

« To do list » pour une « Vision Zéro »

« ... to eliminate human fatalities and suffering, one by one, until we reach zero »

Etant donné qu'une grande partie des mesures demandées par notre association est déjà prise en compte dans le « plan national pour la sécurité routière » initié par le Ministre François Bausch, mais que ces projets se situent à différentes étapes de réalisation, La Sécurité Routière a formulé une « To do List » en lieu et place d'un catalogue de revendications.

Cette liste a été adoptée par le conseil d'administration de La Sécurité Routière qui, rappelons-le, se compose de :

Paul Hammelmann (avocat), Jacques Hansen (Croix Rouge), Nico Hoffmann (ULC), Claude Seywert (Assurance Accident), André Bredimus (Bâloise), Ed Goedert (ADAL), Camille Gonderinger (SNCA), Guy Heintz (MDDI), Pit Hentgen (LaLuxembourgeoise), Frank Lentz (Fédération des Maîtres Instructeurs), Marie-Hélène Massard (Syndicat des compagnies d'assurances), Ernest Pirsch (FEGARLUX), Yves Wagner (ACL), Gilbert Wolter (Foyer).

• **L'analyse systématique des collisions**

La politique de prévention doit pouvoir se baser sur des données statistiques précises et fiables. Les forces de l'ordre, les Tribunaux, les Parquets et autres instances détiennent des informations précieuses qui ne sont guère utilisées à cette fin, informations sur la localisation, les causes et les circonstances des collisions. C'est un réel gâchis de ces informations utiles.

La Sécurité Routière estime qu'il faudra soit mettre en place un groupe d'experts multidisciplinaire pour analyser systématiquement les collisions graves et mortelles, soit élargir au domaine de l'accidentologie routière les compétences de l'Administration des enquêtes techniques luxembourgeoise.

Ceci doit permettre de proposer des solutions au niveau de l'infrastructure, de la signalisation et d'orienter les priorités réglementaires du législateur et le travail de sensibilisation d'une association comme la nôtre.

D'autre part il faudrait revoir la méthodologie de recensement et la classification des causes d'accidents.

La collecte des informations sur le lieu de l'accident est primordiale. Pour cela il faudra perfectionner les procès-verbaux dressés par les policiers et ajouter des facteurs d'accidents, notamment le téléphone portable et autres objets de divertissement.

- **Une signalisation cohérente**

Le Luxembourg peine à se donner une signalisation cohérente.

La Sécurité Routière est persuadée que le respect des règles et leur acceptation par les usagers de la route est tributaire d'une signalisation adaptée, claire, logique et compréhensible pour tout un chacun. Or, les nombreuses incohérences ne sont pas seulement irritantes et agaçantes mais dangereuses.

Non seulement la surabondance flagrante des panneaux a un coût économique très élevé mais en plus elle nuit à la bonne compréhension.

La mise en place et l'enlèvement des panneaux doit être réglée uniformément et contrôlée.

- **L'harmonisation de la signalisation des traversées piétonnes et cyclistes**

Des incohérences inadmissibles existent surtout en ce qui concerne les passages pour cyclistes. Il y a en effet confusion entre « débouchés de cyclistes » et « passages combinés pour piétons et cyclistes ».

Le marquage au sol des débouchés pour cyclistes hors agglomération et celui des passages pour cyclistes/passages combinés est souvent le même.

Ceci alors que les règles de priorité ne sont pas les mêmes.

En plus, la différence est faite entre passage pour piétons/cyclistes avec feux et passage pour piétons/cyclistes sans feux.

Comment s'attendre à un comportement correct si les règles qui sont applicables pour les automobilistes et pour les cyclistes sont floues et contradictoires ?

Non seulement une harmonisation s'impose mais également une campagne d'information.

- **La réduction des limitations de vitesse à 80 km/h au lieu de 90 km/h sur les routes hors agglomérations**

Selon le Conseil National de la Sécurité Routière français, l'abaissement de la vitesse de 90 km/h à 80 km/h sur les routes hors agglomérations pourrait réduire considérablement le nombre de blessés graves et de tués. Ceci vaut pour les collisions frontales ainsi que pour les collisions contre un obstacle latéral, le plus souvent un arbre.

