

LA VISIBILITÉ

**SUR LE LIEU DE TRAVAIL
ET DANS LA CIRCULATION
EST D'UNE IMPORTANCE VITALE !**



CONTENU

1. Avant-propos	4
2. Introduction	6
3. Statistiques belges	8
4. Que dit la législation ?	10
5. Comment se déplacer en toute sécurité ?	14
6. Les accidents dans l'obscurité	16
7. Les facteurs d'insécurité dans la circulation	17
8. Que dit la loi pour les cyclistes ?	20
9. Que dit la loi pour les piétons ?	24
10. La visibilité des motards	25
11. La visibilité dans l'entrepôt	29
12. Normes de qualité et gilets fluos	30
13. Comment mettre sur pied une politique de sécurité de circulation en entreprise ?	31
14. Quelles sont les mesures à prendre en tant qu'employeur ?	33

1

AVANT-PROPOS

Cher lecteur,

Les dirigeants et les collaborateurs en RH et en prévention rencontrent d'incroyables défis. En quelques mois, notre économie et notre société ont connu de profonds bouleversements.

Il n'y a pas si longtemps chaque organisation visait l'innovation insolite, l'image de marque séduisante et les bénéfices fracassants. La crise du coronavirus impose de nouvelles priorités.

À l'heure actuelle, c'est la maîtrise des coûts qui prime. Nous misons sur le cashflow positif et sur la sécurité d'emploi. Les thèmes de la santé et de la sécurité ont une place de choix sur le podium des préoccupations entrepreneuriales.

Comment transposer la sécurité sur le lieu de travail ? Le leadership et la culture d'entreprise sont déterminants pour chaque organisation et sa manière de traiter les risques. La pandémie pousse les entreprises à faire le maximum pour protéger les collaborateurs : télétravail, matériel de protection, signalétique, distanciation sociale, ... Autant de décisions admirables !

La sécurité ne se limite pourtant pas aux germes de maladies, bien au contraire. Dans ce livre blanc nous éclairons un aspect très différent, la visibilité. Voir et être vu est essentiel pour travailler en toute sécurité. Non seulement sur le lieu de travail mais aussi en dehors de celui-ci.



Nous sommes des milliers à prendre la voiture chaque jour pour le bureau ou le retour à la maison. Les jours raccourcissent doucement, les petits matins sont moins lumineux et l'obscurité tombe plus vite, ce qui implique des risques. La sécurité, c'est bien plus que le masque buccal et le gel hydroalcoolique. Restons visibles, tel est le message !

Bonne lecture et prenez bien soin de vous et des autres.

An Aelbrecht,
General Manager Unique Starbrand
#Be You, Be Unique
#Be You, Be a Leader

INTRODUCTION

Maintenant que les écoles sont rouvertes, que l'activité des entreprises a repris et que les journées se font plus courtes, nous nous devons d'être plus visibles que jamais dans la circulation. Dès que l'obscurité s'installe plus tôt, le nombre d'accidents augmente, surtout si cette obscurité s'accompagne de mauvais temps. La hausse du nombre des accidents en automne-hiver est inquiétante, surtout quand piétons et cyclistes sont concernés.

S'il est important d'être bien visible sur la route, il faut l'être aussi sur le lieu de travail. Dans l'entrepôt ou sur le site où la circulation interne est dense, la visibilité est d'une importance vitale.

La prévention des accidents de travail est une préoccupation importante. De nombreuses entreprises ont pris des mesures efficaces pour réduire le nombre d'accidents de travail et leur degré de gravité, mais les accidents sur le chemin du travail augmentent.

Les entreprises qui marquent des points en prévention se voient proposer un tarif plus avantageux pour leur assurance accidents de travail. Pour calculer le tarif, les assureurs prennent en compte le risque total, à savoir tant le risque sur le lieu que sur le chemin du travail. À cet égard, les efforts en matière de prévention sur le chemin du travail sont donc très intéressants.

La sécurité routière est un aspect mal connu dans bon nombre d'entreprises, alors qu'il s'agit d'une responsabilité essentielle de l'employeur. L'attention accordée à la conduite en toute conscience et sécurité a des effets appréciables : moins d'accidents, moins de frais pour la société et les employeurs, moins d'exclusions et surtout moins de souffrance humaine !

Quel est le degré de sécurité de vos travailleurs sur la route, sur le site ou dans l'entrepôt ? Votre entreprise est-elle consciente de l'urgence de s'occuper de l'insécurité ? Etes-vous confronté à l'une des raisons ci-dessous pour adopter une approche efficace de votre politique de sécurité routière ?

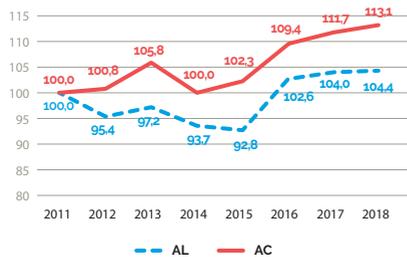
- Coûts élevés de la sécurité routière dans votre entreprise
- Chiffres élevés des accidents sur le chemin du travail
- Accidents sur le site et les alentours
- Nombreux accidents à vélo

La sécurité routière commence par la prise de conscience. Il est question de bien plus que le simple respect des règles de la circulation. Cela exige une attention constante, une implication enthousiaste et des actions concrètes. Dans ce livre blanc, le but est de nous focaliser sur la visibilité, étant donné que ce facteur est l'une des causes principales des accidents de circulation. En tant qu'employeur vous avez un rôle à jouer. De petits efforts de prévention peuvent faire une grande différence.

3 STATISTIQUES BELGES

En 2018, nous avons observé une hausse des accidents sur le chemin du travail par rapport aux accidents sur le lieu de travail. Les premiers nommés ont des conséquences plus graves, ce qui fut déjà le cas les années précédentes.

