



AVIS

Avis IV/34/2026

7 octobre 2026

Sanctions dans le domaine des transports par route de marchandises

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- 1° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ;
- 2° le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ;
- 3° le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Par lettre du 9 juin 2026, Madame Yuriko BACKES, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a soumis le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le présent projet de règlement grand-ducal poursuit un double objectif. Il vise, d'une part, à adapter la réglementation nationale applicable au contrôle du transport de marchandises dangereuses par route aux évolutions du droit de l'Union européenne et, d'autre part, à compléter le dispositif national de sanctions applicable dans le domaine du transport international de marchandises par route.

2. Le projet modifie trois règlements grand-ducaux, à savoir le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses et le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

3. Une première série de modifications a pour objet de transposer la directive déléguée (UE) 2025/1801 de la Commission du 23 juin 2025 portant adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

4. Cette directive déléguée actualise notamment la liste de contrôle utilisée lors des contrôles routiers ainsi que la classification des infractions aux prescriptions applicables au transport de marchandises dangereuses. Le système repose sur trois catégories de risques, établies en fonction de la gravité du danger que l'infraction est susceptible de faire courir aux personnes ou à l'environnement.

5. Dans cette perspective, l'article 2 du projet remplace intégralement l'article 55 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 afin de reprendre cette nouvelle classification.

6. La catégorie de risques I regroupe les infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants. Elle comprend notamment le transport de marchandises dangereuses interdites, les fuites de marchandises dangereuses, l'utilisation de véhicules, de citernes, de conteneurs ou d'emballages non agréés ou non conformes lorsqu'ils présentent un danger, le non-respect des règles d'arrimage, l'absence de la signalisation requise ou encore le fait, pour le conducteur, de ne pas détenir un certificat de formation professionnelle valide.

7. Relèvent également de cette première catégorie certaines infractions particulièrement importantes du point de vue de la prévention des risques professionnels, telles que l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu, le non-respect de l'interdiction de fumer, l'absence de désignation d'un conseiller à la sécurité lorsque celle-ci est requise ainsi que le non-respect des dispositions de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après « ADR ») relatives à la sûreté.

8. Lorsqu'une ou plusieurs infractions relevant de cette catégorie sont constatées par la Police grand-ducale ou l'Administration des douanes et accises, les agents compétents peuvent interdire au conducteur de poursuivre sa route et lui retirer les clés de contact jusqu'au rétablissement d'une situation conforme à la réglementation. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire au moyen d'un dispositif mécanique.

9. La catégorie de risques II vise les infractions entraînant un risque de dommages corporels ou environnementaux sans atteindre le degré de gravité de la première catégorie. Sont notamment concernés l'absence d'extincteurs en état de fonctionner ou des équipements prescrits par l'ADR, le non-respect des dates d'essai et d'inspection, certaines déficiences des emballages, véhicules ou conteneurs, l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR, ainsi que le non-respect de certaines prescriptions applicables au chargement, au déchargement et à la formation des personnes participant au transport de marchandises dangereuses.

10. En présence d'une infraction relevant de cette deuxième catégorie, les agents compétents peuvent demander sa régularisation sur les lieux mêmes du contrôle lorsque cela est possible ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

11. La catégorie de risques III regroupe les infractions présentant un faible risque de dommages corporels ou environnementaux. Il s'agit notamment de certaines irrégularités concernant la taille ou l'apposition des plaques-étiquettes et autres signes d'identification, de l'absence de certaines informations dans les documents de transport, de l'absence à bord du certificat de formation alors que d'autres éléments établissent que le conducteur en est titulaire ou encore de la présentation tardive de documents ou rapports aux autorités compétentes.

12. Parallèlement à cette nouvelle classification, le projet adapte le catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993. Il actualise également, par son article 3, le modèle de liste de contrôle utilisé dans le cadre des contrôles des transports de marchandises dangereuses par route afin de l'aligner sur le modèle européen résultant de la directive déléguée (UE) 2025/1801.

