

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 30 janvier 2025**

#### Ordre du jour :

1. Plan national de sécurité routière 2024-2028
2. Divers

\*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Félix Eischen, M. Ricardo Marques remplaçant M. Emile Eicher, Mme Mandy Minella, M. Ben Polidori remplaçant M. Yves Cruchten, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Marc Lies, M. Charles Weiler

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Jean-Paul Lickes, M. Loris Meyer, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Paul Galles, M. Meris Sehovic  
M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

## **1. Plan national de sécurité routière 2024-2028**

Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics présente le nouveau Plan national de sécurité routière 2024-2028, pour le détail duquel il est renvoyé à la présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal.

Le Plan national de sécurité routière 2024-2028 (ci-après « PNSR »), approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 29 novembre 2024, s'inscrit dans la stratégie internationale « Vision Zéro ». Ce troisième plan d'action met l'accent sur la prévention, la sensibilisation et la répression des causes principales d'accidents graves et mortels.

Les statistiques au Luxembourg démontrent que les usagers et usagères vulnérables, à savoir les piétons et piétonnes, les cyclistes ainsi que les conducteurs et conductrices de deux-roues motorisés, figurent parmi les principales victimes des accidents graves et mortels.

S'appuyant sur une analyse approfondie de la situation actuelle, le PNSR cible les principales causes des accidents graves, telles que la vitesse excessive, la consommation d'alcool et de drogues ainsi que les distractions liées à l'utilisation du téléphone au volant. Le plan prévoit à cet effet des mesures à la fois préventives et répressives.

En complément des mesures d'ordre général, une attention particulière est portée à la sécurité des usagers et usagères vulnérables. Des actions spécifiques sont ainsi introduites pour renforcer leur protection, notamment l'amélioration des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes, ainsi que la mise en place de campagnes de sensibilisation visant à promouvoir une conduite plus respectueuse de leur sécurité.

Le PNSR s'articule autour de quatre axes thématiques majeurs :

- Comportement humain (1)
- Législation (2)
- Surveillance et contrôle (3)
- Infrastructures routières (4)

Il se décline en 20 mesures concrètes permettant d'aborder les différents facteurs influant sur la sécurité routière et de réduire les conséquences des collisions. L'objectif principal demeure la création d'un environnement routier plus sûr et la diminution significative du nombre d'accidents.

Ce plan évolutif s'inscrit dans la continuité des priorités définies par l'accord de coalition 2023-2028, tout en prévoyant la possibilité d'intégrer des mesures supplémentaires en fonction des besoins, des innovations technologiques et des évolutions des comportements des usagers et usagères de la route.

### **1. Comportement humain**

Les erreurs humaines constituent une des principales causes d'accidents. Cet axe met en avant le respect mutuel entre les usagers et usagères, la capacité d'anticiper les dangers et la promotion de pratiques de conduite sécuritaires.

Une première mesure concerne les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière.

Les campagnes doivent être menées de façon régulière afin d'en obtenir des résultats concrets et d'informer notamment les nouveaux conducteurs. Ainsi, deux grandes campagnes sont planifiées chaque année. Par exemple, l'année passée a vu se déployer une campagne sur l'utilisation du téléphone mobile en conduisant, ainsi qu'une autre sur l'importance de la visibilité pour les usagers vulnérables. Pour l'année en cours, une campagne rappellera les dispositions du Code de la route relatives au cyclisme, tandis qu'une campagne sur les dangers inhérents à la conduite à moto, du point de vue des automobilistes, est prévue pour 2026. Le sujet de la deuxième campagne pour 2025 reste encore à définir.

Une seconde mesure concerne l'amélioration de l'éducation routière. Il s'agira d'étudier l'opportunité d'intégrer l'éducation routière dans les établissements scolaires, les administrations et les entreprises, afin de renforcer la sensibilisation aux bonnes pratiques de conduite. Face à la complexification croissante du trafic, une collaboration étroite avec les services compétents du Ministère de l'Éducation nationale permettra d'analyser les meilleurs moyens d'intégrer la thématique de la sécurité routière dans l'enseignement destiné aux jeunes.

Une troisième mesure concerne la création d'un groupe de travail pour la coordination de la prévention routière. Ce groupe sera institué pour coordonner les actions de prévention et de sensibilisation, en réunissant les acteurs-clés du domaine de la sécurité routière au sein de la Commission de circulation de l'État.

Une quatrième mesure concerne la modernisation de la formation initiale des conducteurs novices. Afin de réduire le taux d'échec – près de la moitié des candidats échouant leur premier examen pratique – la formation initiale sera revue et modernisée. Les nouveaux programmes mettront l'accent sur la gestion des risques, le respect des priorités et la protection des usagers vulnérables. Cette modernisation se fera dans le cadre de la transposition de la nouvelle directive sur les permis de conduire.

Une cinquième mesure concerne une réforme de la législation sur la profession de l'instructeur à la conduite automobile. Une révision du cadre légal encadrant cette profession sera entreprise afin d'en améliorer la qualité et l'efficacité.

## **2. Législation**

Les lois et règlements encadrant les comportements et les normes de sécurité doivent être adaptés aux nouvelles technologies, aux insécurités routières et au développement social. Ce champ d'application vise à garantir un cadre juridique à jour et adapté aux défis actuels de la sécurité routière.

Dans ce cadre, le PNSR prévoit notamment :

Une sixième mesure, qui concerne le renforcement des sanctions pour la conduite sous influence de drogues et d'alcool. En effet, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de drogues, identifiée comme l'une des principales causes d'accidents graves – près de la moitié des accidents mortels de 2023 impliquant une consommation illicite – fera l'objet d'un durcissement des sanctions.

Une septième mesure concerne l'introduction d'un système d'amende forfaitaire pour les avertissements taxés en matière de circulation. Actuellement, le défaut de paiement d'un avertissement taxé engendre une procédure judiciaire très compliquée et non adaptée au traitement d'un contentieux de masse. Dans un souci de désengorgement des instances judiciaires et policières, la procédure actuelle sera remplacée par une amende

forfaitaire, dont le montant correspond au double de celui de l'avertissement taxé impayé. Le non-paiement de cette amende forfaitaire engendrera le recouvrement par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA°. Un tel système est déjà opérationnel dans le contexte des radars automatiques.