Sachant que les routes hors agglomérations sont également les plus meurtrières au Luxembourg avec près de 54 % des victimes tuées et compte tenu du gabarit exiguë caractéristique de ces routes, cette mesure mérite une sérieuse réflexion.

Cette limitation est déjà en vigueur e.a. au Danemark, aux Pays-Bas, en Norvège, Finlande, Suède (70km/h) et Suisse (comme par hasard les meilleurs élèves en matière de sécurité routière).

La Sécurité Routière se prononce en faveur d'une réduction généralisée des limitations de vitesse à 80 km/h sur route hors agglomération avec des limitations de

vitesse dérogatoires aux endroits où la configuration des lieux, la visibilité et la géométrie de la chaussée le permettent.

Les points qui devront être étudiés sont :

- Limitation de vitesse généralisée à 80 km/h pour les routes hors agglomérations
 - Limitation de vitesse unique (poids lourds)
 - Interdiction de dépasser
- Réduction de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur les routes à 3 voies sans séparation médiane
 - Généralisation de la zone 30 km/h aux alentours des écoles
 - Cyclomoteurs – vitesse 50 km/h au lieu de 45 km/h

• **Les infrastructures clémentes**

Les collisions avec des arbres en bord de route sont particulièrement meurtrières. D'un autre côté les arbres contribuent à la lisibilité de la route et à cet égard favorisent la sécurité de la circulation.

Au Luxembourg, les allées d'arbres sont nombreuses et font partie du patrimoine paysager, voire culturel du pays. C'est pourquoi le sujet est éminemment sensible et peut aisément tourner à la polémique.

Il ne faut pas oublier que pendant les 20 dernières années plus de 250 personnes ont été tuées lors de collisions contre un arbre. Au moins 1000 ont été grièvement blessées.

Sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées, un groupe de travail a dressé un inventaire des arbres présentant un danger potentiel et a élaboré une méthodologie définissant clairement les critères d'abattage. Or, sur le terrain, la réalisation se heurte trop souvent à des lenteurs administratives impardonnables.

Il faut réagir en permanence et surtout ne plus replanter des arbres lors de nouvelles constructions et ne plus remplacer les vieux arbres abattus.

Dans ce contexte, il nous paraît **urgent** de procéder plus systématiquement et plus rapidement à l'abatage des arbres qui sont déjà pour la majorité des cas, identifiés comme potentiellement dangereux.

• **Promouvoir la sécurité des piétons/cyclistes**

Des améliorations, notamment en ce qui concerne la sécurité des piétons et des cyclistes, s'imposent à court terme.

En effet la prolifération des passages pour piétons (et cyclistes) n'a apporté aucune sécurité supplémentaire et les statistiques le prouvent, sinon un sentiment de sécurité trompeur. La Sécurité Routière plaide pour une restriction significative de la quantité de ces passages et parallèlement pour une application de normes qualitatives beaucoup plus exigeantes, notamment en ce qui concerne l'éclairage, la visibilité et la signalisation horizontale et verticale.

Dans le même ordre d'idées, La Sécurité Routière préconise

- d'analyser l'opportunité de l'interdiction de dépasser/contourner un autobus à l'arrêt lors du chargement et déchargement de passagers dans le cas d'arrêt de

- bus le long de la rue en alignement (sans encoche), ceci dans le cadre d'un projet-pilote limité aux villes de Luxembourg et de Esch/Alzette ;
- de recommander aux communes et à l'administration des Ponts et Chaussées d'aménager des « garde-fous » aux arrêts d'autobus.

Dans un souci d'harmonisation et pour ne laisser aucune marge de manœuvre aux gestionnaires du trafic, La Sécurité Routière en appelle au législateur de généraliser la zone 30 aux alentours des écoles ainsi que les aménagements favorisant un apaisement du trafic.