12bis. Tout d'abord, nous tenons à relever que le tableau de correspondance relatif à la transposition de la directive déléguée (UE) 2025/1801 appelle une correction. Sur le fond, le Luxembourg assure bien le remplacement des dispositions concernées par le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses. Toutefois, le tableau indique à tort qu'« aucune transposition nécessaire » ne serait requise. Cette indication est juridiquement imprécise et pourrait être critiquée par le Conseil d'État pour manque de clarté.

12ter. Dans ce même tableau de correspondance, nous relevons une erreur rédactionnelle, en lien avec l'article 2 du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses. Le tableau renvoie erronément au règlement grand-ducal de 2012, alors que la disposition concernée modifie le règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003. Il convient dès lors de rectifier cette référence afin d'assurer la cohérence entre le projet de règlement grand-ducal, son intitulé et le tableau de correspondance établi dans le cadre de la transposition de la directive déléguée (UE) 2025/1801.

13. Notre Chambre accueille favorablement l'actualisation des règles relatives au contrôle du transport de marchandises dangereuses par route. Compte tenu des risques particulièrement importants que le transport, le chargement et le déchargement de telles marchandises peuvent représenter pour les conducteurs, les autres salariés intervenant dans la chaîne de transport, les services de secours, les autres usagers de la route et l'environnement. Ainsi, le maintien d'un dispositif de contrôle efficace et régulièrement adapté à l'évolution des normes techniques constitue une nécessité.

14. Nous tenons à souligner plus particulièrement l'importance des dispositions concernant directement la santé et la sécurité des salariés, notamment celles relatives à

l'état des véhicules et des équipements, à l'arrimage des chargements, aux équipements de lutte contre l'incendie, aux opérations de chargement et de déchargement ainsi qu'à la formation des personnes participant au transport de marchandises dangereuses.

15. Il est important d'insister à cet égard sur le fait que le respect de ces obligations ne saurait reposer sur le seul conducteur. Le transport de marchandises dangereuses fait intervenir une pluralité d'acteurs (transporteurs, expéditeurs, chargeurs, emballeurs, remplisseurs, destinataires, déchargeurs ou encore exploitants de citernes) dont les décisions et les pratiques peuvent directement influencer sur les conditions dans lesquelles le conducteur est amené à effectuer le transport.

16. Il importe dès lors que les contrôles permettent d'identifier, dans toute la mesure du possible, l'acteur effectivement responsable du manquement constaté et que les sanctions soient dirigées contre celui-ci. Un salarié ne devrait pas avoir à supporter les conséquences d'une infraction résultant d'une décision de son employeur, d'une organisation du travail inadéquate, d'un défaut d'entretien du matériel ou encore d'une opération de chargement sur laquelle il n'exerce aucune maîtrise effective.

17. Nous relevons favorablement à cet égard que la nouvelle liste de contrôle prévoit l'identification, lorsqu'une ou plusieurs infractions sont constatées, de la catégorie du ou des intervenants éventuellement responsables conformément au point 1.4 de l'ADR, tout en précisant que cette indication ne porte pas atteinte à la présomption d'innocence. Cette approche est particulièrement importante afin d'éviter une concentration de fait de la responsabilité sur le conducteur du seul fait qu'il constitue la personne directement contrôlée sur la route.

18. Par ailleurs, une attention particulière doit être accordée à la formation. Les salariés intervenant dans le transport ou la manutention de marchandises dangereuses doivent recevoir, pendant leur temps de travail et avec maintien de leur rémunération, une formation initiale et continue sur les règles applicables, les risques encourus et les mesures de prévention.

19. Il appartient parallèlement aux employeurs de mettre à disposition des salariés des véhicules, équipements et moyens de protection conformes à la réglementation et correctement entretenus, ainsi que d'organiser le travail de manière à permettre le respect effectif des prescriptions de sécurité. La pression liée aux délais de livraison, aux horaires ou aux impératifs économiques ne saurait conduire les salariés à devoir choisir entre le respect des consignes de leur employeur et celui des règles destinées à protéger leur santé et leur sécurité ainsi que celles des tiers.