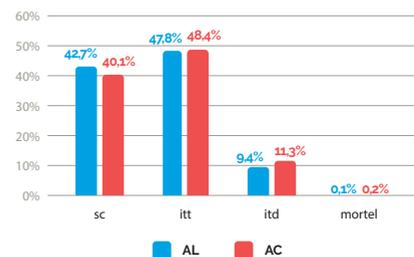
Accidents de travail dans la circulation



Source : thèmes 10 et 29

Le nombre d'accidents de la circulation durant l'exécution du contrat de travail continue d'augmenter en 2018, surtout ceux sur le chemin du travail.

Conséquences : lieu de travail et chemin du travail

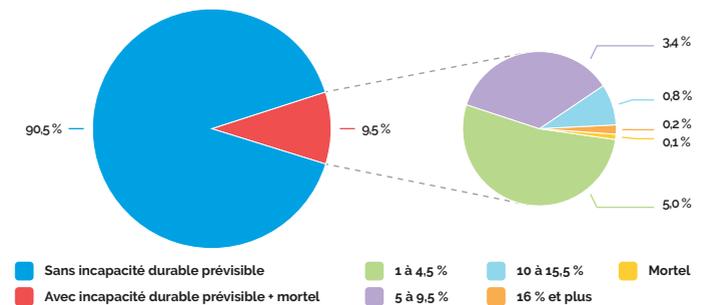


Source : tableau 2.1 et 21.1

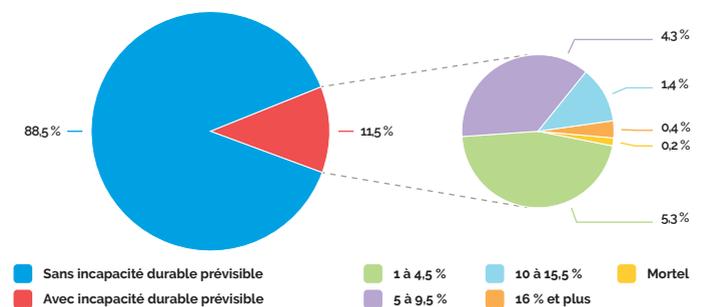
Les accidents sur le chemin du travail ont des conséquences plus graves, comme c'était le cas au cours des années précédentes. Le pourcentage d'accidents avec une incapacité durable prévisible s'élève à 11,3 % pour les accidents sur le chemin du travail et à 9,4 % pour ceux sur le lieu de travail.

Alors que les accidents sur le chemin du travail ont un taux d'incapacité durable prévue plus élevé, le degré de l'incapacité durable prévue est aussi plus élevé que dans le cas des accidents sur le lieu de travail. Dans le cas des accidents sur le lieu de travail, une incapacité durable inférieure à 5 % est en effet prévue dans 52 % des cas. Pour les accidents sur le chemin du travail, cette catégorie d'incapacité ne représente que 46 % des cas.

Accidents sur le lieu du travail en 2018 avec incapacité durable prévisible



Accidents sur le chemin du travail en 2018 avec incapacité durable prévisible



Ceci confirme que la prise de mesures préventives pour les accidents sur le chemin du travail est utile et qu'il est indiqué de développer une politique des transports dans votre entreprise.

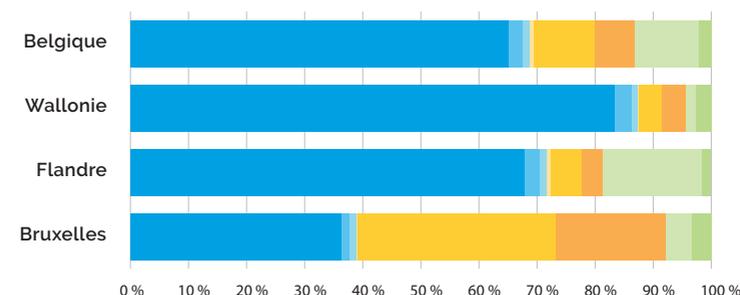
4

QUE DIT LA LÉGISLATION ?

Depuis 2005, tous les employeurs belges occupant plus de 100 travailleurs ont l'obligation légale de réaliser un diagnostic concernant les déplacements domicile-travail. Ce diagnostic a un double objectif. Il permet d'une part de rassembler des données sur le trafic domicile-travail en Belgique et sur la politique des entreprises à cet égard. Ces données sont ensuite communiquées à et utilisées par de nombreux acteurs de la mobilité (pouvoirs publics, consultants, universités, ...). D'autre part, l'objectif est d'inciter les employeurs à prendre des mesures qui permettront une plus grande mobilité durable.

Sur la base du diagnostic un grand nombre de données ont été rassemblées en 2017. Ces données indiquent la répartition moyenne selon les déplacements domicile-travail. Voici les modes de transport les plus utilisés selon le lieu de travail.

Selon le lieu de travail



	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Voiture	36,2 %	67,6 %	83,3 %	65,0 %
Covoiturage	1,4 %	2,6 %	3,1 %	2,5 %
Moto	1,3 %	1,2 %	0,9 %	1,2 %
Transport collectif employeur	0,2 %	0,8 %	0,2 %	0,6 %
Train	34,0 %	5,2 %	4,0 %	10,6 %
Métro, tram, bus	19,1 %	3,7 %	4,1 %	6,8 %
Vélo	4,4 %	17,0 %	1,6 %	11,1 %
À pied	3,5 %	1,7 %	2,8 %	2,3 %

Ce tableau démontre que :

- le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail est la voiture (65%) ;
- 17,4 % des travailleurs utilisent les transports publics ;
- 10,6 % prennent le train ;
- 6,8 % prennent le métro, le tram ou le bus
- 11,1 % des travailleurs utilisent le vélo ou le vélo électrique ;
- 2,3 % vont à pied ;
- 2,5 % font du covoiturage avec d'autres collègues ;
- 1,2 % utilise la moto ;
- 0,6 % utilise un transport collectif organisé par l'employeur.

Le mode de transport varie fortement selon la Région où est implanté l'employeur.

De 2015 à 2017, l'utilisation du vélo augmente tandis que celle des transports publics stagne et que l'utilisation de la voiture baisse légèrement.