La Sécurité Routière plaide pour un renforcement des sanctions pour les conducteurs qui stationnent sur les passages pour piétons, les trottoirs ou sur les pistes cyclables, mettant en danger les piétons et les cyclistes et les obligeant à les contourner. Il faudrait systématiquement verbaliser tous les véhicules stationnés ou arrêtés en ces endroits même s'il ne s'agit que du temps d'une livraison.

- **Introduction de l'infraction de « mise en danger de la vie d'autrui »**

La Sécurité Routière plaide pour l'introduction dans le « code de la route » de l'infraction de « mise en danger de la vie d'autrui » constituée par le fait « d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessure par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi » (législation française).

- **Promouvoir une reconsidération de l'infrastructure urbaine : le projet « Shared space » / zones de rencontre**

Pendant des décennies les acteurs de l'aménagement urbain ont donné priorité à la circulation automobile et les infrastructures étaient conçues pour favoriser la mobilité individuelle. A force de maintenir cette approche unilatérale, un vrai déséquilibre s'est instauré dans l'utilisation de la voie publique. Les usagers vulnérables, les cyclistes, les piétons, les personnes âgées et les enfants n'y trouvent que difficilement leur place.

La Sécurité Routière plaide pour une nouvelle politique afin de recréer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et de leur assurer une plus grande sécurité. L'introduction de nouveaux concepts comme « Shared space », la création de zones de rencontre et l'aménagement de routes auto-explicatives doivent être activement encouragés par le gouvernement et en concertation avec le SYVICOL.

- **La sécurité des motocyclistes**

Malgré des campagnes de communication bienveillantes répétées, le nombre de motocyclistes tués sur nos routes est alarmant.

Au lieu de vanter les attraits touristiques des routes sinueuses luxembourgeoises auprès des motocyclistes non-résidents, il s'imposerait plutôt de mener une politique de prévention et d'information avec beaucoup plus de rigueur et l'assortir d'un volet répressif conséquent, d'autant plus que les tronçons potentiellement dangereux sont identifiés au Luxembourg.

Comme un nombre important des victimes sont des non-résidents, La Sécurité Routière demande au gouvernement de se donner les moyens nécessaires à des actions transfrontalières en concertation avec le département tourisme du ministère de l'Economie et de l'Office National du Tourisme.

Mais toute politique de prévention est vouée à l'échec si la présence policière fait défaut.

Certains pays vont jusqu'à fermer des tronçons de routes trop dangereux pour les motards.

L'installation de protections des glissières devrait être systématique.

• **La répression**

L'éducation et la sensibilisation ne peuvent apporter des résultats satisfaisants que si elles se fondent sur un système répressif solide. Tel n'est pas le cas.

Sur la route, transgresser la loi reste socialement accepté. La répression ne frappe que sporadiquement, par hasard. De ce fait elle est peu dissuasive et peu exemplaire. Les contrôles de police semblent aléatoires sans aucune stratégie, aucun objectif préalablement fixé et aucune concertation avec les instances et organisations chargées de la sécurité routière. Le choix des lieux de ces contrôles et leur déroulement nécessiteraient une meilleure coordination et organisation.

La Sécurité Routière plaide également pour une meilleure formation des agents pour les missions sur le terrain.

2 situations qui nous semblent particulièrement alarmantes :

- d'une part le nombre important de poids-lourds qui circulent dans la plus totale illégalité en ce qui concerne l'état technique, les heures de conduite et le surchargement (arrimage) ; (lors d'un récent contrôle, 26 des 30 poids-lourds contrôlés n'étaient pas en règle)
- d'autre part l'absence inacceptable de contrôles visant les motocyclistes : vitesse, comportement dangereux, débridage, nuisances sonores ...

Les spécialistes s'accordent à dire que, outre la fréquence, deux autres facteurs déterminent le caractère éducatif et dissuasif de toute répression: la rapidité de la sanction, et la certitude de la répression (ou du moins une très haute probabilité).

