d'accident matériel, lors d'un départ en intervention, n'entraînant ni blessé ni immobilisation du véhicule d'intervention, le chef de section voire chef d'agrès doit obligatoirement remplir un constat amiable d'accident automobile qui devra être transmis immédiatement à la DAF.

§ 8. En cas de blessés ou d'impossibilité matérielle, le chef de section voire chef d'agrès prend toutes dispositions nécessaires pour assurer le remplacement de son départ afin de limiter les retards dans la distribution des secours.

➤ Règlement opérationnel

Le chapitre 5.3 « Les règles de déplacement » définit les règles concernant l'utilisation et la conduite des véhicules du CGDIS en intervention :

5.3. Les règles de déplacement

5.3.1. Les principes généraux

Les dispositions décrites ci-après ne s'appliquent qu'aux véhicules du CGDIS engagés dans le cadre d'une opération de secours et disposant des avertisseurs sonores et lumineux en dotation au sein du CGDIS.

Ainsi, tout conducteur d'un engin du CGDIS dont le déplacement n'est pas justifié par l'urgence doit respecter l'intégralité des dispositions du code de la route, sans aucune dérogation possible.

5.3.2. Le port de la ceinture de sécurité

La ceinture de sécurité doit être systématiquement et en toute circonstance mise en place, dès lors que le véhicule en est doté.

Le chef d'agrès ou de section est responsable de l'application de cette consigne par l'ensemble des personnes présentes à bord de son véhicule.

5.3.3. Les règles de priorité

Afin de pouvoir bénéficier des règles de priorité, l'activation des avertisseurs sonores et lumineux doit être réalisée suffisamment en amont de l'intersection ou du groupe de véhicule selon code de la route en vigueur, afin que les conducteurs ne soient pas surpris par l'arrivée du véhicule de secours.

Malgré l'activation des avertisseurs sonores et lumineux, tout déplacement doit se faire avec la plus grande vigilance et prudence en adaptant sa vitesse aux conditions climatiques et de trafic, afin de rester maître de son véhicule en toutes circonstances. Le conducteur devra aborder les carrefours à vitesse réduite, voire marquer l'arrêt afin de s'assurer que les autres automobilistes ont bien compris les signaux prioritaires et qu'ils cèdent le passage au véhicule de secours. Cette règle doit d'autant plus être respectée si la visibilité au croisement est réduite.

Dans tous les cas où les avertisseurs sonores et lumineux sont actionnés, les feux de croisement du véhicule doivent également être allumés.

5.3.4. Le transport de victime

L'évacuation d'une victime requiert une conduite souple, sans coup de frein brusque, ni changement de vitesse brusque.

La vitesse de déplacement de l'ambulance doit être adaptée à l'état de la victime. Dans ce cadre, le médecin du SAMU peut imposer une vitesse limite à respecter par le conducteur.

Si besoin, une escorte de la Police Grand-Ducale peut être demandée.

5.3.5. Le retard dans la progression des secours

Lors d'un accident impliquant un véhicule du CGDIS ou lorsque l'encombrement de la circulation bloque le déplacement des secours, le chef d'agrès ou le chef de section, s'il estime qu'il ne pourra atteindre les lieux de l'intervention dans un délai raisonnable, prend les mesures nécessaires de remplacement d'urgence, telles que définies au paragraphe 4.6, du titre 2, de la 2^{ème} partie du présent règlement.

5.3.6. L'itinéraire

Le chef d'agrès ou le chef de section contrôle l'itinéraire et guide le conducteur si nécessaire. Il veille à ce que la vitesse soit adaptée aux conditions de circulation.

A l'occasion de fortes affluences localisées, il peut s'avérer plus avantageux en termes de délais d'emprunter un itinéraire détourné pour se rendre sur intervention.

La remontée des voies en sens interdit, ainsi que l'emprunt d'un rond-point à contre sens sont prohibés.

5.3.7. Le guidage

Dans les passages étroits ou difficiles, lors des manœuvres délicates ou pour garer un véhicule, le chef d'agrès ou le chef de section guide ou fait guider le conducteur. Pour cela, il se place devant le véhicule et réalise une reconnaissance préalable des abords immédiats.

5.3.8. La marche en convoi

Le déplacement de plusieurs véhicules de secours en convoi impose la définition de consignes par le chef de convoi. Ces règles comportent notamment :

- la distance à respecter entre les véhicules ;
- la vitesse à respecter suivant le type de route emprunté ;
- l'ordre de placement des véhicules dans le convoi ;
- les conditions d'utilisation des avertisseurs sonores et lumineux.