Mode de transport	Belgique			
	2005	2014	2017	'05-'17
Voiture (seul ou en famille)	66,8 %	65,6 %	65,0 %	-2,7 %
Covoiturage	4,7 %	2,9 %	2,5 %	-46,7 %
Moto	1,7 %	1,2 %	1,2 %	-34,0 %
Transport collectif employeur	1,2 %	0,8 %	0,6 %	-52,8 %
Train	9,5 %	10,9 %	10,6 %	+11,6 %
Méto, tram, bus	5,9 %	6,9 %	6,8 %	+14,9 %
Vélo (ou vélo électrique)	7,8 %	9,5 %	11,1 %	+42,8 %
À pied	2,4 %	2,4 %	2,3 %	-3,5 %

Tableau 3 : Évolution de la répartition moyenne en Belgique

Mode de transport	Bruxelles				Flandre				Wallonie			
	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17
Voiture (seul)	45,1 %	37,9 %	36,2 %	-19,9 %	68,7 %	68,5 %	67,6 %	-1,6 %	80,4 %	81,7 %	83,3 %	+3,6 %
Covoiturage	2,5 %	1,2 %	1,4 %	-44,7 %	5,2 %	3,3 %	2,6 %	-49,1 %	5,2 %	3,4 %	3,1 %	-40,3 %
Moto	0,8 %	1,1 %	1,3 %	+70,4 %	2,2 %	1,3 %	1,2 %	-43,9 %	1,5 %	1,0 %	0,9 %	-41,9 %
Transport collectif employeur	0,7 %	0,3 %	0,2 %	-69,2 %	1,6 %	1,1 %	0,8 %	-50,2 %	0,5 %	0,4 %	0,2 %	-49,6 %
Train	32,2 %	34,1 %	34,0 %	+5,5 %	4,1 %	5,3 %	5,2 %	+28,3 %	4,4 %	5,0 %	4,0 %	-9,1 %
Méto, tram, bus	15,0 %	19,0 %	19,1 %	+27,5 %	3,9 %	3,9 %	3,7 %	-3,9 %	3,6 %	4,0 %	4,1 %	+12,2 %
Vélo	1,2 %	3,0 %	4,4 %	+259 %	12,3 %	14,9 %	17,0 %	+38,3 %	1,3 %	1,5 %	1,6 %	+25,7 %
À pied	2,6 %	3,4 %	3,5 %	+39,0 %	2,1 %	1,7 %	1,7 %	-16,7 %	3,2 %	3,1 %	2,8 %	-11,7 %

Tableau 4 : Évolution de la répartition moyenne selon les régions

Le succès du vélo s'explique de différentes façons. Depuis 2005, l'allocation vélo a indéniablement joué un grand rôle dans cette évolution positive. Ces dernières années, de nouvelles initiatives ont vu le jour, comme le leasing vélo. Grâce aux développements des vélos électriques et des speed pedelecs, l'effort physique n'est plus autant un frein pour utiliser le vélo. Le vélo électrique permet d'atteindre plus facilement des lieux de travail situés plus loin du domicile.

Nous savons que le cyclisme présente des avantages sur le plan de la fluidité du trafic, de l'environnement et/ou de la santé. On constate par ailleurs que les accidents de vélo sur le chemin du travail sont en forte augmentation. De 2014 à 2018, le nombre d'accidents à vélo s'est accru de 47 % selon les chiffres de l'assureur KBC. D'autres assureurs enregistrent également une hausse.

La part du vélo dans les déplacements domicile-travail a augmenté de près de 40 % au cours des douze dernières années.

5

COMMENT SE DÉPLACER EN TOUTE SÉCURITÉ ?

Le risque représente l'occurrence de la survenue d'un évènement non souhaitable, comme se blesser dans un accident de la circulation. Un risque s'exprime toujours par unité d'exposition à ce risque, par exemple la distance parcourue dans la circulation. En 2014, Martensen a calculé le risque d'encourir des blessures mortelles dans la circulation selon l'âge et le mode de déplacement en Belgique. Ce risque se calcule sur la base du nombre de kilomètres parcourus dans la circulation.

Selon la matrice des risques, les deux-roues motorisés présentent le risque le plus élevé. Quel que soit l'angle de vue, ils courent un risque bien plus élevé que les passagers d'une voiture et que les autres usagers. Nous constatons un risque élevé pour les autres usagers vulnérables, à savoir les cyclistes et les piétons. Par distance parcourue, les cyclistes ont un risque triple par rapport aux passagers d'une voiture, et pour les piétons le risque est multiplié par huit.

Nous constatons un risque de mortalité élevé pour les cyclistes jeunes et âgés en comparaison avec les conducteurs de voiture, mais le facteur qui augmente le risque est inférieur à celui des piétons. Le groupe des 18 à 24 ans parcourt les kilomètres de manière plus sûre à vélo qu'au volant d'une voiture.

L'étude des risques montre que les jeunes et les plus âgés méritent une attention particulière. Chez les plus âgés, on constate une augmentation pour les +75 ans dans la plupart des modes de transport. Quel que soit le mode de déplacement de la personne âgée, le risque est plus élevé que la moyenne pour ce mode de déplacement.

Tableau I : Risque relatif de décès par mode de transport et catégorie d'âge sur la base du nombre de kilomètres (en millions) en Belgique

	À pied	Vélo	VAE	Automobiliste	Passager de voiture	En bus
6-17	4,8	2,0	32,5	n/a	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0	-	2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75*	54,2	16,0	-	2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

Total (colonne) = à pied + vélo + VAE (vélo à assistance électrique) + automobiliste + passager de voiture + bus
Période du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2018 inclus.

Dans des circonstances non modifiées, le remplacement complet de la voiture par un vélo ou un deux-roues motorisé mènerait donc à une hausse du nombre des décès sur la route. Dans la pratique, il apparaît que lors d'une augmentation réelle d'un certain mode de transport, le risque diminue quelque peu. Cela s'explique par le fait que dans les pays où cela s'est produit, des mesures sécuritaires ont été prises. Par ailleurs, les automobilistes sont plus attentifs à certains usagers lorsqu'ils en rencontrent plus souvent.