Une huitième mesure concerne un examen du catalogue des avertissements taxés, afin de vérifier si le catalogue en vigueur répond toujours aux exigences contemporaines.

La neuvième mesure concerne une adaptation du Code de la route aux systèmes d'assistance et à la conduite automatisée. Il est établi que les technologies d'assistance, notamment l'assistance au freinage, peuvent compenser les erreurs humaines et éviter une grande partie des accidents. Il en va de même pour les assistants à la conduite. De nombreux pays européens disposent déjà d'un cadre législatif favorable à la conduite autonome. Ainsi, des modifications réglementaires sont envisagées, coordonnées par un groupe de travail interministériel présidé par le Ministère de l'Économie et impliquant le Ministère de la Mobilité.

Une dixième mesure concerne une possibilité de contrôle en temps réel de la validité des polices d'assurance responsabilité civile obligatoire. Il est rappelé dans ce contexte que le fait de mettre en circulation un véhicule terrestre à moteur sans l'avoir assuré est un délit. La directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil vise à harmoniser les législations des États membres en la matière : il est impératif de mettre en place une base de données accessible en temps réel aux forces de l'ordre, afin de lutter efficacement contre le délit de non-assurance.

Une onzième mesure concerne l'étude d'une opportunité d'adapter le Code de la route aux S-Pédélec. Compte tenu du fait que ces engins permettent à des conducteurs inexpérimentés d'atteindre des vitesses équivalentes à celles d'un cyclomoteur – et qu'ils sont actuellement assimilés à ce type de véhicule (permis AM, casque homologué, immatriculation) –, il convient d'étudier la nécessité d'une réglementation spécifique, d'autant plus que le nombre d'accidents graves impliquant des S-Pédélec est en augmentation dans les pays voisins.

Une douzième mesure concerne l'opportunité d'étudier une simplification des procédures pour les vitesses dérogatoires à l'extérieur des agglomérations, afin de réduire les limitations de la vitesse hors agglomération. De nombreux endroits et tronçons routiers ne sont pas conçus pour conduire à 90 km/h, ce qui est examiné de manière régulière par les groupes de travail « Audits de sécurité » et « SIAM » (Signalisation et aménagement) de la Commission de circulation de l'État, et ceci souvent à la demande des communes. Toutes les dispositions de la voirie étatique (vitesse, voies de bus, priorités) sont fixées par différents règlements grand-ducaux. Chaque modification doit par conséquent faire l'objet d'un avis du Conseil d'État. Le but est d'analyser la possibilité de simplifier ces procédures afin de permettre au ministre ayant la circulation dans ses attributions d'adopter les règlements nécessaires.

### **3. Surveillance et contrôle**

L'application stricte des règles du Code de la Route est essentielle pour assurer la sécurité de tous. Cet axe se décline en plusieurs mesures visant à renforcer les dispositifs de contrôle.

Une treizième mesure concerne l'opportunité d'étudier le déploiement de radars. Les radars automatiques (radars fixes et tronçons) aux endroits stratégiques offrent une surveillance permanente, surtout sur les routes redoutées comme accidentogènes. L'usage des radars mobiles contribue à un comportement plus vigilant de manière

générale. Les radars mobiles permettent une flexibilité dans les contrôles et un complément de la couverture, notamment les radars de chantier.

Une quatorzième mesure concerne l'usage de radars détectant l'usage de téléphones mobiles au volant. En effet, la distraction est une cause croissante d'accidents. Le téléphone mobile au volant augmente du facteur 4 le risque d'accident. D'autres pays, notamment les Pays-Bas, ont développé ou sont en train de développer des systèmes automatiques de détection de l'usage de téléphones mobiles. Il est impératif de suivre l'évolution technologique en la matière. La mise en service au Luxembourg pourra être analysée dès la disponibilité d'un appareil homologué sur le marché, ce qui n'est actuellement pas encore le cas. À noter dans ce contexte que les autorités néerlandaises ayant développé leur propre système, elles ne souhaitent, pour des raisons de responsabilité, ni le partager ni en permettre la réutilisation.

Une quinzième mesure concerne l'intensification des contrôles thématiques de la Police grand-ducale, comme la conduite en utilisant un téléphone mobile au volant, les modifications ou transformations apportées à un véhicule (tuning), ou encore la participation à l'opération « Speedmarathon » organisée annuellement par Roadpol.

Une seizième mesure concerne le renforcement des contrôles des motocyclistes pendant la saison moto avec l'accent sur la vitesse, l'équipement du motocycliste, les documents du véhicule ainsi que l'état technique du véhicule. Le bilan des accidents démontre que la mortalité des motocyclistes est statistiquement élevée au Luxembourg, notamment dans la région nord du pays, avec jusqu'à 20% des décès liés à des accidents de la route impliquant des motos.

#### **4. Infrastructures routières**

L'amélioration des infrastructures routières, de la signalisation et de l'environnement routier constitue un levier essentiel pour la réduction des risques d'accidents. Cet axe vise à garantir une circulation claire, fluide et harmonieuse, permettant à chaque usager et usagère de se déplacer en toute sécurité.

Les mesures adoptées se déclinent en deux volets :

- La sécurisation des infrastructures pour les usagers et usagères motorisés ;
- La sécurisation des infrastructures pour les usagers et usagères vulnérables.

Par la mise en place du PNSR, le Gouvernement réaffirme son engagement en faveur d'une réduction significative du nombre d'accidents et de la protection des vies humaines. Cet engagement se traduit par un renforcement des infrastructures, une adaptation de la signalisation et la mise en place d'actions concrètes visant à sensibiliser les usagers et usagères, à renforcer les contrôles et à ajuster la législation aux évolutions technologiques et comportementales. Une approche spécifique et ciblée est essentielle pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers et usagères de la route, qu'ils soient motorisés ou vulnérables.

Une dix-septième mesure concerne la sécurisation des endroits potentiellement dangereux afin de décerner des dangers émanant des infrastructures latérales et de les désamorcer le cas échéant. Il s'agit notamment de privilégier les haies plutôt que les arbres lors de nouvelles plantations le long des routes afin de réduire les risques en cas de sortie de route. Une très grande partie des accidents graves sont dus à une sortie de route et une protection des abords aurait pu affaiblir la gravité de l'accident. Il est

donc important de poursuivre les audits de sécurité des tronçons existants et d'installer des glissières de sécurité, en priorisant les endroits avec des arbres.

