



Réponse de Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Monsieur le Ministre des Affaires intérieures et de Madame la Ministre de la Justice à la question parlementaire n°497 du 19 mars 2024 des honorables Députés Monsieur Yves Cruchten, Madame Francine Closener et Monsieur Dan Biancalana.

1. Quel bilan global pouvez-vous dresser du plan d'action de sécurité routière 2019-2023, notamment en ce qui concerne l'atteinte des objectifs fixés face aux 11 défis identifiés ?

Dans le cadre du plan d'action pour la sécurité routière 2019-2023, le Gouvernement précédent a pris une série de mesures ambitieuses afin de relever les défis spécifiques en matière de sécurité routière. Ces mesures ont porté notamment sur les principales causes d'accidents telles que la vitesse, l'alcool, les drogues, la distraction au volant et les comportements dangereux. Des améliorations ont été apportées aux équipements de sécurité, aux infrastructures routières et à la protection des usagers de la route les plus vulnérables. En outre, les efforts de prévention, comme la sensibilisation et la formation des conducteurs ainsi que des sanctions policières plus efficaces, font partie des actions les plus significatives.

En ce sens, la mise en place de radars fixes et mobiles ainsi que de radars tronçon constitue l'une des pierres angulaires de cette initiative. Avec l'ajout de 4 nouveaux radars fixes, le total atteint désormais 30 radars, auxquels s'ajoutent 2 radars chantier ainsi que 5 radars mobiles et 5 radars tronçon. Ces dispositifs ciblent spécifiquement les zones accidentogènes. Un règlement grand-ducal regroupe par ailleurs une série de tronçons avec limitation de la vitesse en dehors des agglomérations.

De surcroît, de nouvelles lignes directrices ministérielles ont été élaborées pour faciliter la création de zones à circulation apaisée favorisant une conduite plus sûre et en priorisant la qualité de vie. Des campagnes de sensibilisation, telles que « Zéro alcool au volant » et « La mort au bout du virage », visent à changer les comportements des conducteurs en mettant l'accent sur la responsabilité individuelle. D'autres campagnes comme « Respect my space » ou « Déi schéin Aktioun » thématisent la tolérance mutuelle.

Parmi les mesures les plus importantes figurent celles qui visent à prévenir une conduite dangereuse. Par exemple améliorer le respect des feux rouges avec la mise en service de quatre radars feux rouges ou encore dissuader l'utilisation du portable au volant avec le retrait de quatre points du permis de conduire.

Sur le plan international et européen, le Luxembourg s'engage à soutenir les initiatives visant à équiper les véhicules de nouveaux systèmes d'assistance à la conduite sécurisée ou encore, à lutter contre la fraude kilométrique. Le Luxembourg participe à des groupes de travail sur la conduite autonome à Genève et au projet-pilote lancé par la Commission européenne (ODOCAR).

Des mesures spécifiques ont également été prises pour les conducteurs de motos, avec un plan d'action dédié et un renforcement des contrôles policiers pendant la saison moto.

L'analyse des accidents par l'Administration des Enquêtes techniques permet une meilleure compréhension des causes sous-jacentes, ce qui oriente les actions préventives et les améliorations des infrastructures.



En parallèle, la réforme de la directive relative au permis de conduire est en discussion au niveau de l'Union européenne, avec des implications sur la formation des conducteurs et les programmes d'apprentissage. Sur le plan national, les questions de l'examen théorique ont été complétées par 600 nouvelles questions et un nouveau logiciel est en cours d'élaboration.

Des mesures plus répressives contribuent à une application plus efficace des règles du Code de la route, telles que le recours à la mise en fourrière du véhicule en cas de récidive de conduite sans permis de conduire ou encore la simplification de la procédure de dépistage de drogues en cas de signes manifestes ou d'aveu.

Quant à la conception des routes, la mise en œuvre du plan d'action « sécurité routière » constitue une priorité pour l'Administration des ponts et chaussées en vue de réduire l'insécurité routière durablement.

Ainsi, tout projet routier se base sur des considérations de sécurité routière autant pour les véhicules motorisés, les piétons ou les cyclistes. En ce qui concerne les aménagements routiers existants, une analyse continue des accidents est assurée pour pouvoir prendre, le cas échéant, des mesures adaptées. En parallèle, l'entretien des routes vise à maintenir le bon état des routes ainsi que des ouvrages d'art afin de garantir de bonnes conditions de circulation en toute circonstance.