Dans cet ordre d'idées, l'installation future de radars est une mesure d'absolue nécessité.

• **Les radars**

La mise en place de radars automatiques est une revendication de longue date de La Sécurité Routière. Même si nous nous réjouissons de l'annonce du projet, nous sommes persuadés que le nombre de 20 radars fixes et 6 mobiles est largement insuffisant. Il faudra rapidement prévoir un plus grand nombre d'installations, notamment des radars-tronçon ainsi que des radars-feux rouges qui ont fait leurs preuves dans les pays voisins.

La mise en place de cette mesure devrait être surveillée par un comité de suivi pluridisciplinaire en tenant compte également des expériences des autres pays, plus particulièrement de la France.

Toujours est-il qu'à la veille de l'implantation des radars, il faudra assurer une information et une communication complète et cohérente pour en garantir l'acceptation.

- **Reconsidérer la périodicité du contrôle technique des poids-lourds**

Au vu du taux de rejet au contrôle technique périodique fort alarmant (de l'ordre de 25%) en ce qui concerne les poids-lourds, actuellement encore soumis à une inspection tous les 6 mois, et au vu tout particulièrement des irrégularités graves constatées lors des contrôles des forces de l'ordre (avoisinant les 35%), La Sécurité Routière s'interroge sérieusement sur l'opportunité de porter la périodicité du contrôle technique des poids-lourds de 6 à 12 mois.

- **Peines pédagogiques – stages de réhabilitation**

La Sécurité Routière encourage la révision du système des sanctions dans le sens d'introduire des peines pédagogiques et plaide pour l'introduction du sursis probatoire

- **L'introduction de l'alcolock dans la législation luxembourgeoise**

Généraliser l'alcolock pour les chauffeurs professionnels; ce concept a fait ses preuves à l'étranger.

Par ailleurs, cet outil devrait trouver un champ d'application dans le domaine pénal dans le cadre d'un accompagnement / encadrement / réhabilitation de récidivistes en matière d'alcool au volant.

- **La formation à la profession d'instructeur en auto-école**

Revoir, adapter et moderniser la formation des instructeurs auto-écoles.

En effet le programme enseigné actuellement se concentre trop sur la stricte transmission d'informations et de connaissances techniques au détriment d'un volet pédagogique voire psychologique.

Nous sommes persuadés qu'il faudrait introduire davantage de modules privilégiant des notions qui enseignent la conduite automobile sous l'angle de la responsabilisation et de la sensibilisation.

Si ces notions ne font pas partie intégrante de la formation de base, comment les enseigner aux candidats au permis ?

- **Le contrôle médical**

Souvent les médecins généralistes sont réticents à déclarer inapte à la conduite un patient suivi pendant de longues années, ce qui est compréhensible, mais discutable du point de vue de la sécurité – aussi bien pour le patient que pour les autres usagers.

La Sécurité Routière plaide pour la mise en place d'un contrôle médical indépendant, sous la tutelle étatique pour garantir une plus grande objectivité.

- **La conduite sous médicaments**

La problématique semble largement répandue et les moyens de contrôle font défaut. D'où l'importance de réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation à l'intention aussi bien des professionnels (médecins et pharmaciens) que du grand public, ceci en concertation et avec l'appui du ministère de la Santé.

- **La conduite sous l'influence de produits psychoactifs**

En 2013, 3% des accidents graves étaient liés à la consommation de stupéfiants. Les drogues comme cause d'accident ne figurent dans nos statistiques que depuis peu. Force est de constater qu'il y a un décalage certain entre la réalité des conducteurs qui roulent sous l'influence de produits psychoactifs et les données fiables recensées. Il règne un certain flou dans ce domaine et on ne discerne aucune politique de prévention et de répression structurée et plus volontariste. Est-ce uniquement un problème de communication ou y a-t-il que très peu de contrôles préventifs.

- **Le problème des conducteurs en contresens sur autoroute**

La Sécurité Routière pense qu'il faudra se pencher sérieusement sur la problématique en suivant de près les évolutions technologiques (bandes à induction) d'un côté et d'autres éventuelles mises en place à l'étranger.