Une dix-huitième mesure concerne les instructions pour une utilisation uniforme des signaux routiers. Des instructions seront élaborées afin d'uniformiser la signalisation routière, d'éviter une surabondance d'informations et de garantir une meilleure lisibilité des panneaux.

Une dix-neuvième mesure est destinée à encourager davantage les communes à mettre en place des mesures d'apaisement du trafic et de former les responsables techniques sur les possibilités techniques et les procédures administratives.

Une dernière mesure concerne l'amélioration des infrastructures des itinéraires cyclables. Des mesures seront prises pour améliorer les itinéraires cyclables, telles que la réalisation de revêtements distinctifs (par exemple, des bandes rouges) pour signaler les zones dédiées aux cyclistes, la mise en place d'une séparation visuelle entre les voies cyclables et celles destinées aux automobilistes ainsi que l'installation de panneaux rappelant l'obligation de respecter une distance d'au moins 1,5 m lors du dépassement d'un cycliste. Cette initiative répond notamment aux recommandations de l'association « ProVelo ».

Madame la Ministre précise encore que certaines mesures ont déjà été initiées il y a quelques semaines. Pour d'autres volets, les travaux débiteront sous peu, notamment avec la mise en place de groupes de travail. D'autres mesures s'inscrivent dans une logique de continuité. Par ailleurs, les concertations menées dans le cadre de ce plan ont été particulièrement intenses et constructives.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souligne que plusieurs des problématiques évoquées seront en partie résolues par le nouveau règlement européen relatif aux systèmes d'assistance à la conduite. Ces dispositifs devraient contribuer à réduire le nombre de piétons victimes d'accidents. L'orateur rappelle que l'efficacité de ces systèmes dépend également de l'infrastructure, notamment de la signalisation au sol qui garantit leur bon fonctionnement.

Il interroge ensuite la Ministre sur la possibilité de recommander aux communes d'instaurer des restrictions de circulation aux abords des écoles à certaines heures, à l'instar de la commune de Käerjeng, qui a déjà mis en place une telle mesure. Il souligne l'importance de créer un environnement sécurisé pour les élèves et se demande si d'autres communes seront encouragées à suivre cet exemple.

Il soulève également la question de l'installation de lampes LED au niveau des passages pour piétons afin d'améliorer leur visibilité. Concernant le paiement des amendes, il propose la mise en place d'une possibilité de paiement par carte bancaire, en raison du fait que de nombreux résidents étrangers ne disposent pas de l'application *Payconiq*.

Enfin, pour ce qui est des véhicules électriques, il estime que certaines formulations dans la présentation pourraient laisser entendre que les voitures électriques soient plus dangereuses, ce qui enverrait un signal contradictoire par rapport à la politique gouvernementale visant à promouvoir la mobilité électrique.

Madame la Ministre précise que les thématiques liées aux systèmes d'assistance à la conduite et à la conduite autonome font également partie des travaux menés sous l'égide du Ministère de l'Économie. Concernant l'interdiction de la circulation aux abords des

écoles, elle exprime son soutien à cette initiative, tout en rappelant qu'il appartient aux communes de prendre de telles décisions dans le cadre de leur autonomie. Une brochure traitant ce sujet a d'ailleurs été distribuée aux municipalités.

En ce qui concerne la signalisation, Madame la Ministre admet que les messages sur les panneaux de chasse (notamment pour la « Klappjuegd ») ne sont pas suffisamment clairs et qu'une harmonisation soit nécessaire. Quant à la mobilité électrique, l'oratrice souligne l'importance de sensibiliser la population, en particulier certains groupes spécifiques, tels que les personnes en situation de handicap, qui doivent s'adapter à ces nouvelles réalités.

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) salue les mesures annoncées et interroge la Ministre si des réflexions ont d'ores et déjà été menées quant à la nécessité d'un cours de rafraîchissement pour les plus expérimentés du Code de la Route destiné aux conducteurs détenteurs d'un permis de conduire depuis plusieurs années. Il suggère l'édition d'une brochure qui pourrait être distribuée, par exemple, par les compagnies d'assurance à leurs clients.

Concernant la mesure 11, il évoque la réglementation interdisant la circulation des S-Pédélec sur les pistes cyclables, une disposition critiquée par certains propriétaires d'un S-Pédélec en raison de la dangerosité de la circulation sur la chaussée. Il propose d'envisager une limitation de vitesse spécifique pour ces véhicules sur les pistes cyclables. Enfin, il aimerait savoir si la mesure 12 prévoit également l'installation de radars en agglomération.

Madame la Ministre informe que des rappels du Code de la Route sont effectués aussi fréquemment que possible, notamment via les réseaux sociaux. Une brochure pourrait être envisagée, sous réserve de la définition du public cible, et une campagne de sensibilisation pourrait couvrir cet aspect.

S'agissant des S-Pédélec, elle connaît la problématique et indique que de nombreux accidents impliquant ces véhicules sont recensés à l'étranger. Une analyse approfondie est en cours au sein d'un groupe de travail avant toute prise de décision. Quant à l'installation de radars en agglomération, elle précise que cette question doit être étudiée en concertation avec les communes afin de garantir la pertinence de leur emplacement.

Monsieur Gusty Grass (DP) exprime son soutien aux mesures annoncées et aborde la question des amendes forfaitaires qu'il juge trop faibles. Il estime qu'elles doivent être suffisamment dissuasives et souligne qu'à l'étranger les sanctions sont plus élevées, bien que parfois impopulaires.

Il évoque ensuite la réticence de l'Administration des ponts et chaussées à généraliser les zones à 30 km/h sur les axes principaux en agglomération, ainsi qu'à baisser la vitesse en zone « *shared space* » à 20 km/h. Il plaide pour une approche plus flexible concernant l'implantation de ces zones.

Concernant la végétation en bordure de route, il exprime ses réserves quant à la décision de ne plus planter de nouveaux arbres le long des axes routiers. Il donne à considérer que certaines études indiquent que la présence d'arbres inciterait les conducteurs à modérer leur vitesse.