Il s'avère également que les automobilistes qui optent pour le vélo ou pour la marche parcourent souvent moins de kilomètres qu'en voiture. Pour les déplacements plus longs, on opte pour des transports combinés : le vélo jusqu'à la gare, puis le train et ensuite un bout de chemin à pied.

Nous savons que le cyclisme présente des avantages mais nous devons cependant conclure que les cyclistes s'exposent à un risque plus élevé d'accident mortel comparé aux automobilistes. Il est dès lors souhaitable, du point de vue de la sécurité routière, d'accompagner l'augmentation continue du nombre de cyclistes par des mesures, comme une infrastructure cycliste meilleure et bienveillante, une sensibilisation des automobilistes et des cyclistes pour observer le code de la route, l'encouragement du port du casque et de vêtements fluorescents, etc.

6

LES ACCIDENTS DANS L'OBSCURITÉ

L'obscurité a un effet négatif sur le nombre d'accidents. Les données montrent que la différence entre les heures d'hiver et celles d'été se marque surtout aux heures de pointe du matin. À la mi-septembre, il ne fait pas encore tout à fait clair aux heures de pointe du matin. Quand s'instaure l'heure d'hiver fin octobre, l'avantage des heures de pointe du matin plus lumineuses n'est que de courte durée, parce que les jours raccourcissent très vite. Ceci se vérifie au mois de novembre où l'on note des records d'accidents. Lors des heures de pointe du soir, qui ont lieu dans le noir dès l'arrivée de l'heure d'hiver, l'obscurité provoque également un nombre accru d'accidents.

Les mauvaises conditions météo peuvent encore renforcer les effets (négatifs) des heures de pointe le matin et le soir, en période automnale et hivernale. Les mois de novembre, décembre et janvier totalisent en moyenne le plus de jours de pluie, ce qui se répercute dans le nombre d'accidents.

Le nombre de collisions avec des cyclistes augmente également lors des mois peu lumineux. Ces effets sont en grande partie la conséquence d'une réduction de la visibilité de ces 'usagers faibles', certainement par mauvais temps.

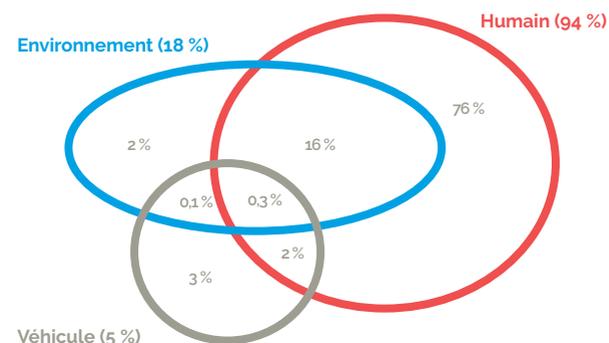
Les piétons eux aussi sont beaucoup plus souvent impliqués dans des accidents lors des mois sombres et le risque d'une issue fatale augmente de plus de la moitié. Plusieurs enquêtes réalisées aux Pays-Bas et en Belgique le démontrent.

7

LES FACTEURS D'INSÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION

L'insécurité dans la circulation est le résultat de 3 facteurs: l'HUMAIN, le VÉHICULE et l'ENVIRONNEMENT.

Il est admis qu'un accident n'est pas provoqué par un seul facteur mais par la conjonction de plusieurs facteurs.



Constatation importante : dans 94 % des cas, **l'HUMAIN** joue un rôle. On peut décrire cela comme le comportement non sécurisé des personnes dans la circulation. Ce comportement peut être intentionnel ou non.

Non intentionnel:

- fautes par inattention ou oubli ;
- application erronée des règles, application de règles fausses ;
- diverses erreurs par manque de connaissance ou de savoir-faire ;
- ...

Intentionnel:

- transgression des règles de manière routinière ;
- transgression exceptionnelle des règles ;
- ...

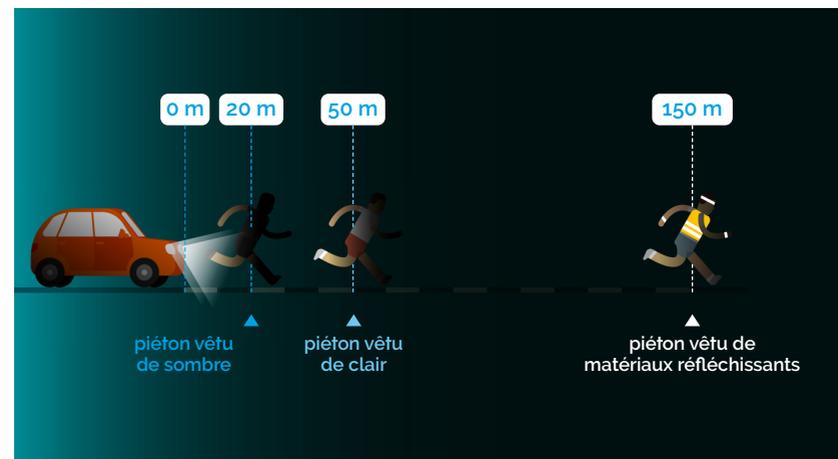
Les déficiences techniques, la fabrication, la visibilité du véhicule et l'équipement du véhicule forment le facteur **VÉHICULE**. Il suffit de songer à la visibilité limitée à la droite d'un camion qui peut mener à des accidents d'angle mort lors d'un changement de direction, ou au cycliste dont le vélo a un phare cassé.

Le facteur **ENVIRONNEMENT** peut également jouer un rôle dans un accident, tel que le volume de circulation, l'heure du trafic, les conditions météo, l'infrastructure et la vue insuffisamment dégagée.