20. Nous considérons en particulier que les salariés doivent pouvoir signaler une défectuosité, une anomalie du chargement ou toute autre situation susceptible de compromettre la sécurité du transport sans craindre de conséquences défavorables sur leur relation de travail. Une véritable politique de prévention suppose que la sécurité prime effectivement sur les contraintes opérationnelles.

21. Le second volet du projet concerne l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Il vise à assurer la mise en œuvre de l'article 14bis du règlement (CE) n° 1072/2009, introduit par le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 dans le cadre de l'adaptation de la réglementation européenne aux évolutions du secteur du transport routier.

22. Cette disposition européenne impose aux États membres d'établir des règles relatives aux sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils ne respectent pas les dispositions des chapitres II et III du règlement (CE) n° 1072/2009 et qu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait ce règlement.

23. L'article 4 du projet complète en conséquence l'article 7 du règlement grand-ducal du 19 avril 2012 en étendant aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants concernés les peines déjà prévues lorsque les conditions fixées par l'article 14bis précité sont réunies.

24. La Chambre des salariés approuve le principe consistant à ne pas limiter la responsabilité au seul transporteur et à permettre également de sanctionner les autres acteurs de la chaîne contractuelle qui commandent ou organisent des prestations de transport dont ils savent, ou auraient raisonnablement dû savoir, qu'elles sont réalisées en violation des règles européennes applicables.

25. Cette responsabilisation est particulièrement importante dans le secteur du transport, où les chaînes de sous-traitance sont souvent longues et complexes et où la pression économique pèse fortement sur les entreprises et plus particulièrement sur les salariés.

26. En effet, certaines pratiques commerciales, notamment lorsque les prix ou les délais imposés ne permettent objectivement pas l'exécution d'une prestation dans le respect de la réglementation applicable, sont susceptibles de reporter sur les transporteurs et, en dernière instance, sur les conducteurs les conséquences de décisions prises *en amont* de la chaîne de transport. Il convient dès lors que la responsabilité puisse être recherchée à tous les niveaux lorsque les conditions légales sont réunies.

27. Nous estimons qu'une application effective de cette disposition est également susceptible de contribuer à une concurrence plus équitable dans le secteur du transport routier. Le respect des règles ne doit pas constituer un désavantage économique pour les entreprises qui investissent dans des véhicules conformes, assurent une formation adéquate de leurs salariés et organisent les prestations de transport dans des conditions permettant le respect des prescriptions légales et réglementaires.

28. Il convient de rappeler que la sécurité routière et la protection de la santé des conducteurs professionnels sont étroitement liées aux conditions dans lesquelles les prestations de transport sont commandées et organisées. La prévention des accidents ne peut dès lors reposer uniquement sur le comportement individuel du conducteur, mais doit également intégrer l'organisation du travail, les délais imposés, la planification des transports, l'état du matériel et les décisions prises par les différents acteurs économiques de la chaîne logistique.

29. Dans cette perspective, la Chambre des salariés invite les autorités compétentes à veiller à une application effective et suffisamment dissuasive des nouvelles dispositions, en tenant compte des contraintes et conditions imposées en amont de la chaîne de transport.

30. Par ailleurs, il est important d'associer étroitement les partenaires sociaux et les représentants des salariés au suivi des conditions de travail et de sécurité dans le secteur du transport routier. Les travailleurs et leurs représentants disposent d'une connaissance concrète des conditions dans lesquelles les opérations sont effectivement réalisées et

doivent, à ce titre, pouvoir contribuer à l'identification des risques et à l'amélioration des mesures de prévention.

Sous réserve des remarques formulées ci-dessus, la Chambre des salariés approuve le présent projet de règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 7 octobre 2026

Pour la Chambre des salariés,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hoffmann', with a long horizontal stroke extending to the left.

Sylvain HOFFMANN
Directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Back', with a large circular loop at the bottom.

Nora BACK
Présidente

L'avis a été adopté à l'unanimité.