

## **Revendications pour une « Vision Zéro »**

Rappelons tout d'abord les principes de la « Vision Zéro » :

- Les humains font des erreurs et transgressent des règles
- Les humains sont vulnérables
- Aucun mort ni blessé grave sur la route n'est acceptable
- La sécurité routière est une responsabilité partagée
- Il faut agir sur tous les éléments du système.

Cette approche doit également guider la politique de sécurité routière au Luxembourg. Tous les pays qui sont les meilleurs élèves en matière de sécurité routière sont signataires de la « Vision Zéro ».

Le Gouvernement luxembourgeois entier ainsi que chaque ministre individuellement a signé la « Charte nationale de la sécurité routière » en date du 31 mars 2015.

Plusieurs revendications de longue date de La Sécurité Routière sont devenues réalité ces dernières années, mais il faudra constamment agir sur les différents éléments du système « homme-véhicule-environnement » et ne jamais relâcher les efforts pour éviter que les erreurs récurrentes et les transgressions volontaires ne se réinstallent.

### **I. L'infrastructure routière**

La « Vision Zéro » accorde une priorité toute particulière à l'infrastructure routière.

En effet, l'infrastructure doit être adaptée à l'humain et non l'inverse. La « sustainable safety approach » au Pays-Bas le formule ainsi : « *Make man the measure of all things ! People make mistakes and sometimes disobey the rules. Accept this and make the system forgiving for human (fatal) errors. Use human factors, cognitive ergonomics and physical tolerance to design the system. Change environment instead of man* ».

#### **1. L'analyse et la sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes**

Depuis un certain temps des efforts ont été faits pour améliorer la sécurité de ces traversées, mais de très nombreuses incohérences persistent en ce qui concerne l'aménagement, la signalisation horizontale et verticale, l'éclairage, la visibilité ...

## **2. Les abords de chaussées cléments**

Les collisions avec des arbres en bord de route ne désamplifient pas.

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 ou de pose de protection par glissières de sécurité.

Or, sur le terrain, la mise en œuvre se heurte trop souvent à des lenteurs administratives impardonnables. Il faut réagir en permanence et surtout ne plus planter des arbres lors de nouvelles constructions et ne plus remplacer les arbres abattus.

## **3. L'analyse systématique des collisions**

La politique de prévention doit pouvoir se baser sur des données statistiques précises et fiables. L'analyse systématique des collisions 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.

Les forces de l'ordre, les Tribunaux, les Parquets et autres instances détiennent des informations précieuses qui ne sont guère utilisées à cette fin : les données sur la localisation, les causes et les circonstances des collisions. C'est un réel gâchis de ces informations utiles.

L'élargissement des compétences de l'administration des enquêtes techniques au domaine de l'accidentologie routière est certainement un élément important, mais à l'heure actuelle les compétences et moyens accordés à cette administration sont largement insuffisants pour pouvoir parler d'un réel groupe interdisciplinaire d'analyse des accidents.

Il s'ajoute que cet organe n'est pas systématiquement saisi et que le flux des informations entre les différentes instances compétentes reste long et laborieux.

# **II. Les grandes causes d'accident**

## **1. La distraction**

Au Luxembourg, l'inattention et/ou la distraction n'apparaissent guère comme cause d'accident alors que d'après de nombreuses études, que ce soit de la Commission Européenne, de Dekra en Allemagne, de Allianz en Suisse ou du CISR en France, l'inattention est désormais considérée comme la 2<sup>e</sup> cause principale d'accidents mortels et graves, derrière la vitesse et devant la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants.

Il est regrettable que l'utilisation du téléphone portable ou d'autres dispositifs tels que tablettes comme cause ou circonstance d'accident ne figure dans aucune communication média ni dans les statistiques d'accidentologie.

Même si le modèle de PV servant au recensement des accidents de la Police comporte une rubrique dédiée à ce phénomène, le recours y semble être limité à ce stade.

Et pourtant le phénomène a déjà coûté la vie à plusieurs personnes, aussi bien à des piétons imprudents qu'à des automobilistes distraits.

Il serait inadmissible de continuer à passer sous silence les risques qui en découlent.

La banalisation du phénomène est en parfaite contradiction avec sa dangerosité et la gravité des conséquences.

La Sécurité Routière est d'avis que les sanctions ne sont pas assez dissuasives et que le nombre de contrôles de Police est à l'heure actuelle encore insuffisant.

Nous sommes conscients que ce genre de contrôles n'est pas évident à réaliser, mais il faudra alors se donner d'autres moyens.

Ceci également auprès des chauffeurs professionnels – que ce soit dans le secteur privé ou public – (chauffeurs de taxis et de bus, chauffeurs-livreurs, instructeurs d'auto-écoles et même services de soins à domicile etc.).

Le phénomène de masse de la distraction au volant est tel qu'il risque de compromettre, voire d'inverser la diminution du nombre de blessés graves et mortels constatée suite aux mesures prises récemment : renforcement de la répression et des sanctions (contrôles de Police, installation des radars, adaptation du barème permis à points), création de zones d'apaisement du trafic, amélioration de l'infrastructure etc.