Risques et dangers

- Pour un automobiliste, un piéton en vêtements sombres n'est visible qu'à 20 mètres. Il faut en être conscient quand on est piéton, certainement quand on traverse dans le noir ou si on circule sur la chaussée.
- Quand un chauffeur roule à 50 km/heure et remarque soudain un piéton vêtu de sombre, il lui est impossible de s'immobiliser à temps, car il lui faut 26 mètres pour mettre son véhicule à l'arrêt (dans des circonstances idéales et sur un revêtement sec).
- Si vous portez des vêtements clairs dans le noir, vous êtes visible à 50 mètres.
- Si vous portez des vêtements réfléchissants, vous êtes visible à 150 mètres ! Cela fait une fameuse différence. Une voiture qui roule à 120 km/heure peut s'immobiliser au bout de 102 mètres et peut donc s'arrêter à temps si nécessaire !

Distance minimale d'arrêt d'une voiture sur un revêtement sec



Voir et être vu, voilà qui est important dans la circulation. Si vous êtes visible dans la circulation, vous réduisez le risque d'être impliqué dans un accident. Si vous n'êtes pas assez visible, vous augmentez les risques dans l'obscurité.

Le code de la route détermine qu'il faut disposer de certains équipements pour être plus visible, tant pour la personne que pour le véhicule.

8

QUE DIT LA LOI POUR LES CYCLISTES ?

Le vélo ordinaire

Quand l'éclairage s'impose-t-il ?

Entre le crépuscule et l'aube, en d'autres mots quand il fait noir ou quand l'obscurité s'installe.

Quand la vue est limitée à 200 m (à cause du brouillard, de la pluie ou de la neige, p. ex.).

Quelle obligation ?

Un phare blanc ou jaune à l'avant.

Un feu rouge à l'arrière (qui doit être visible à 100 m par les autres usagers de la route).

Où ?

Fixé sur le vélo.

Sur vous ou vos vêtements (ou votre sac, sac à dos,...) et bien visible.

Comment ?

L'éclairage peut être permanent.

L'éclairage peut être clignotant.

Réflecteurs obligatoires

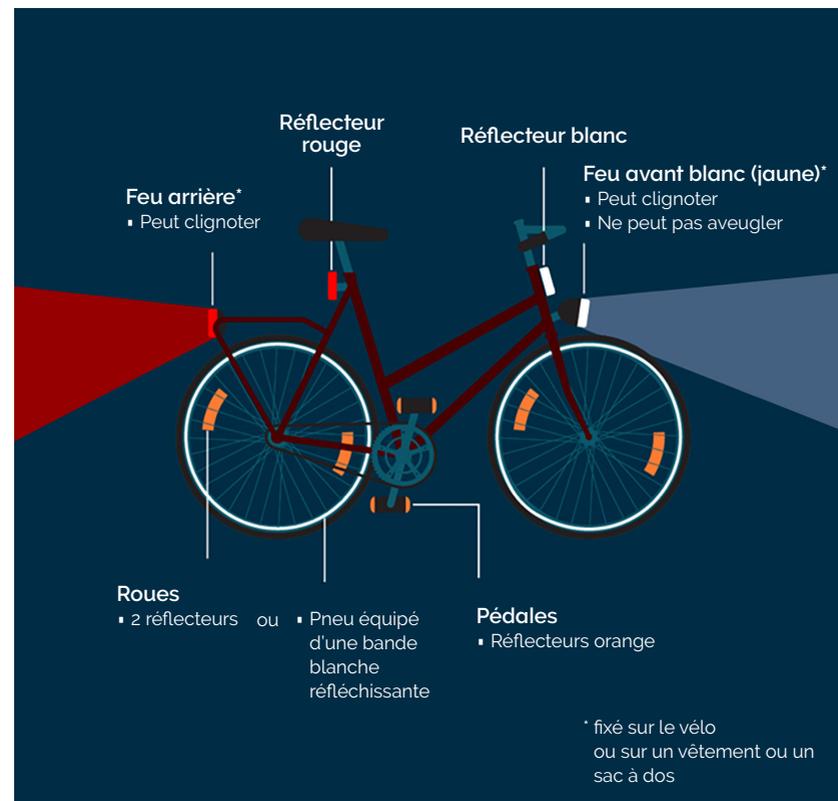
Réflecteur blanc à l'avant.

Réflecteur rouge à l'arrière.

Dans chaque pédale deux réflecteurs jaunes/orange.

Une bande blanche réfléchissante sur le pourtour des deux pneus, de chaque côté du pneu, ou deux réflecteurs latéraux pour chaque roue.

Quels sont les feux obligatoires ?



Exceptions

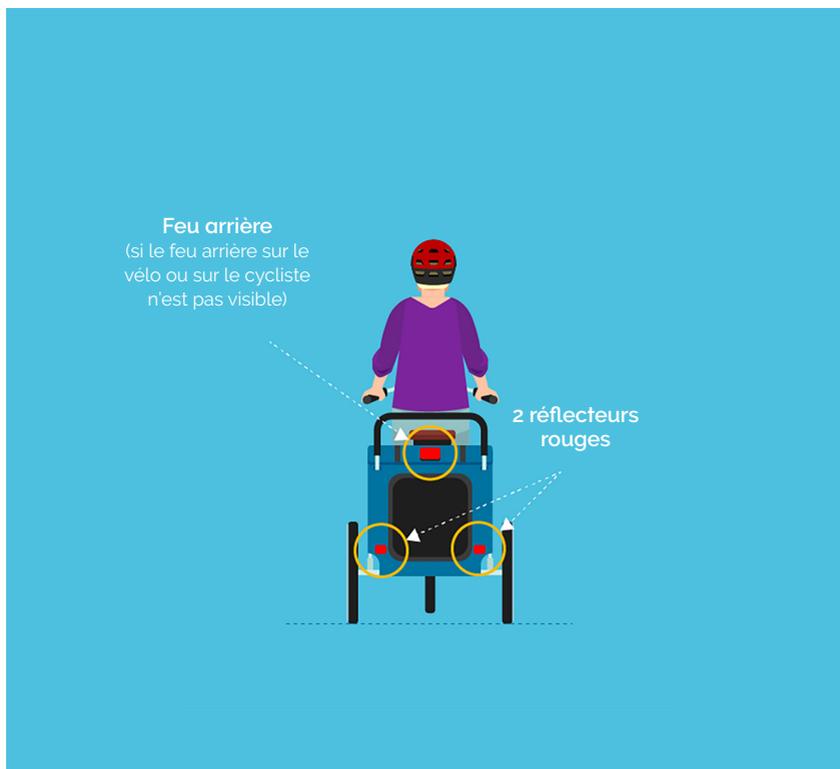
Vélos pour enfants / vélos pliants (diamètre de roue < 50 cm) / vélos de course / vélos tout

Les réflecteurs ne sont pas obligatoires si vous ne roulez que le jour et que la visibilité est bonne.