Enfin, il mentionne que certaines communes ont opté pour des passages pour piétons colorés afin d'améliorer leur visibilité aux abords des écoles. Il regrette que ces initiatives n'aient pas été autorisées et plaide pour une approche plus souple vis-à-vis des municipalités qui souhaitent renforcer la sécurité des trajets scolaires.

Concernant le montant des amendes, Madame la Ministre confirme que le Luxembourg se situe actuellement en deçà des normes pratiquées à l'étranger et qu'un ajustement est prévu. Ce serait irresponsable de ne pas procéder à cette mise à niveau.

S'agissant des passages pour piétons colorés, elle reconnaît que l'initiative peut sembler attrayante, mais insiste sur la nécessité d'une uniformité nationale en matière de signalisation, afin d'éviter toute confusion et un faux sentiment de sécurité.

Quant à la question de la réticence de l'Administration des ponts et chaussées par rapport à l'extension des zones à 30 km/h en agglomération, elle prend note de la remarque et assure qu'un suivi sera effectué.

Enfin, concernant les arbres en bordure de route, elle souligne que, bien que cette mesure puisse être impopulaire, elle est parfois nécessaire pour des raisons de sécurité. Des audits sont réalisés sur les tronçons dangereux afin d'évaluer si un arbre peut être conservé en étant sécurisé par une glissière de sécurité ou s'il doit être abattu. Lorsqu'un arbre est abattu, une compensation est systématiquement effectuée par la plantation d'un autre arbre. Par ailleurs, la mise en place d'une végétation plus adaptée, telle que des haies, peut être envisagée dans certains cas.

Monsieur Charles Weiler (CSV) partage l'avis selon lequel le montant des amendes doit être revu à la hausse. Il plaide également pour un renforcement des sanctions, notamment en cas de récidive. Il interroge la Ministre sur le calendrier de mise en place des groupes de travail.

Madame Claire Delcourt (LSAP) souligne que de nombreux automobilistes ont perdu la vie dans des accidents impliquant des collisions avec des arbres en bordure de route. Elle marque ainsi son opposition à la présence d'arbres en bordure de route.

Concernant les S-Pédélec, elle mentionne des échanges avec l'association « ProVelo » et demande si une évaluation précise du nombre de véhicules immatriculés au Luxembourg a été réalisée. Elle s'interroge sur l'éventuelle création d'infrastructures spécifiques ou sur la stratégie envisagée en la matière.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) dit constater une baisse de vigilance chez les piétons, ces derniers regardant de moins en moins à gauche et à droite avant de traverser la chaussée. Il estime qu'un rappel ciblé sur ce comportement serait nécessaire.

La Ministre confirme que la Police devra intensifier les contrôles en la matière. Concernant le calendrier des réformes, elle précise que l'objectif est d'agir aussi rapidement que possible. Concernant l'échéancier, elle précise que les modifications du Code de la Route seront élaborées au cours de l'année et que le dépôt du projet de loi pourrait idéalement être prévu pour 2026.

Quant aux S-Pédélec, aucune infrastructure spécifique n'est actuellement envisagée.

## **2. Divers**

Aucun sujet n'a été abordé sous le point « divers ».



---

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

---

Annexe : Plan national « Sécurité routière 2024-2028 » (PNSR)



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

**Plan national  
« Sécurité routière 2024 – 2028 »  
(PNSR)**

**30 janvier 2025**



- L'accord de coalition de 2023 prévoit la reprise de l'objectif de la « Vision Zéro » ainsi que la mise en œuvre d'un nouveau Plan national de sécurité routière.
- Plan national « Sécurité routière 2024-2028 » (PNSR) approuvé par le Conseil de Gouvernement le 29 novembre 2024.

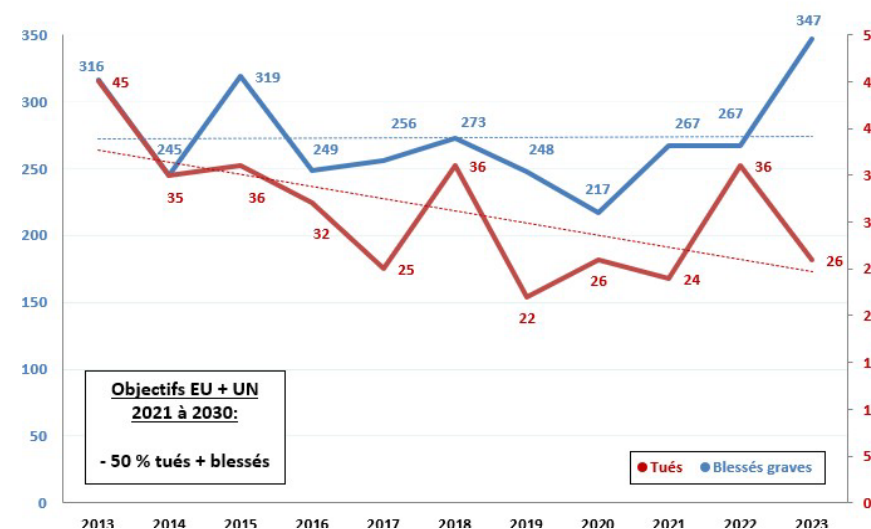
*« Au niveau de la sécurité routière et à l'instar des plans d'actions précédents, un **troisième plan d'action** visant à combattre l'insécurité routière sera mis en place avec un **objectif « Vision zéro »**. Ce plan axé à la fois sur la prévention, la sensibilisation mais également sur la répression visera à combattre les causes principales d'accidents graves et mortels. »* (Extrait de l'accord de coalition de 2023)



## Vision Zéro – Un objectif mondial partagé

- **La Vision Zéro** : stratégie internationale ambitieuse en matière de sécurité routière qui vise à éliminer tous les décès et blessures graves sur les routes. Elle se concentre sur la conception d'infrastructures sécurisées, le comportement des usagers\*ères, ainsi que la réglementation et la répression, pour minimiser les risques. Elle appelle également à une responsabilité partagée entre les pouvoirs publics et les usagers\*ères de la route.
- Adoptée par de nombreux pays, la Commission européenne ainsi que les Nations Unies, elle repose sur le principe que chaque accident grave est évitable, et qu'aucune perte de vie humaine ne devrait être tolérée.