Sachant que les sanctions ont été renforcées en 2015, La Sécurité Routière invite le nouveau gouvernement à se pencher davantage sur cette problématique, à l'étudier et l'évaluer pour par la suite, en fonction des conclusions tirées, envisager une éventuelle nouvelle qualification de l'infraction.

La Sécurité Routière demande à ce que cette infraction soit considérée comme un délit au même titre que la conduite en état d'ivresse, voire de l'assortir d'un retrait immédiat du permis sous certaines circonstances (initiative française).

## **2. La vitesse**

D'après le Conseil National de la Sécurité Routière français, l'abaissement de la vitesse de 90 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.

Dans son rapport du 9 janvier 2018, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé d'instaurer cette baisse.

Sachant que les routes hors agglomérations sont également les plus meurtrières au Luxembourg avec près de 59 % des accidents mortels 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 (ce n'est donc pas un hasard que ces pays sont 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 routes 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.

Autres points qui devront être étudiés sont :

- Les 110 km/h - une dérogation au principe des 80 km/h, applicable sur des routes en rase campagne à 3 voies avec séparation médiane
- généralisation de la zone 30 aux alentours des écoles.

### **3. La conduite sous l'influence d'alcool**

Pour illustrer l'envergure de la problématique, rappelons tout simplement les chiffres suivants : tous les ans la Police procède à 1600 - 1700 retraits immédiats de permis de conduire, sanction prévue lors d'un taux d'alcoolémie  $\geq 1,2$  ‰.

Selon les chiffres officiels publiés pour l'année 2016 il y avait présence d'alcool dans 17 % des accidents mortels et 16 % des accidents avec blessés graves.

Ces statistiques restent superficielles et ne renseignent ni sur l'importance du taux ni sur les circonstances de l'accident (accident « du samedi soir »/chauffeur privé ou professionnel ...)

Quid des enquêtes judiciaires dans ce domaine ?

La Sécurité Routière s'interroge si les Parquets ne devraient pas communiquer plus systématiquement ces données après clôture de l'enquête.

L'alcool reste un fléau préoccupant.

Il ne faudrait donc pas tomber dans une banalisation et ne pas relâcher les efforts répressifs en la matière.

La Sécurité Routière réitère sa revendication d'augmenter la fréquence des contrôles d'alcoolémie sans pour autant déployer à chaque fois un arsenal logistique et personnel démesuré.

D'autre part il faudrait réfléchir à restreindre voire d'interdire la vente d'alcool en certains endroits et sous certaines conditions.

Différentes restrictions sont déjà en vigueur :

Belgique, Italie, Portugal, Suisse dans les stations-service sur autoroutes

Pays-Bas, Norvège dans les stations-service en général

France dans les stations-service entre 18h00 et 8h00 et dans le cadre de la protection des mineurs.

### **4. La conduite sous l'influence de drogues**

En 2016, 10% des accidents mortels (3 accidents mortels) étaient liés à la présence de stupéfiants.

Il règne un certain flou dans ce domaine car les données fiables font défaut, le nombre de contrôles est insuffisant, méconnu ou non publié.

On ne discerne aucune politique structurée de prévention et de répression.

A croire que la problématique n'existe pas au Luxembourg.

### III. L'éducation et la formation

L'éducation routière et un bon niveau d'information sont les conditions sine qua non pour toute politique de prévention digne de ce nom.

Il a été annoncé de revoir, d'adapter et de moderniser la formation des instructeurs auto-école ainsi que la formation au permis de conduire.

La Sécurité Routière constate que le projet tarde à être réalisé et que les pistes dans le cadre de ce dossier ne sont pas encore connues.

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.

Ceci vaut également pour la formation continue et la formation à la sécurité routière en entreprise.

En guise de conclusion, La Sécurité Routière rappelle les termes de la « Charte nationale de la sécurité routière » signée par le Gouvernement.

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 ».

*le conseil d'administration de La Sécurité Routière:*

*Paul Hammelmann (avocat), président*

*Marc Crochet (Croix Rouge Luxembourgeoise), vice-président*

*Pit Hentgen (La Luxembourgeoise), vice-président*

*Nico Hoffmann (ULC, Union Luxembourgeoise des Consommateurs), vice-président*

*Daniel Frank (Bâloise Assurances),*

*Ed Goedert (ADAL, Association des Distributeurs Automobiles Luxembourgeois),*

*Guy Heintz (MDDI, Ministère du Développement Durable et des Infrastructures),*

*Frank Lentz (Fédération des Maîtres Instructeurs),*

*Marie-Hélène Massard (Syndicat des compagnies d'assurances),*

*Ernest Pirsch (FEGARLUX, Fédération des Garagistes de Luxembourg),*

*Manuel Ruggiu (SNCA, Société Nationale de Circulation Automobile),*

*Georges Wagner (AAA, Association d'Assurance Accident),*

*Yves Wagner (ACL, Automobile-Club de Luxembourg),*

*Gilbert Wolter (Foyer Assurances).*

*Bertrange, juin 2018*

## **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.