Les vélos de course et les vélos tout terrain doivent avoir un réflecteur blanc à l'avant et un rouge à l'arrière s'ils ont au moins un garde-boue.

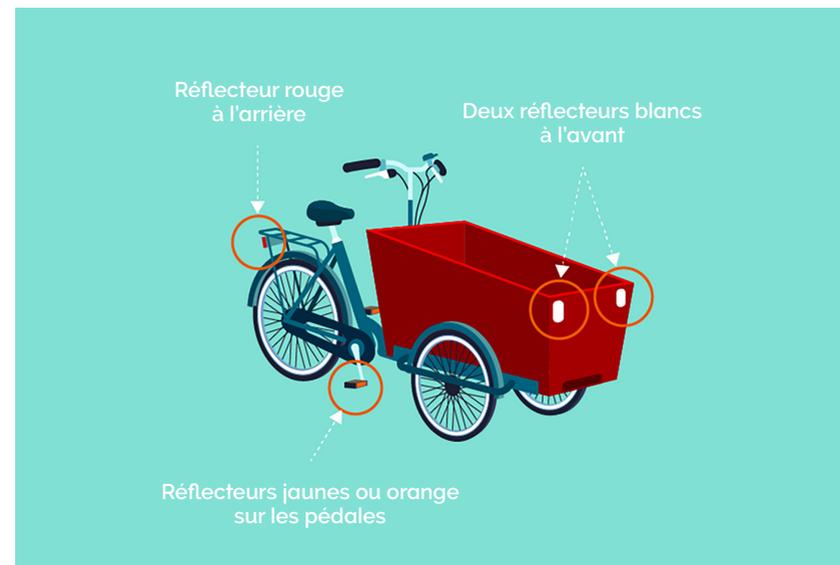
Vélos cargos et remorques de vélo

Obligation d'installer deux réflecteurs rouges à l'arrière.
Le feu rouge arrière est obligatoire (dans l'obscurité/quand la visibilité est mauvaise) si le feu rouge arrière du vélo est rendu invisible par la remorque.



Tricycles à deux roues avant

Obligation d'avoir deux réflecteurs blancs à l'avant et un rouge à l'arrière.
Chaque pédale doit être munie de deux réflecteurs jaunes/orange.

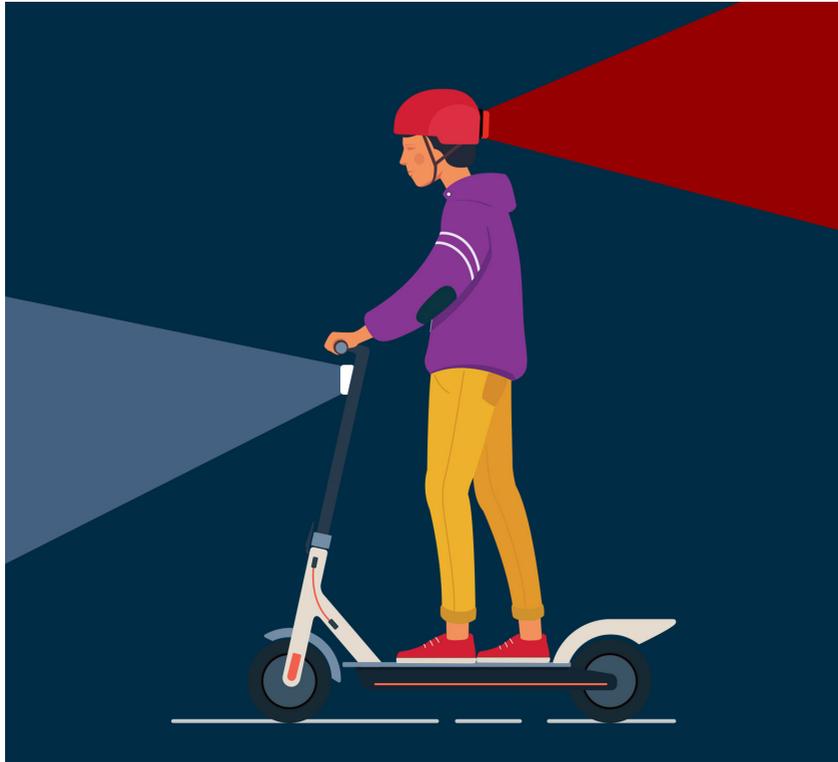


One-step-away

Les utilisateurs de hoverboards, de trottinettes (électriques), de skateboards, de monoroues, de segways, etc. doivent disposer de feux à l'avant et à l'arrière dans l'obscurité.

Il est obligatoire de porter une lumière blanche ou jaune à l'avant et une lumière rouge à l'arrière entre le crépuscule et l'aube, lorsque la visibilité est réduite à 200 m. L'éclairage peut être fixé sur le vêtement, le sac à dos ou le casque.

Le port d'un casque cycliste n'est pas obligatoire mais est fortement conseillé.



9 QUE DIT LA LOI POUR LES PIÉTONS ?

Les piétons individuels qui marchent sur la chaussée dans le noir ne sont pas obligés de porter un éclairage. Il est pourtant conseillé de porter des accessoires fluo-réfléchissants (p. ex. pour les joggers).

10 LA VISIBILITÉ DES MOTARDS

Les motards sont tenus d'utiliser leurs feux le jour : le feu de croisement à l'avant et le feu rouge à l'arrière.