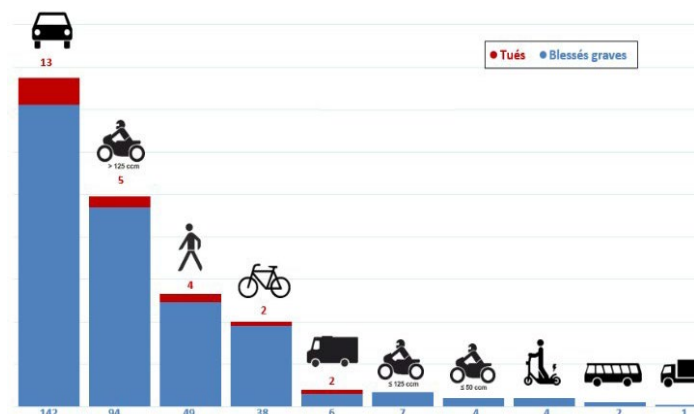
### Victimes de la route 2013-2023





## Situation actuelle et préparation du Plan national « Sécurité routière 2024-2028 »

- **Au Luxembourg** : les statistiques démontrent que les usagers\*ères vulnérables (piétons\*nes, cyclistes, et conductrices\*eurs de deux-roues motorisés) sont parmi les plus touché\*e\*s par les accidents graves et mortels.
- Le PNSR s'appuie sur une analyse approfondie de la situation actuelle. Les principales circonstances aggravantes lors d'accidents graves – comme la vitesse excessive, l'alcool, les drogues et les distractions liées à l'utilisation de téléphones portables – seront ciblées par des actions concrètes, à la fois sur le plan préventif et répressif.
- En plus des mesures générales, le plan mettra un accent particulier sur la sécurité des usagers\*ères vulnérables, en introduisant des actions spécifiques pour améliorer leur protection. Cela inclut l'amélioration de l'infrastructure pour piétons\*nes et cyclistes, ainsi que des campagnes de sensibilisation ciblées pour encourager une conduite plus respectueuse de leur sécurité.



Nombre de tués et de blessés graves par catégorie d'utilisateur en 2023



## Acteurs et coopération pour le PNSR

- Le PNSR réunit les compétences et efforts de différents acteurs, étatiques et certains non-étatiques. Le présent PNSR a été élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs repris ci-dessous qui l'ont tous avisé favorablement.

### Acteurs coopérant de manière étroite avec le MMTP dans la mise en œuvre du Plan national « Sécurité routière 2024-2028 »



Parquet général

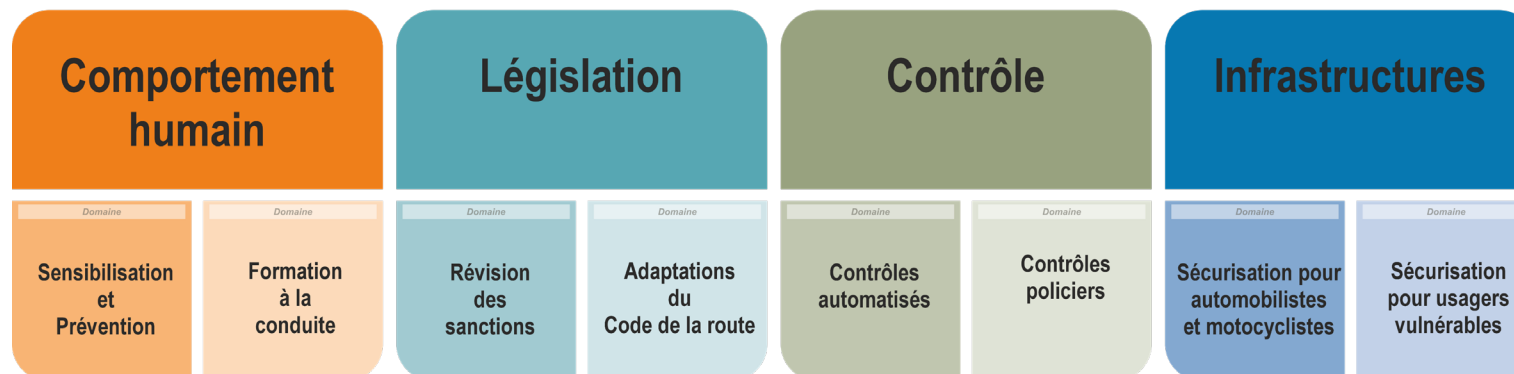




## La structure du Plan national « Sécurité routière 2024-2028 »

- Le PNSR a été divisé en quatre champs d'application distincts pour couvrir ainsi l'ensemble des facteurs multiples influençant la sécurité sur nos routes et mitigeant les conséquences en cas de collisions. Il vise ainsi à créer un environnement routier plus sûr et à réduire significativement le nombre d'accidents.
- Ce plan évolutif intègre les priorités de l'accord de coalition 2023-2028, mais n'exclut pas la réalisation de nouvelles mesures au-delà en fonction de l'évolution des besoins ou des circonstances, telles que les innovations technologiques ou les changements dans les comportements de mobilité des usagers\*ères.

### Plan national « Sécurité routière 2024 - 2028 »



## 1) Comportement humain

Les erreurs humaines restent l'une des principales causes d'accidents.

Ce champ d'application aborde l'importance du respect mutuel entre les usagers\*ères de la route, leur capacité de conduire et de prévoir les situations dangereuses (risk awareness) dans la circulation routière.

Il est donc essentiel de promouvoir des pratiques sûres dans les domaines de :

- la formation à la conduite améliorée pour élèves et instructeurs\*rices
- la sensibilisation et
- la prévention.

# Comportement humain

Domaine

**Sensibilisation  
et  
Prévention**

Domaine

**Formation  
à la  
conduite**





### Mesure 1

#### Campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière



#### Action :

Assurer une sensibilisation routière régulière en continu, afin de :

- mettre en évidence les dangers saisonniers (visibilité en hiver, chasse battue, travaux dans les tunnels, etc.)
- rappeler les règles du Code de la Route (téléphone au volant, etc.)
- rappeler certaines règles de comportement (distances, contact visuel entre usagers\*ères, etc.)
- sensibiliser les usagers\*ères au comportement des autres (éviter un comportement agressif, éviter les risques, etc.)