Ces mesures continues comprennent, entre autres, le service hivernal, la mise en place de glissières de sécurité pour véhicules, l'installation de glissières spéciales pour motos (notamment dans les virages), la réfection de toute détérioration (nids de poule, dommages causés par les usagers de la route, etc.), la sécurisation ou l'enlèvement d'arbres routiers présentant un danger pour la circulation routière ou en mauvais état de santé, l'équipement spécifique des véhicules de balisage sur les chantiers autoroutiers et la sécurisation des accidents, etc. Ainsi, des efforts importants ont été déployés pour sécuriser les infrastructures routières, incluant le déplacement ou la suppression de 1327 arbres, l'installation de 46 km de glissières de sécurité et d'écrans de protection pour motocyclistes (17,2 km).

Face au défi de dissuader les excès de vitesse, l'Administration des ponts et chaussées a continué de déployer des radars automatiques sur le réseau routier étatique. Tel que prévu dans le plan d'action, des radars tronçon ont également été déployés (route nationale N11 et tunnels autoroutiers) et des radars feux rouge ont été installés à la hauteur de la Place de l'Etoile, près du lycée Aline Mayrisch et au niveau de la Porte de Hollerich.

Signalons encore l'existence d'un groupe de travail « Audit de sécurité » dont le lead incombe à l'Administration des ponts et chaussées et dont le rôle s'inscrit dans les engagements de la charte nationale de la sécurité routière et de la « Vision Zéro ». Les accidents mortels et graves survenus sont analysés du point de vue de la sécurité routière relative à l'infrastructure routière. Dans le cas où des améliorations sont considérées possibles et utiles, des mesures adéquates sont entreprises.

Le Gouvernement actuel s'est engagé dans le cadre de l'accord de coalition à mettre en place un troisième plan d'action, à l'instar des plans d'actions précédents, visant à combattre l'insécurité routière avec un objectif « Vision zéro ». Ce plan axé à la fois sur la prévention, la sensibilisation et sur la répression visera à combattre les causes principales d'accidents graves et mortels.



2. L'augmentation du nombre des victimes d'accidents de la route durant cette période correspond-elle aux objectifs de sécurité routière fixés par l'Union européenne ? Nous vous prions de fournir des détails pour chaque année couverte par cette période.

Le programme décennal de l'Union européenne prévoyait de réduire de 50% le nombre de victimes de la route tuées entre 2010 et 2020. Le Luxembourg a enregistré 32 décès en 2010. Avec 26 victimes, l'objectif visé de réduire le nombre de victimes de la route tuées au moins à 16 pour 2020 n'a malheureusement pas été atteint.

Année	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents corporels	988	771	916	1 094	
Victimes tuées	22	26	24	36	26
Blessés graves	248	217	267	267	
Blessés légers	1 048	745	976	1 144	

Les statistiques pour l'année 2023 ne sont pas encore disponibles et seront présentées, à l'instar des années passées, lors d'une conférence de presse.

La Commission européenne a reformulé ses défis pour la nouvelle « décennie d'action 2021-2030 » et s'est de nouveau fixé pour objectif de réduire de 50% le nombre de décès au niveau européen de 22 800 à 11 400. La réduction de la mortalité due aux accidents de la route est une priorité pour la Commission européenne. Une réduction de 50% du nombre de blessés graves est également visée. Pour atteindre cet objectif au niveau national, le Luxembourg devrait réussir à réduire le nombre de décès au moins à 12 et le nombre de blessés graves au moins à 133 en 2030.

L'objectif principal du gouvernement actuel est la "Vision Zéro", visant à réduire autant que possible le nombre de morts sur les routes.

3. Pouvez-vous préciser le nombre de radars « mobiles » et « chantiers » mis en place entre 2019 et 2023, ainsi que le nombre d'infractions relevées par ces dispositifs ?

Le tableau ci-dessous contient les infractions « radars mobiles » et infractions « radars chantiers » entre 2019 et 2023 :

Infractions radars mobiles		Infractions radars chantier	
2019	40.786	2019	65.863
2020	47.027	2020	46.000
2021	38.522	2021	26.001
2022	74.040	2022	22.092
2023	47.027	2023*	8.193

***(2023= 01.01.2023 – 30.09.2023)**

La Police grand-ducale dispose de 2 radars chantier et de 5 radars mobiles. Des contrôles sont régulièrement effectués par la Police grand-ducale à différents endroits accidentogènes.