Le pilote et le ou les passagers, enfants et adultes, ont l'obligation de porter un casque ainsi que des gants, une veste à manches longues et un pantalon ou une salopette et des bottes ou bottines qui protègent les chevilles.

Les deux-roues motorisés ont le plus de risque d'une issue fatale en cas d'accident.

En tant que motard, vous pouvez agir de différentes manières pour améliorer votre visibilité sur la route. Les conseils ci-dessous pour une meilleure visibilité à moto sont de nature à éviter que les automobilistes puissent ignorer les motards.

A. Vêtements visibles

Il est essentiel de former un contraste avec l'environnement dans lequel vous vous trouvez. De jour, une tenue de motard sombre et un casque noir conviennent parfaitement. Le soir, dans l'obscurité, les couleurs sombres se remarqueront moins. C'est le moment de porter des matières réfléchissantes.

B. Allumez les feux de la moto

Allumez les feux de la moto dès que l'obscurité gagne. Cela augmente la visibilité de la moto sur la route et vous permet en outre de mieux voir l'état de la route. De jour, les feux de la moto ne vous permettent pas



de mieux voir la route mais bien d'être mieux vu. Le feu de croisement additionné d'autocollants fluos sur la moto, les vêtements et les coffres éventuels font en sorte que les automobilistes pourront moins facilement négliger votre présence. De nombreux motards ont pris l'habitude d'allumer leurs feux dès qu'ils se mettent en route.

C. Ne partez pas du principe que l'automobiliste vous a vu

Une des erreurs les plus fréquentes faites par un motard est de croire que l'automobiliste l'a vu. C'est la phrase que l'on entend le plus souvent après un accident : « Je pensais qu'il/elle m'avait vu ». Cela se produit surtout dans des situations où la voiture change de direction tandis que la moto va tout droit. La voiture doit céder la priorité à la moto mais pour cela, il faut que l'automobiliste soit conscient de

la présence de la moto. Si ce n'est pas le cas, cela peut provoquer des situations critiques. N'oubliez pas que l'automobiliste vous a vu. Les automobilistes de leur côté doivent aussi mieux prendre en considération la présence des motards dans la circulation.

D. Faites clairement comprendre vos intentions

En tant que motard, vous risquez de ne pas être vu, ce qui augmente le risque d'accident. C'est pourquoi il est très important d'être visible et de vous engager prudemment sur la route. Gardez vos distances par rapport à la circulation. Faites clairement comprendre vos intentions. Communiquez avec les autres usagers comme vous le feriez en voiture en utilisant les clignotants et autres signaux.

E. Évitez la dissimulation

C'est le phénomène qui fait que vous êtes caché par rapport aux automobilistes. Ceci se produit lorsque la moto roule derrière une voiture et déboîte brusquement. Afin d'augmenter la visibilité du motard sur la route, il est important pour le motard d'identifier quand sa visibilité est réduite par la dissimulation. En évitant la dissimulation, vous évitez que les automobilistes négligent votre présence.

Que peuvent faire les automobilistes pour éviter les accidents ?

De leur côté les automobilistes peuvent contribuer à réduire les risques d'accidents.

Les automobilistes doivent réaliser que les motards sont plus vulnérables que d'autres conducteurs et agir en conséquence.

En tant qu'automobiliste, il est utile d'être doublement attentif. Regardez bien autour de vous. Les motards peuvent être dissimulés par d'autres voitures. En regardant deux fois vous éviterez bien des ennuis. Utilisez correctement les rétroviseurs intérieurs et extérieurs du véhicule.

Bien des accidents peuvent être évités si les automobilistes et les motards redoublent d'attention. La visibilité à moto commence par l'attitude vigilante du motard. Automobilistes et motards peuvent éviter les accidents en étant très attentifs.

11 VISIBILITÉ EN ENTREPÔT

Tous les ans, de nombreux accidents ont lieu dans les entrepôts dont certains ont une issue fatale. Un concours de circonstances en est souvent la cause. Un facteur important est le manque de clarté des conventions de circulation. Y a-t-il un marquage au sol ? Les piétons sont-ils séparés des moyens de transport ? A-t-on prévu des miroirs aux croisements incertains ? Des clients, prestataires, chauffeurs ont-ils accès à l'entrepôt ?



Proposez des vêtements de travail fluorescents aux collaborateurs et visiteurs pour garantir une bonne visibilité.

Comme pour la circulation en rue, une bonne organisation de la circulation à l'intérieur de l'entrepôt est extrêmement importante. Les hauts rayonnages peuvent considérablement couper la vue. La signalisation et les règles de conduite jouent un rôle essentiel dans l'amélioration de la sécurité.

- Installez des miroirs convexes aux croisements.
- Séparez les différents flux de circulation par une signalétique au sol. Donnez de la visibilité aux passages pour piétons, aux parcours pour piétons et aux sites de travail pour éviter les collisions.
- Faites en sorte que chacun soit au courant des règles de conduite et de circulation, et placez des panneaux à cet effet. Les situations insécures surviennent plus souvent par les comportements inadéquats que par les équipements non sécuritaires.

12

NORMES DE QUALITÉ ET GILETS FLUOS

Des directives européennes définissent la qualité des vêtements fluorescents et de visibilité. Dans l'Union Européenne on ne peut vendre, en principe, que des matières testées et approuvées qui portent un numéro de certification précis.

Les vêtements professionnels (ouvriers routiers p. ex.) doivent porter la certification EN20471 pour satisfaire à l'exigence de la protection personnelle. Souvent les gilets fluos pour adultes satisfont aussi à cette norme exigeante.

Un gilet fluo à usage non professionnel doit satisfaire à la norme EN1150, moins sévère.

Si l'un de ces numéros de certification est mentionné sur le gilet fluo, vous êtes sûr qu'il répond aux exigences minimales pour les matières fluorescentes et réfléchissantes. Le vêtement ne peut présenter des ouvertures de plus de 5 cm.

13

COMMENT METTRE SUR PIED UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ENTREPRISE ?