- Campagnes planifiées :**
- L'utilisation d'un appareil mobile en conduisant (réalisée en 2024)
  - L'importance d'être bien visibles pour les usagers vulnérables (réalisée en 2024)
  - Rappel des dispositions du Code de la Route relatives au cyclisme (planifiée pour 2025)
  - Dangers liés à la conduite à moto, du point de vue des automobilistes (planifiée pour 2026)



### Mesure 2 Amélioration de l'éducation routière

Comportement  
humain

Sensibilisation  
et  
Prévention

#### Action :

**Etudier l'opportunité d'intégrer l'éducation routière dans les écoles, les administrations et les entreprises afin de renforcer la sensibilisation aux bonnes pratiques de conduite.**

- Le trafic routier devient de plus en plus complexe. De nouveaux types de véhicules, surtout électriques, surgissent dans la circulation. De plus, l'on peut constater des comportements de plus en plus agressifs entre les différents usagers\*ères.
- Ensemble avec les services compétant du Ministère de l'Education nationale, les meilleurs moyens d'intégrer la thématique de la sécurité routière dans l'enseignement destiné aux jeunes seront analysés.



### Mesure 3

## Création d'un groupe de travail pour la coordination de la prévention routière

Comportement  
humain

Sensibilisation  
et  
Prévention



### Action :

**Création d'un groupe de travail en charge de la sensibilisation routière regroupant les acteurs-clé dans le domaine de la sécurité routière au sein de la Commission de circulation de l'Etat**

Ce nouveau groupe de travail permettra :

- de mieux organiser les mesures de sensibilisation et de prévention routière tout au long de l'année
- d'assurer une communication plus efficace
- de coordonner des campagnes d'information avec des actions sur le terrain (p.ex. des contrôles de police)
- de concentrer l'impact sur le public cible



#### Mesure 4

### Formation initiale des conducteurs\*trices novices

Comportement  
humain

Formation  
à la  
conduite



Priorité

#### Action :

### Modernisation de la formation des conducteurs\*trices dans le cadre de la nouvelle directive sur les permis de conduire

- Près de la moitié des élèves échouent au premier examen pour le permis de conduire pratique.
- Le trafic est devenu plus dense et plus complexe (multitude de nouveaux moyens de mobilité comme la trottinette électrique, etc).
- Afin de mieux préparer les candidats et candidates à cette nouvelle situation, il y a lieu de revoir les programmes éducatifs autour de la gestion des risques, du respect des priorités et de la protection des usagers\*ères vulnérables pour mieux préparer les nouveaux/nouvelles conducteurs\*trices et de diminuer le taux d'échec à l'examen.
- Cette modernisation sera introduite dans le cadre de la transposition de la nouvelle directive sur les permis de conduire.



### Mesure 5

## Réforme de législation relative à l'enseignement du permis de conduire

Comportement  
humain

Formation  
à la  
conduite



Priorité

### Action :

## Réforme de la législation sur la profession de l'instructeur\*trice à la conduite automobile

- La qualité de l'enseignement à la conduite est un élément clé de la capacité afin de maîtriser son véhicule sur la route.
- Comme pour les candidats et candidates au permis de conduire, il est important pour les instructeurs\*trices d'être bien préparés\*ées aux nouveaux défis sur nos routes. Il est particulièrement important de définir clairement les compétences des instructeurs\*trices ainsi que leur environnement professionnel afin qu'ils\*elles puissent préparer au mieux les nouveaux\*elles conducteurs\*trices.
- Partant, la formation pour la profession de l'instructeur\*trice sera revue.

## 2) Législation

Les lois et règlements encadrent les comportements et définissent les normes de sécurité et doivent être adaptés en fonction de nouvelles technologies, des insécurités routières constatées et ainsi que du développement social.

Ce champ d'application vise à s'assurer que le cadre juridique soit à jour et suffisamment étoffé pour répondre aux défis actuels de la sécurité routière.

Partant, les mesures du PNSR touchent particulièrement les domaines de :

- la révision des sanctions et
- l'adaptation du Code de la Route.

# Législation

Domaine

Révision  
des  
sanctions

Domaine

Adaptations  
du  
Code de la route



**Mesure 6**

**Renforcer les sanctions pour la conduite sous influence de drogues et d'alcool (infractions graves)**

Législation

Révision  
des  
sanctions



**Action :**

**Révision des peines pour la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues (taux élevés)**

- La conduite sous influence est une des principales causes d'accidents graves.
- Dans presque la moitié des accidents mortels survenus en 2023, une valeur illicite d'alcool et/ou de drogues a été constatée.
- Afin de combattre ce fléau, il est impératif de revoir les sanctions actuellement en vigueur.
- Un groupe de travail regroupant les acteurs principalement concernés sera mis en place afin de proposer des sanctions plus sévères surtout en cas de délit et pour les récidivistes.



### Mesure 7

## Introduire des amendes forfaitaires pour certaines infractions

Législation

Révision  
des  
sanctions



### Action :

## Introduction du système de l'amende forfaitaire (similaire de celui en place pour le CSA) pour les avertissements taxés en matière de circulation

- Le défaut de paiement d'un avertissement taxé engendre une procédure judiciaire très compliquée et non adaptée au traitement d'un contentieux de masse. Dans un souci de désengorgement des instances judiciaires et policières, la procédure actuelle est remplacée par une amende forfaitaire, dont le montant correspond au double de celui de l'avertissement taxé impayé.
- Le non-paiement de cette amende forfaitaire engendre le recouvrement par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.
- Ce système efficace et rapide est déjà opérationnel dans le contexte des radars.
- Mise en place d'un groupe de travail regroupant les acteurs concernées.