5.3.9. Le stationnement sur la voie publique

Tout véhicule de secours engagé sur une opération de secours doit être stationné de manière à gêner le moins possible la circulation. Le stationnement en contre sens des voies de circulation est prohibé.

Le chef d'agrès ou le chef de section met en place une signalisation adaptée et permettant la protection de son personnel et de son matériel. A minima, ces mesures comprennent :

- le maintien des avertisseurs lumineux ;
- la mise en place d'un balisage pour un lot de balisage ;
- le port des tenues de haute visibilité.

2.8 Benchmarking

➤ Police Grand-Ducale



- Volet information

« Waat den Informatiouns-Volet betrëfft hu mir eng ganz Rei Viirschreften wéi mat Dingschtween ëmzegen ass; net nëmmen waat daat operationnelt betrëfft, mais och den Entretien.

Daat selwecht gëtt et fir eis Gebeier. Em d'Privatween vun eisem Personal maache mir eis keng Gedanken.“

- Volet formation

« Waat de Volet Formatioun betrëfft ass et esou dass all (zumindest uniforméierten) Beamten all 3 Joër zu Colmar-Bierg ee Fahrsicherheits-Training muss absolvéieren. Deen gëtt och systematesch an der Grondäusbildung gemaach.

Méi ass leider net méiglech well mer keen eegene Site hun an beim CFC lounen.“

„Wann een Accident mat engem Dingschtwoon geschitt wou mir der Meenung sin dass beim Chauffeur eng speziell Optrëschung néidech ass, hu mir d'Méiglechkeet dëss Persoun(en) an eng zousätzlech punktuell an ugepassten Sensibilisatioun ze schécken.“

➤ Armée Luxembourg



L'armée luxembourgeoise dispose d'une formation

« guidage » :

Formatioun Guidage Véh :

Eis Fahrschoul wier bereet Iech eng kleng Formatioun ze gi, wéi mat Gefierer rangéiert gëtt.

Ed wier awerréisch ab 2023 Méiglech .

Formatioun géing aus engem Deel Theorie an engem Deel Praktesch bestoen.

Fir den Prakteschen Deel wier et gutt wann Dir mat verschidden Gefierer vum CGDIS kéint kommen.

Den Grupp soll awer begrenzt ob Maximum 20 Pers sin.

Formatioun wäert +/- 6 Stonnen daueren.

➤ [Feuerwehr Rheinland Pfalz](#)

Les pompiers allemands ont un programme complet de formation pour conducteurs qui existe depuis 1994: « [Fachbereich Sicher zum Einsatz!](#) ».

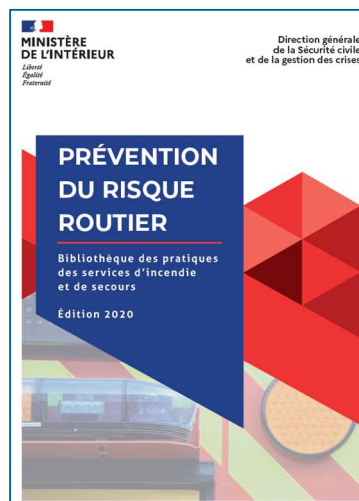


Rheinland Pfalz
Landes FEUERWEHR verband

Une explication du programme est disponible en **annexe XX**.

➤ [Sapeurs - Pompiers français](#)

Les plans de prévention du risque routier existent dans beaucoup de SDIS en France. Les différentes « pratiques » ont été rassemblées dans une bibliothèque par la Direction Générale de la Sécurité Civiles et de la Gestion des Crises.



2.9 Organismes extérieurs

➤ [Centre de Formation en Conduite Préventive d'Urgence \(C.F.C.P.U.\)](#)

Le Centre de Formation en Conduite Préventive d'Urgence est une société Canadienne spécialisée dans la formation à la conduite des véhicules au sein des service d'urgence.

Cette entreprise travaille avec plusieurs SDIS en France dont le SDIS 54.

➤ **Formateur CFC**

Un formateur du Centre de Formation de Conducteur est venu présenter son concept de formation. Il est apparu que ce dernier n'est pas adapté aux besoins du CGDIS dans l'état actuel.

➤ **Centre de Psychologie Appliquée aux Transports et à leur Sécurité (C.P.A.T.S.)**

Le centre de psychologie appliquée aux transports et à leur sécurité est une société ayant pour objet d'appliquer les connaissances issues de la recherche scientifique en psychologie générale, en psychologie sociale et en psychologie de la circulation à l'individu, à l'entreprise et à la collectivité.

Ils proposent des formations en sécurité routière ainsi que des conseils et audits en sécurité routière.