- **La sécurité dans les transports scolaires**

Dans ce contexte, La Sécurité Routière rappelle que les autobus de ligne, où la ceinture de sécurité n'est pas prévue et où les places debout sont plus nombreuses que les places assises, empruntent de plus en plus souvent l'autoroute. Ceci est particulièrement inadmissible lorsqu'il s'agit du transport scolaire. La Sécurité Routière invite le gouvernement à élaborer rapidement une solution avec les partenaires publics et privés concernés.

- **Le respect de la charte nationale de la sécurité routière**

Nous rappelons en conclusion les termes de la charte nationale de la sécurité routière. Ce n'est pas parce que cette charte est très complète et donc très ambitieuse et qu'une politique aussi affirmée et volontariste n'est pas coutume au Luxembourg, que La Sécurité Routière n'est pas optimiste quant à sa mise en œuvre.

La Sécurité Routière tient à réaffirmer son intention inaltérable d'initier et d'élaborer des campagnes de sensibilisation et d'information ainsi que des actions de prévention ponctuelles destinées à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route et offre

son concours et sa collaboration dans la réalisation des objectifs de cette charte pour une « Vision Zéro ».

Charte nationale de la sécurité routière

Considérant que la lutte contre l'insécurité routière est une priorité du Gouvernement ;

Considérant que malgré les efforts déployés, le nombre de tués et de blessés graves reste inacceptablement élevé;

Considérant que les accidents de la route sont des tragédies humaines et familiales

inadmissibles ; *Considérant* que l'impact socio-économique des accidents de la route est considérable;

Considérant que le combat contre l'insécurité routière relève d'une responsabilité partagée exigeant une action concertée de tous les membres du Gouvernement ;

Convaincu qu'un accident de la route ne représente pas une fatalité ;

Convaincu que le seul objectif d'une politique de sécurité routière crédible ne peut être que la Vision Zéro, c'est-à-dire zéro mort, zéro blessé grave sur nos routes;

Le Gouvernement s'engage,

à définir une politique de sécurité routière durable fondée sur plusieurs piliers interagissants, à savoir la prévention, le *lifelong learning*, l'infrastructure, le véhicule, le contrôle et la répression;

à créer une plateforme réunissant les différents acteurs de la lutte contre l'insécurité routière pour permettre les échanges d'expériences et favoriser l'émergence de nouvelles pistes d'actions en matière de sécurité routière ;

à créer les conditions-cadres, juridiques et financières, nécessaires à la promotion et à la mise en œuvre des actions pour endiguer ce fléau que constitue l'insécurité routière ;

à faire influencer des considérations de sécurité routière dans ses processus décisionnels, notamment en matière d'éducation, santé, politique sociale, emploi, environnement, recherche, assurance et fiscalité ;

à promouvoir une culture de sécurité routière au niveau de ses services et administrations;

à prévoir dans le cadre des marchés publics un engagement pour la prévention routière dans le chef des adjudicataires;

à réaliser des enquêtes techniques approfondies sur les accidents graves pour en analyser les circonstances et les causes avec comme objectif d'identifier des recommandations destinées à prévenir de futurs accidents similaires ;

à encourager le travail d'études et de recherche dans le domaine de la sécurité routière, en vue du déploiement des nouvelles technologies embarquées dans les véhicules ;

à planifier, construire et entretenir les infrastructures routières de sorte à pardonner l'erreur humaine, sachant que l'être humain reste le maillon faible de la chaîne, et à diminuer ainsi le nombre d'accidents et en réduire la gravité ;

à thématiser la sécurité routière pour provoquer un changement de mentalité auprès de tous les usagers de la route;

à assurer un contrôle systématique et ciblé du respect de la réglementation et, en cas d'infraction constatée, à veiller à l'application subséquente d'une sanction appropriée ;

à faire de la sécurité des usagers vulnérables une priorité par des actions ciblées, et notamment des mesures de sensibilisation.