4. Quel est l'état d'avancement du projet d'installation de radars tronçons sur les sections routières considérées comme dangereuses, notamment sur le tronçon « N25 Wiltz – Kautenbach » ?

À la suite d'une phase test du premier radar tronçon sur la route nationale N11, il a été retenu dans un premier temps de limiter l'installation de radars tronçon à des tronçons plus adaptés et rectilignes, tels que les tunnels autoroutiers, et à vitesse constante de 90 km/h dans les tunnels Markusberg, Grouft, Gousselerbierg et Stafelter, respectivement de 70 km/h dans le tunnel Micheville.

Ainsi, le tracé sinueux de la route nationale N25 entre Wiltz et Kautenbach ne se prête pas à une surveillance de la vitesse maximale autorisée de 90 km/h, condition sine qua non pour la mise en place d'un radar tronçon. La route nationale N25 n'a donc finalement pas été retenue pour ce type de radars.

En parallèle, l'Administration des ponts et chaussées a mis en place depuis 2018 des marquages spéciaux de sécurité pour les motards. Les motards sont impliqués dans la plupart des accidents sur les routes touristiques au nord du pays, notamment la route nationale N25. Après plus de 6 ans, ces marquages s'avèrent être un succès pour la réduction des accidents de motos sur les tronçons sélectionnés.

5. Avez-vous des données sur les communes ayant mis en œuvre des zones scolaires limitées à 30 km/h ?
Le Ministère envisage-t-il de généraliser ces zones obligatoires à l'échelle nationale ?

Depuis de nombreuses années déjà, des tronçons limités à 30 km/h sont possibles sur les routes étatiques à l'intérieur des agglomérations. Notamment les tronçons au droit d'établissements scolaires le long de routes étatiques à l'intérieur des agglomérations sont éligibles pour une limitation de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h. Ainsi les demandes de limitation de vitesse introduites par les communes pour ces zones ont été donc accordées.

Le ministère de la Mobilité et des Travaux publics n'a pas d'informations sur le nombre de limitations de vitesse mis en œuvre par les communes sur la voirie étatique pour ces zones, étant donné que ni le Code de la route, ni les règlements de circulation communaux ne fixent une définition précise à ce sujet. En effet, les vitesses maximales autorisées sont réglementées pour chaque rue sans pour autant indiquer implicitement la présence d'un établissement scolaire. Toutefois, les échanges entre les services du ministère et les communes, relatifs aux introductions de zones d'apaisement de la circulation, permettent de confirmer que la plupart des communes ont réalisé ou entamé des mesures de mise en place de zones 30 aux abords des écoles selon les règles de l'art. Cette démarche est vivement saluée par le ministère.

L'initiative de ces règlements fait l'objet de l'autonomie communale. Le ministère n'a pas l'intention d'émettre une obligation dans ce contexte. Le constat général est d'ailleurs que les communes tendent à aménager tout particulièrement ces endroits en question.



6. Suite aux discussions sur les « éthylomètres antidémarrage » lors d'un séminaire avec cinq pays européens en 2015, le gouvernement projette-t-il de rendre obligatoire l'installation de ces dispositifs pour les conducteurs reconnus coupables de délits liés à l'alcool ?

Du fait du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et, grâce au règlement délégué (UE) 2021/1243 de la Commission du 19 avril 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 précité en établissant des règles détaillées en qui concerne la facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage dans les véhicules à moteur, il a été fait en sorte qu'à partir du 7 juillet 2024, tout véhicule nouvellement immatriculé au Luxembourg devra être équipé d'une interface normalisée qui facilite le montage de tels éthylomètres. Actuellement, l'utilisation obligatoire dans des cas individuels n'a pas été décidé.

7. Combien de cas de fraude au compteur kilométrique ont été identifiés lors des contrôles techniques pendant la période 2019-2023 ? Les autorités judiciaires disposent-elles de statistiques sur les infractions effectivement constatées ?

Conformément aux dispositions évoquées dans la réponse à la question parlementaire n° 310 du 8 février 2024, les organismes de contrôle technique procèdent lors du contrôle technique à une vérification du compteur kilométrique des véhicules. Ce contrôle vise à détecter toute défaillance ou toute manipulation manifeste du compteur kilométrique ayant pour objectif de modifier le kilométrage affiché. Il est à noter que lors d'un contrôle technique, les inspecteurs disposent de toutes les données techniques du véhicule contrôlé, y compris le kilométrage des précédents contrôles techniques réalisés par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg. Lorsque les inspecteurs de contrôle technique identifient une incohérence au niveau du kilométrage, le véhicule est sanctionné par une défaillance qualifiée de « majeure » qui entraîne la délivrance d'un certificat de contrôle technique avec une validité et une utilisation restreintes. Après la remise en conformité, le véhicule doit à nouveau être soumis à un contrôle technique.