Suite à leur présentation, le groupe de travail a décidé de potentiellement travailler avec cet organisme à l'avenir dans un cadre à définir.

3 Objectifs*

1° → 80 % du personnel CGDIS (PV – PV – PAT) doit avoir participé à une sensibilisation / formation sur le risque routier

2° → Diminution de 10% du taux de fréquence des accidents de trajet pour l'ensemble des PP & PAT / Taux de fréquence 2022

3° → Tendre vers le « 0 » accident de trajet grave (avec pompiers blessés) pour les trajets en « intervention ».

*Ces objectifs sont également liés aux objectifs du programme national visionzero

(<https://visionzero.lu/wp-content/uploads/2022/10/Strategie-VISION-ZERO-2023-2030.pdf>)

**VISION
ZERO** RISQUES
ACCIDENTS
MORTS

Sécurité-Santé au travail. **Tous concernés!**

4 Axes d'amélioration et planification des actions

Trois axes d'amélioration ont été identifiés

- Améliorer le management du risque routier
- Renforcer les actions de formation, de sensibilisation et de communication en faveur de la prévention du risque routier
- Simplifier le processus de déclaration et de traitement de l'accident de trajet et/ou dégât matériel

Axe 1 : Améliorer le management du risque routier					
#	Détail de l'action	Pilote	Echéance	Indicateur	Suivi / avancement
1	Etablir une politique de prévention du risque routier	INFS Steve M.	2023	Politique écrite, signée par le CODIR et diffusée	
2	Communiquer régulièrement sur les évènements liés aux risques routiers	DMS Guillaume K.	2023	Nombre d'actions de communications / an	
3	Revoir les règles de conduite de base et adapter le règlement intérieur et opérationnel	DGE Guy B.	2024	RI & RO mis à jour	
4	Communiquer à destination du grand public sur le comportement à adopter face à un véhicule prioritaire	DAF Martin S.	2025	Campagne de sensibilisation lancée	
Axe 2 : Renforcer les actions de formation, de sensibilisation et de communication en faveur de la prévention du risque routier					
#	Détail de l'action	Pilote	Echéance	Indicateur	Suivi / avancement
1	Créer une formation / sensibilisation / MDA /FOCO sur les responsabilités du chauffeur / chef d'agrès / chef de section en cas d'accident	INFS Yves L.	2024	Formation créée et lancée	
2	Définir les règles de formations pour la conduite d'un véhicule CGDIS (Permis CGDIS ?)	INFS Yves L.	2025	Permis CGDIS en place	
3	Mise en place d'un programme d'accompagnement des nouveaux conducteurs sur l'ensemble des CIS cat IV bis – IV et III (Déploiement en cours au CIS Esch)	DCO Jérôme G.	2025	Programme en place dans les CIS	
4	Lancer des campagnes de sensibilisation sur les addictions / la fatigue au volant	DMS Claudine W.	2024	Nombre de campagne	

5	Promouvoir le covoiturage via l'application <i>Klaxit</i> (https://www.klaxit.com)	DMS Guillaume K.	2023	Nombre d'utilisateur	
6	Elaborer une procédure d'intervention/de sensibilisation auprès des conducteurs ayant des accidents à répétition	DGE Guy B	2024	Procédure publiée	
Axe 3 : Faciliter la gestion des incidents et accidents ainsi que leur analyse					
#	Détail de l'action	Pilote	Echéance	Indicateur	Suivi / avancement
1	Etablir une procédure de gestion (Déclaration) des accidents de trajet / dégâts aux véhicules permettant d'affiner les données disponibles sur le risque routier	DMS Guillaume K.	2023	Procédure validée et disponible sur Dynaforms	
2	Etablir une "Fiche reflexe accident" pour conducteur disponible dans chaque véhicule CGDIS	DMS Franz S.	2023	Fiche disponibles dans l'ensemble des véhicules	
3	Mise à disposition de constats à l'amiable pré remplis dans chaque véhicule CGDIS	DML Kevin V.	2023	Constat disponibles dans l'ensemble des véhicules	
4	Mise en place d'une commission d'analyse des accidents définissant le processus d'analyse des accidents routiers	DMS Guillaume K.	2024	Commission créée	
5	Création d'un tableau de bord « Risque routier » permettant de centraliser l'ensemble des indicateurs liés au risque routier	DMS Guillaume K.	2023	Tableau de bord créé	



5 Suivi et mise en œuvre

Afin de piloter l'avancement des actions, le groupe de travail « Risque routier » se réunit 4 fois par an. Le bilan de l'avancement du plan d'action est transmis au CODIR pour information.