**Mesure 8**

**Etudier l'opportunité de revoir les avertissements taxés relatifs aux contraventions graves**

Législation

Révision  
des  
sanctions

**Action :**

**Examiner si le catalogue des avertissements taxés correspond encore aux besoins de notre époque**

- Le catalogue des avertissements taxés tel qu'il existe aujourd'hui n'a guère été adapté depuis presque 30 ans maintenant déjà.
- Les montants applicables sont divisés en plusieurs classes, notamment de 12, 24, 49, 74, 145, en fonction de la gravité de l'infraction.
- Par rapport aux pays voisins, les amendes sont comparables pour les infractions mineures (stationnement, défauts techniques, petits excès de vitesse), mais pour les contraventions plus graves, qui mettent sérieusement en danger les autres usagers\*ères de la route, les amendes partiellement beaucoup moins importantes.
- Analyse de l'opportunité de revoir les montants des avertissements taxés pour certaines infractions graves.



**Mesure 9**

**Modifications nécessaires pour l'utilisation des assistants à la conduite et la conduite automatisée**

Législation

Adaptations  
du  
Code de la route



**Action :**

**Adaptation du Code de la Route afin de permettre l'utilisation d'assistants à la conduite et la conduite automatisée**

- Il est établi que les technologies d'assistance, notamment l'assistance au freinage, peuvent compenser les erreurs humaines et éviter une grande partie des accidents.
- Il en va de même pour les assistants à la conduite. Bon nombre d'autres pays européens disposent déjà d'une législation qui encourage la conduite autonome.
- Afin d'épauler et d'encourager les développements dans ce domaine au Luxembourg, des modifications au niveau réglementaire sont indispensables.
- Partant, un groupe de travail interministériel sous la présidence du Ministère de l'Economie a déjà été mis en place en 2024 afin de coordonner ces travaux.



**Mesure 10**

**Possibilité de contrôle immédiat de l'assurance RC**

Législation

Adaptations  
du  
Code de la route



**Action :**

**Permettre une vérification en temps réel de la validité des polices d'assurance responsabilité civile obligatoire**

- L'assurance de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs est cruciale pour les citoyens\*ennes européens\*ennes, qu'ils soient assurés\*es ou victimes d'un accident.
- C'est pourquoi la non-assurance d'un véhicule constitue un délit. Cependant, le défaut d'assurance reste toujours une infraction fréquente.
- La directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil vise à harmoniser les législations des États membres en la matière.
- Il est donc impératif de mettre en place une base de données accessible en direct par les forces de l'ordre pour lutter efficacement contre la non-assurance.



**Mesure 11**

**Etudier l'opportunité d'adapter le Code de la Route aux S-Pédélecs**

Législation

Adaptations  
du  
Code de la route

**Action :**

**Examiner si les S-Pédélecs doivent être prévus spécifiquement dans le Code de la Route**

- Les S-Pédélecs constituent un moyen de déplacement rapide, tout en gardant l'allure d'une simple bicyclette.
- Avec des tarifs de plus en plus abordables, on constate un usage croissant des S-Pédélecs.
- Or, ils permettent aux conducteurs\*trices non expérimentés\*es des vitesses égales à celle d'un cyclomoteur. C'est pourquoi à l'heure actuelle les S-Pédélecs sont assimilés aux cyclomoteurs (obligation du permis AM, d'un casque homologué, d'immatriculer le véhicule) et ne sont, en ce qui concerne le Code de la Route, pas des cycles.
- Etant donné que dans nos pays voisins le nombre d'accidents graves impliquants des S-Pédélecs ne cesse d'augmenter, et afin d'anticiper cette évolution, il est opportun de vérifier le besoin d'une réglementation nationale distincte.



**Mesure 12**

**Simplification des procédures afin de réduire les limitations de la vitesse hors agglomération**

Législation

Adaptations  
du  
Code de la route

**Action :**

**Etudier l'opportunité de simplifier les procédures pour les vitesses dérogatoires à l'extérieur des agglomérations**

- De nombreux endroits et tronçons routiers ne sont pas conçus pour conduire à 90 km/h, ce qui est examiné de manière régulière par les groupes de travail « Audits de sécurité » et « SIAM » (Signalisation et aménagement) de la Commission de circulation de l'Etat, souvent à la demande des communes.
- Toutes les dispositions de la voirie étatique (vitesse, voies de bus, priorités) sont fixées par de différents règlements grand-ducaux. Chaque modification doit en conséquence faire l'objet d'un avis du Conseil d'Etat.
- Le but est d'analyser la possibilité de simplifier cette procédure et de permettre au ministre ayant la circulation dans ses attributions de prendre ce type de règlements.

### **3) Surveillance et contrôle**

Pour que les règles du Code de la Route soient respectées, une surveillance et une application efficaces sont indispensables.

Ce champ d'application traite de l'importance des contrôles réguliers et de l'application stricte des sanctions pour dissuader les comportements à risque.

Tout en visant à recourir aux nouvelles technologies de détection d'infractions, cette partie du PNSR se focalise sur les domaines

- du contrôle à l'aide des radars automatisés et
- du contrôle renforcé par la Police grand-ducale.

## Contrôle

Domaine

**Contrôles  
automatisés**

Domaine

**Contrôles  
policiers**



### Mesure 13

#### Etudier l'opportunité de déploiement de radars

Surveillance et  
contrôle

Contrôles  
automatisés

#### Actions :

#### Poursuivre le déploiement des radars automatiques (radars fixes et tronçons) aux endroits utiles

- Les radars tronçons et les radars automatiques offrent une surveillance constante, surtout sur les routes redoutées comme accidentogènes.
- Les radars tronçons permettent de contrôler la vitesse moyenne sur des segments de route étendus, réduisant ainsi les excès de vitesse de manière plus durable. Partant, l'analyse du réseau routier sera continuée afin d'identifier des emplacements et des configurations pour de nouveaux radars, en fonction des besoins de sécurité identifiés.

#### Acquisition de nouveaux radars mobiles et radars du type « chantier »

- L'usage des radars mobiles contribue à un comportement plus vigilant de manière générale. Les radars mobiles permettent une flexibilité dans les contrôles et un complément de la couverture. Ils permettent notamment d'intensifier les contrôles des excès de vitesse des motocyclistes, auteurs de bon nombre d'excès de vitesse surtout en rase campagne.



#### Mesure 14

### Usage de radars capables de détecter l'utilisation de téléphones mobiles au volant

Surveillance et  
contrôle

Contrôles  
automatisés

#### Action :

### Etudier l'opportunité d'introduire des radars capables de détecter l'utilisation de téléphones mobiles au volant

- La distraction est une cause croissante d'accidents. Le téléphone mobile au volant augmente du facteur 4 le risque d'accident.
- D'autres pays, comme notamment les Pays-Bas, ont développé ou sont en train de développer des systèmes automatiques de détection de l'utilisation de téléphones mobiles.
- Il est impératif de suivre l'évolution technologique en la matière.
- La mise en service au Luxembourg pourra être analysée dès la disponibilité d'un appareil homologué sur le marché, ce qui n'est actuellement pas encore le cas.





**Mesure 15**

**Intensifier les contrôles sur l'usage des appareils mobiles et actions coup de poing**

Surveillance et  
contrôle

Contrôles  
policiers

**Action :**

**Intensifier les contrôles thématiques de la Police grand-ducale.**

- La Police effectue de façon régulière des contrôles accés autour de différents sujets, tels que :
  - la conduite en utilisant un téléphone mobile au volant
  - l'usage de véhicules techniquement non conformes en raison de tuning (voitures et motocycles)
  - la participation à l'opération « Speedmarathon »
- Ces contrôles visent en général différents groupes d'utilisateurs\*ères de la route. Le but est de veiller à ce que ces contrôles thématiques visent chaque catégorie d'utilisateurs\*ères motorisés\*es ou non.



### Mesure 16

## Renforcer les contrôles des motocyclistes

Surveillance et  
contrôle

Contrôles  
policiers

### Action :

**Assurer des contrôles renforcés pendant la saison moto avec l'accent sur la vitesse, l'équipement du motocycliste, les papiers de bord ainsi que l'état technique du véhicule**

- Le bilan des accidents démontre que la mortalité des motocyclistes est statistiquement élevée au Luxembourg.
- En particulier, dans le nord du pays, de nombreux\*ses motocyclistes (souvent étrangers\*ères) sont attirés\*es par les routes sinueuses, mais certains\*es ne respectent pas les règles de circulation.
- Il est donc essentiel de mettre en place des contrôles ciblés et d'augmenter la présence de la Police grand-ducale pour renforcer la sécurité.

#### **4) Infrastructures routières**

Ce champ d'application se concentre sur la mise en place de mesures pour améliorer les routes, les signalisations et l'environnement routier afin de réduire les risques d'accidents afin d'augmenter la sécurité passive de la voie publique. L'organisation de la circulation doit être de façon claire, simple et harmonisée afin de permettre à l'utilisateur de pouvoir « comprendre la route » et lui/leur permettant une conduite en toute sécurité sans mettre en danger les autres usagers de la route.

Compte tenu des besoins des différents usagers de la route, les mesures se répartissent dans les domaines

- de la sécurisation des infrastructures pour les usagers motorisés et
- de la sécurisation des infrastructures pour les usagers vulnérables.

## Infrastructures

Domaine

**Sécurisation pour  
automobilistes  
et motocyclistes**

Domaine

**Sécurisation  
pour usagers  
vulnérables**



**Mesure 17**

**Sécurisation des endroits potentiellement dangereux**



**Action :**

**Poursuite de l'analyse du réseau routier afin de décerner des dangers émanant des infrastructures latérales et de les désamorcer le cas échéant**

- Privilégier les haies plutôt que les arbres lors de nouvelles plantations le long des routes afin de réduire les risques en cas de sortie de route.
- Une très grande partie des accidents graves sont dus à une sortie de route et une protection des abords aurait pu affaiblir la gravité de l'accident.
- Il est donc important de poursuivre les audits de sécurité des tronçons existants et d'installer des glissières de sécurité, en priorisant les endroits avec des arbres (selon faisabilité).



### Mesure 18

## Instructions pour une utilisation uniforme des signaux routiers



### Actions :

#### Publication de lignes directrices pour la signalisation horizontale et verticale

- Le trafic augmente, les règles de circulation deviennent de plus en plus complexes et la surstimulation par l'information visuelle est source de distraction.
- Partant, il est évident qu'il est indispensable de disposer de lignes directrices claires pour une signalisation routière compréhensible, évidente et uniforme (aussi pour la conduite autonome).
- Des lignes directrices seront donc publiées afin de garantir l'utilisation uniforme de la signalisation horizontale et verticale par les administrations communales et étatiques.

#### Organisation plus efficace des voies de circulation et des limitations de vitesse variables

- Dans ce contexte, la possibilité sera examinée d'implémenter une gestion dynamique du trafic, avec une organisation optimisée des voies de circulation et des limitations de vitesse ajustées en fonction des conditions routières et de l'heure.



**Mesure 19**

**Encourager davantage les communes à mettre en place des mesures d'apaisement du trafic**



**Action :**

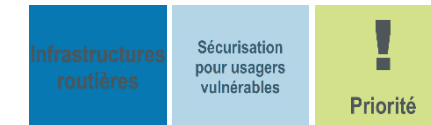
**Formation des responsables techniques sur les possibilités techniques et les procédures administratives**

- Il est incontestable que les zones apaisées contribuent à une forte réduction d'accidents et surtout de blessés graves et elles augmentent la qualité de vie des riverains.
- Dans un souci d'adopter les bonnes pratiques crédibles, claires et homogènes au niveau national, il est important d'assurer une formation spécialisée des responsables techniques surtout au niveau communal qui garantit l'efficacité des mesures de sécurité.
- Partant, des formations en la matière seront proposées aux responsables concernés\*ées. Les premières formations ont déjà eu lieu en 2024.



**Mesure 20**

**Amélioration des infrastructures des itinéraires cyclables**



**Actions :**

**Réaliser des revêtements rouges sur la chaussée pour les cyclistes longeant le revêtement traditionnel pour automobilistes**

- La séparation visuelle des voies cyclables peut aider à réduire les conflits avec les voitures. L'usage de couleurs distinctes des voies cyclables a contribué à réduire les accidents notamment aux Pays-Bas.

**Mise en place à des endroits stratégiquement de panneaux rappelant l'obligation de garder 1,5 m de distance en dépassement un cycliste**

- Le respect de la distance minimale de dépassement est une protection cruciale pour les cyclistes. Des panneaux de rappel existent également déjà dans d'autres pays.



# Fin de la présentation