Au cours des années 2019 à 2023, 315 732 contrôles techniques primaires ont été réalisés en moyenne. Le tableau ci-dessous renseigne le nombre de véhicules qui ont été sanctionnés avec des points de contrôle relatifs au compteur kilométrique :

Année	« Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule »	« Manifestement inopérant »
2019	7	68
2020	4	102
2021	14	82
2022	13	95
2023	28	86



Il est important de souligner que les irrégularités constatées au niveau du kilométrage peuvent également découler d'autres causes, y compris des erreurs de saisie lors du contrôle technique. De même, le remplacement d'un compteur kilométrique défectueux peut générer des incohérences avec les données kilométriques antérieures si le nouveau compteur kilométrique ne peut être initialisé à la valeur kilométrique du compteur défectueux. Dans ce cas, le client est tenu de présenter un document qui atteste le remplacement et indique le kilométrage du compteur remplacé. En conséquence, il est crucial de reconnaître que la présence de sanctions lors d'un contrôle technique ne signifie pas nécessairement qu'une infraction ait effectivement été constatée. Concernant les infractions effectivement constatées, le système informatique des autorités judiciaires ne permet pas d'extraire les statistiques demandées.

8. L'étude sur le profil des conducteurs impliqués dans des accidents avec blessés graves, mentionnée dans la mesure n°22 du plan d'action, a-t-elle été concluante ? Pouvez-vous partager les éléments principaux définissant le profil-type de ces conducteurs ?

Les connaissances acquises au sein du groupe de travail sur les accidents mortels, ou par le biais des statistiques, sont malheureusement peu concluantes et ne permettent pas de déterminer de responsable-type.

Tout en sachant que les statistiques doivent être considérées avec prudence, on peut constater d'une part que certains comportements typiques sont toujours confirmés. Mais d'autre part, les tendances varient de plus en plus. Même si nos campagnes de sensibilisation, notamment sur l'abus d'alcool ou les moyens de transport alternatifs, tiennent bien sûr compte de ces connaissances, des mesures plus radicales ne se justifient pas à l'heure actuelle.

9. Indépendamment des changements apportés par la refonte de la directive européenne sur le permis de conduire, envisagez-vous de rendre obligatoires des formations continues pour les instructeurs ? Si oui, pourriez-vous nous détailler les principaux objectifs et le contenu envisagé de cette formation ?

Compte tenu de la révision des dispositions légales européennes, une refonte générale de la législation relative à la profession d'instructeur de conduite automobile et à sa formation est envisagée au niveau national. À l'heure actuelle, il n'est cependant pas encore possible de donner plus de détails sur le contenu d'une telle formation continue.



10. Le gouvernement est-il en faveur de l'introduction de contrôles de vitesse effectués par des véhicules de police en mouvement, équipés de caméras ?

L'introduction de la mesure des contrôles de vitesse effectués par des véhicules de police en mouvement, équipés de caméras, représenterait une mesure supplémentaire aux mesures appliquées par la Police grand-ducale (radars mobiles, contrôles routiers par les agents de Police, etc.). "*Mener des contrôles policiers efficaces / amplifier l'impact et l'efficacité des contrôles policiers et étudier la faisabilité de contrôles de vitesse par des véhicules policiers en mouvement, munis d'une caméra*" figure comme mesure n° 24 dans le plan d'action de sécurité routière 2019 -2023.

Le procédé des contrôles en mouvement implique l'utilisation d'un équipement spécial embarqué dans des véhicules de police banalisés, comprenant des caméras capables d'enregistrer en continu les infractions routières, y compris les excès de vitesse.

Entre décembre 2023 et février 2024, une version 'simplifiée' de l'équipement, qui prenait en compte uniquement les excès de vitesse, a été testée avec succès au Luxembourg par la Police grand-ducale. La société ayant conçu ce système travaille actuellement sur son homologation aux Pays-Bas. Une fois cette étape franchie, cet équipement devra encore être homologué au Luxembourg avant son acquisition éventuelle et pourrait être opéré en premier lieu sur le réseau autoroutier.

Luxembourg, le 23 avril 2024

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes