



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère d'État

Le Ministre aux Relations avec le Parlement

Monsieur le Président
de la Chambre des Députés
Luxembourg

Luxembourg, le 11 JAN. 2023

Personne en charge du dossier:

Patrick Carrilho
☎ 247 - 82946

SCL : PET 2449 – 5 / nb

Objet : Pétition n° 2449 - Limitation de vitesse à 110 km/h sur tout le trajet entre Kirchberg et Mersch.

Monsieur le Président,

Comme suite à la demande afférente de la Commission des Pétitions du 9 septembre 2022, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe la prise de position de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des travaux publics à l'égard de la pétition n° 2449 relative à l'objet sous rubrique.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre aux Relations
avec le Parlement



Marc Hansen

Réponse du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la pétition n°2449 du 28 juillet 2022 de Monsieur Emmanuel Grimmée.

En réponse à la pétition de Monsieur Grimmée, il convient tout d'abord de souligner que la limitation de la vitesse maximale, qu'elle soit autorisée à 130 km/h, à 110 km/h ou à 90 km/h, ne signifie pas que les usagers sont obligés de rouler à cette vitesse.

En effet, mes services ont constaté qu'entre 2018 et 2022, 99,9 % des véhicules n'ont pas dépassé la vitesse règlementaire de 130 km/h en section courante (3 points de mesure), dont 85 % des véhicules ont roulé à moins de 120 km/h. Tandis qu'en tunnel (2 points de mesure), 85 % des véhicules n'ont pas dépassé une vitesse de 105 km/h.

Mes services ont également constaté, qu'entre 2018 et 2022, la vitesse V_{85} , en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules, a diminué entre 2 et 3,5 km/h, ceci aussi bien en section courante qu'en tunnel.

Par contre, dans les tunnels, une partie considérable des véhicules n'observent pas la vitesse maximale autorisée de 90 km/h. Une augmentation de la vitesse règlementaire en tunnel à 110 km/h inciterait certainement un grand nombre d'automobilistes à dépasser également cette nouvelle limite.

En ce qui concerne la vitesse maximale autorisée de 90 km/h dans les tunnels, celle-ci correspond au niveau de risque accepté lors de la conception des tunnels, qui, faut-il le rappeler, ont été construits juste après les accidents dramatiques de début des années 2000.

Écologique : La consommation à vitesse stabilisée à 110 km/h sur ce long trajet est plus faible qu'en cas d'accélération et freinages à chaque tunnel.

Une conduite écologique dépend principalement du style de conduite individuel de chaque usager et moins de la vitesse maximale autorisée.

En effet, on peut supposer que les usagers de la route sont conscients de leur propre responsabilité dans la préservation des ressources limitées et y contribuent, par exemple, en stabilisant leur vitesse et en évitant des manœuvres qui impliquent des accélérations et des freinages excessifs.

Sécurité : La sécurité serait plus sûre sur l'ensemble du trajet, car il n'y aura pas l'effet accélération/freinage tous les quelques kilomètres.

L'ensemble du tronçon d'autoroute concerné est composé de sections courantes et de sections en tunnel.

Une augmentation de la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 110 km/h à l'intérieur des tunnels n'aiderait certainement pas à augmenter la sécurité des usagers. Les conséquences d'accidents en tunnel à une vitesse plus élevée sont d'autant plus graves et ont un impact non-négligeable sur la viabilité du tunnel (interventions des services de secours, fermetures

multiplés et répétées, etc.). Il est primordial que toutes les mesures soient prises d'un point de vue technique (équipements des tunnels), comportemental (sensibilisation des usagers au danger) et réglementaire (limitations de la vitesse maximale autorisée, interdiction de dépassement pour les poids lourds, etc.) afin de minimiser au maximum les risques d'accident dans les tunnels.

La vitesse de 110 km/h est sécurisante à partir du moment où elle est respectée par tout le monde (effet radar tronçon sur le comportement des gens, conduite plus coulante constatée).

Les sections courantes du tronçon d'autoroute concerné ne présentent pas de caractéristiques qui nécessitent une réduction de la vitesse maximale autorisée. La vitesse maximale autorisée de 130 km/h sur la section courante du tronçon d'autoroute concerné est donc appropriée. De façon générale, le respect de la limitation de la vitesse maximale autorisée est propice à la sécurité routière des usagers. Toutefois, la conduite en tunnel ne peut être comparée à celle sur la section courante et nécessite des restrictions visant à prévenir les accidents, telles qu'une réduction de la vitesse maximale autorisée.

Indépendamment des limitations de vitesse affichées, l'article 140 du Code de la Route dispose que : « tout conducteur doit conduire de façon à rester constamment maître de son véhicule ou de ses animaux. Il doit notamment tenir compte de la disposition des lieux, de leur encombrement, du champ de visibilité, de l'état de la chaussée ainsi que de l'état et du chargement de son véhicule » et qu'« il doit pouvoir arrêter son véhicule ou son animal dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant. En tout cas, il doit ralentir ou même s'arrêter dès qu'un obstacle ou une gêne à la circulation se présente ou peut raisonnablement être prévu et toutes les fois que le véhicule ou l'animal, en raison des circonstances, peut-être une cause de danger, de désordre ou d'accident ».

Certains tunnels autoroutiers d'autres pays européens sont limités à 110 km/h, or nos tunnels sont parmi les plus modernes/sûrs d'Europe.

Certes, nos tunnels sont aussi modernes et sûrs d'un point de vue technique, mais ce fait ne peut pas être mis en relation avec le comportement des usagers de la route, qui doivent s'adapter à une situation étroite et confinée et réduire leur vitesse pratiquée en tunnel afin d'assurer la sécurité de tous les usagers.