- Rassemblez d'abord les données utiles et établissez une comparaison entre les accidents de travail et ceux de la circulation. Ces données forment la base des analyses complémentaires.
 - Nom
 - Sexe
 - Date et heure de l'accident
 - Lieu de l'accident
 - Déplacement vers le domicile, le travail ou pour le service
 - Mode de transport
 - Description de l'évènement
 - Description de l'accident et détermination de la faute
 - Infractions de circulation
 - Conditions météo
 - Douleurs et blessures
 - Conséquences : pas d'incapacité de travail, ...
 - Nombre de jours d'incapacité de travail
 - Mesure de prévention employeur ou travailleur

Ceci permet à chaque membre du personnel d'obtenir une vue d'ensemble et de monitorer le comportement (de conduite) des travailleurs.

- Etablissez une estimation des coûts de l'absence de sécurité dans votre entreprise.
- Définissez un engagement et formalisez-le : mesurer, c'est savoir. Les chiffres sont indispensables pour impliquer le management. Le Comité pour la prévention et la protection forme une excellente base pour prévenir l'insécurité.
- Suivez l'avis des Etats Généraux de la Sécurité routière 2011 qui vous oblige à introduire la sécurité routière dans le Plan Global de Prévention de votre entreprise.
- Formulez des objectifs selon le principe SMART et identifiez les références nécessaires dans le cadre des actions prévues.
- Intégrez la sécurité routière dans la politique automobile et le code de conduite.

14

QUELLES SONT LES MESURES À PRENDRE EN TANT QU'EMPLOYEUR ?

- Organisez une ou plusieurs fois par an un contrôle des vélos pour attirer l'attention des cyclistes sur les défauts de leur vélo (pression des pneus, freins, réflecteurs, éclairage, ...) ou un stand d'information sur l'intérêt d'une bonne visibilité. Pour bien insister sur la visibilité, vous pourriez distribuer des gilets fluos, des bandes réfléchissantes, des sacs à dos réfléchissants, des phares et des casques de vélo aux cyclistes et aux personnes intéressées à se rendre au travail en vélo. On peut envisager un engagement (écrit) de la part des travailleurs de porter effectivement l'équipement reçu.
- Organisez une journée de réparation des vélos. Un vélociste pourrait effectuer gracieusement ou à tarif réduit de petites réparations.
- Offrez les services d'un réparateur mobile.
- Imposez l'utilisation du matériel de sécurité (casque cycliste, gilets fluos) sur votre site.
- Imposez aux membres du personnel et aux visiteurs qui se rendent sur le terrain le port de gilets fluos.
- Organisez une formation de compétences en vélo et vélomoteur : adresse, attention et sécurité sont de mise.
- Développez une charte de sécurité routière pour les travailleurs et l'employeur.

- Formation : faites un rappel des règles de circulation.
- Sensibilisation : évaluez correctement les risques de la circulation et comportez-vous en conséquence.
- Proposez le télétravail : moins de risques d'accidents, moins de frais et gain de temps (équilibre vie privée-professionnelle).
- Prévoyez une infrastructure particulière pour la circulation des camions et, si ce n'est pas possible, indiquez la présence d'usagers vulnérables par des équipements pour les piétons.
- Aménagez les lieux de chargement et de déchargement où se trouvent des chariots élévateurs de manière visible pour tous les intervenants. Le personnel et les visiteurs porteront des gilets fluos pour plus de visibilité. Établissez une carte des itinéraires cyclistes conseillant des itinéraires plus sûrs près du site : le chemin le plus court n'est pas toujours le plus sûr !
- Prévoyez un accès séparé pour les cyclistes afin d'éviter les conflits avec les véhicules motorisés.
- Prévoyez des feux de circulation sur le site.
- Prévoyez des ralentisseurs.
- Adaptez les limites de vitesse aux terrains.
- Améliorez l'éclairage sur le site ou dans l'entrepôt.

La sécurité routière s'étend au-delà de la visibilité sur la route. La vitesse, la conduite sous influence d'alcool ou de drogue, l'utilisation de la ceinture de sécurité et la distraction par l'utilisation du gsm sont des facteurs importants qui peuvent jouer un rôle en cas d'accident.

Il est essentiel d'accorder toute l'attention nécessaire à la sécurité de la circulation dans notre entreprise. Nous souhaitons que chaque travailleur puisse circuler en toute sécurité sur la voie publique et prenne ses responsabilités. De son côté l'employeur peut intervenir favorablement.

En lançant un appel de participation active afin d'améliorer la sécurité de la circulation, nous contribuons à un intérêt commun et précieux : chacun rentre chez lui sain et sauf !

Sources

Sites web

<https://economie.fgov.be/fr/themes/qualite-securite/securite-des-produits-et/reglementations-specifiques/equipements-de-protection/visible-sur-la-route>

<https://www.veiligverkeer.be/themas/zichtbaarheid/>

Publications

Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre ?
- Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Vias Institute - Centre de connaissance Sécurité routière

Fedris (2018) Rapport statistique Accidents du travail, secteur privé

Service public fédéral Mobilité et transport (2019), Diagnostic fédéral déplacements domicile-travail 2017-2018

Martensen, H. (2014)@RISK : Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement, Bruxelles, Belgique, Institut belge pour la sécurité routière - Centre de connaissance Sécurité routière

VSV, 2014. Rapportproefproject. Werken aan verkeersveiligheid in bedrijven loont

BE YOU *be unique*

En tant que prestataire RH, Unique se distingue en présentant une vaste gamme de services RH et de conseils professionnels sur mesure. Le groupe Unique rassemble quatre acteurs solides : Unique, Unique Career, Express Medical et Receptel.

Nous mettons ainsi une large plateforme de services et de connaissances à la disposition de nos clients, afin de pouvoir toujours mieux les servir. Unique est votre prestataire RH intégral, trusted HR et Hospitality partner. Le conseiller 'one stop shop' pour l'ensemble de vos questions dans le domaine des solutions RH. Nous travaillons aujourd'hui à votre stratégie RH de demain.