



Luxembourg, le 3 mars 2021

RECU
Par Christine Winger, 09.05.2021

**Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse commune à la question parlementaire N°3586 du 5 février 2021 des honorables députés Messieurs Marc Baum et David Wagner, concernant la sécurité des piétons à Luxembourg-Ville, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics**

Réponse commune de Monsieur François BAUSCH, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et de Monsieur le Ministre Henri KOX, Ministre de la Sécurité intérieure, à la question parlementaire n° 3586 du 5 février 2021 des honorables Députés Monsieur David WAGNER et Marc BAUM

Par leur question parlementaire, les honorables Députés s'enquièreent sur les mesures réglementaires relatives à la voie publique en vue de sécuriser les piétons.

Tout en faisant observer que les données pour l'année 2020 ne sont pas encore disponibles, il ressort des chiffres retenus par le STATEC, sur base des données fournies par la Police grand-ducale, que le nombre confondu des piétons accidentés légèrement, gravement ou décédés à Luxembourg-Ville s'étend d'environ un quart en 2016 (23%) jusqu'à presque un tiers en 2019 (31%). A noter qu'à Luxembourg-Ville, mis appart de 2017, aucun piéton n'est devenu victime d'un accident fatal.

Nombre de piétons , victimes d'accidents de la circulation à Luxembourg-Ville

	Décédés	Blessés graves	Blessés légers	Total	% du total pays	% du milieu urbain	% du canton de Luxembourg
2016	0	10	31	41	23%	24%	68%
2017	1	10	39	50	28%	29%	75%
2018	0	11	30	41	28%	29%	79%
2019	0	11	43	54	31%	33%	79%

Les statistiques relevées pour l'ensemble des accidents survenus sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg font constater que les proportions susmentionnées restent similaires en ce qui concerne les accidents légers ou graves.

Nombre de piétons , victimes d'accidents de la circulation au pays

	Décédés	Blessés graves	Blessés légers	Total pays	Milieu urbain	Canton de Luxembourg
2016	8	48	126	182	171	60
2017	4	41	135	180	175	67
2018	3	34	110	147	139	52
2019	2	41	131	174	165	68

Des données statistiques relatives aux véhicules du type SUV impliqués dans des accidents routiers ne sont pas disponibles, étant donné qu'il n'existe pas de définition technique sans équivoque pour ce type de véhicule et, par conséquent, la saisie effectuée sur les lieux de l'accident se limite aux catégories de véhicules tels qu'ils sont prévus dans le Code de la Route sur base de la législation européenne en la matière.

Dans ce contexte, il y a lieu de souligner que dans le cadre des contrôles effectués par la Police grand-ducale, les outils statistiques en relation avec le système de gestion des interventions à disposition ne permettent pas d'opérer un tri sur l'objectif principal du contrôle de circulation, notamment les excès de vitesse, la vérification des documents de bord, le contrôle de l'éclairage, etc.

La Police grand-ducale a effectué en 2019 environ 19.300 et en 2020 environ 22.400 contrôles de la circulation. Plus du tiers de ces contrôles s'est effectué en milieu urbain.

L'article 139 du Code de la Route stipule en effet que la vitesse maximale autorisée est de 130 km/h sur les autoroutes, de 90 km/h à l'extérieur des agglomérations et de 50 km/h à l'intérieur des agglomérations. Toutefois, en fonction des catégories de véhicules, des conditions météorologiques, ou encore des travaux routiers, des limitations de vitesse dérogatoires peuvent être applicables.

Dans un objectif d'apaiser le trafic, particulièrement pour les usagers de la route vulnérables, ce même article prévoit déjà à ce stade d'autres échelons de limitation de la vitesse qui permettent la diminution de cette vitesse à 30 km/h, voire à 20 km/h.

Cependant, pour assurer la protection des cyclistes et des piétons, il est impératif que chaque mise en place d'une limitation de la vitesse plus modérée aille de pair avec un concept intelligible pour tous les usagers et une infrastructure appropriée de la voie publique.

En ce sens, des lignes directrices en vue de l'intégration de zones d'apaisement du trafic sur la voirie communale dans la hiérarchie routière ont été élaborées par la Commission de circulation de l'Etat de concert avec les communes, l'Administration des Ponts et Chaussées, la Police grand-ducale ainsi que tous les autres acteurs en matière de sécurité routière. Il en ressort liminairement qu'il faut éviter de donner aux usagers un faux sentiment de sécurité par une mesure purement réglementaire.

Quant à la voirie étatique, il a été introduit la possibilité de réduire la vitesse maximale autorisée à l'intérieur des agglomérations à 30 km/h, voire à 20 km/h, sur demande des administrations communales. Un groupe de travail a été créé pour la gestion de ces demandes et a pour mission d'examiner les conditions de la circulation automobile et pédestre et d'analyser les opportunités urbanistiques avec les responsables de la commune en question aux fins d'apaiser le trafic.