



1960 -2010

Brochure du 50^e Anniversaire





Woran denken die meisten Leute beim Thema Qualitätskraftstoff?

Richtig. Und das hat seinen guten Grund: Schließlich werden unsere Kraftstoffe mehrmals getestet, bevor sie in Ihren Tank kommen. So können Sie sicher sein, bei Aral immer und überall höchste Qualität zu tanken. Und das jetzt schon seit über 50 Jahren.



Alles super.

Préface

*du Ministre du Développement durable
et des Infrastructures, Claude WISELER,
pour le 50^e anniversaire de la Sécurité Routière*



Mesdames, Messieurs,
Chers usagers de la route,

En tant que Ministre du Développement durable et des Infrastructures, la réduction du nombre des accidents de la circulation et le renforcement de la sécurité routière pour tous les usagers de la route me tiennent tout particulièrement à cœur. C'est pour cette raison que le Gouvernement est déterminé à continuer sa politique en matière de sécurité routière, dont l'objectif global est d'assurer une mobilité sûre pour tous les usagers de la route.

Ma responsabilité ne me laisse pas froid par rapport à ces tragédies que nous pouvons éviter. Je suis prêt à investir tous mes efforts pour lancer des mesures efficaces tant en matière de prévention qu'au niveau de la répression et ce en vue d'améliorer la sécurité routière au Grand-Duché.

Conscient du fait que la lutte contre l'insécurité routière est un combat de longue haleine, je suis d'autant plus fier de pouvoir compter sur le soutien de la Sécurité Routière a.s.b.l. ainsi que des autres acteurs actifs sur le terrain pour réaliser mes objectifs. Unir ses forces est souvent la façon la plus efficace et la plus concrète pour améliorer la sécurité routière.

Dans les mois à venir, je ne vais pas tarder à lancer de nouvelles initiatives et je suis convaincu qu'ensemble nous arriverons à garantir une mobilité durable tout en respectant la qualité de vie de chacun et en protégeant au plus notre environnement.

Aux responsables de la Sécurité Routière a.s.b.l., j'adresse mes vives félicitations pour le 50^e anniversaire de leur association et mes sincères remerciements pour ce remarquable travail accompli dans l'intérêt de toute la population routière.

Claude WISELER
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures



Félicitations ! Courage !

En tant qu'acteur privilégié de l'économie nationale et entreprise socialement responsable, Dexia Banque Internationale à Luxembourg a toujours démontré son engagement en faveur de causes citoyennes. La sécurité routière concerne en effet tous les citoyens et tous ont un rôle à jouer afin de rendre nos routes plus sûres.

Conscients de l'importance de cet enjeu, nous nous sommes investis dès 1979 dans la promotion du respect du code de la route auprès des enfants, à travers la création du fameux Billy-Club, qui a connu une grande notoriété et pas uniquement auprès des plus petits. Nous avons également apporté notre soutien à la sécurité routière lors de la promotion du Code de la Rue en 2009 et dont l'objectif était de favoriser une prise de conscience générale de l'évolution de nos besoins et habitudes en matière de transports.

Aujourd'hui, la sécurité routière fête ses cinquante ans. A l'occasion de cet anniversaire, je tiens à la féliciter pour son engagement en faveur de la protection des usagers de la route et de la prévention des accidents de la circulation routière, sans jamais relâcher ses efforts.

Les récentes campagnes de sensibilisation dont les visuels sont volontairement poignants, témoignent d'ailleurs de la nécessité à continuer de sensibiliser les conducteurs aux dangers de la vitesse au volant. En matière de sécurité routière, rien n'est jamais acquis : prévention et vigilance sont les maîtres mots.

Frank Wagener
Administrateur délégué
Dexia Banque Internationale à
Luxembourg

AVEC BMW xDRIVE, CHAQUE ROUTE EST PLUS SÛRE.

BMW xDrive allie les avantages de la transmission intégrale au comportement dynamique typique d'une BMW.

Là où d'autres dispositifs ne se déclenchent que lorsque les roues commencent à glisser, BMW xDrive est proactif. Le système analyse en continu la situation de la voiture, et répartit le couple entre les deux axes de manière optimale. De cette manière, les roues n'ont même pas l'occasion d'amorcer une glissade. Même dans une épingle, sur une forte pente ou sur un sol mouillé.

BMW xDrive est disponible sur de nombreux modèles de la gamme BMW :

BMW Série 3 Berline, Touring et Coupé, BMW Série 5 Berline, Touring et Gran Turismo, BMW Série 7, BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X6.

xDRIVE, LA TRANSMISSION INTÉGRALE INTELLIGENTE.

BMW EfficientDynamics 
Moins d'émissions. Plus de plaisir.

Arnold Kontz
184, Route de Thionville
L-2610 Luxembourg
Tél. 49 19 41-1
bmw@arnoldkontz.lu
www.arnoldkontz.bmw.lu

G&CO

Informations environnementales : www.bmw.lu

4,1-14,7 L/100 KM • 109-352 G/KM CO₂



Pourquoi je m'engage pour La Sécurité Routière...

Tout d'abord parce que j'y représente la Croix-Rouge. Mais il y a une raison bien plus personnelle. A l'âge de 10 ans, j'ai perdu mon père, décédé des suites d'un accident de voiture.

Quel gâchis! Il avait 53 ans, il avait une famille qu'il adorait, il était ingénieur dans la sidérurgie, ambitieux et fier de son boulot; je pense qu'il était heureux dans la vie. Quel gâchis pour moi aussi! J'avais 10 ans, j'avais passé une enfance insouciante; j'ai ensuite vécu une jeunesse plus difficile sans le soutien de mon père qui m'a toujours manqué.

Voilà pourquoi je soutiens les efforts de la Sécurité Routière! Au cours des 50 années de son existence, elle a été l'avocat de la sécurité auprès des pouvoirs publics et auprès du grand public. Beaucoup de progrès ont été réalisés sur le réseau routier, la sécurité des véhicules et le Code de la Route. Et pourtant le carnage continue.

Il reste aujourd'hui un maillon faible, c'est l'inconscience de l'Homme. Pour infléchir la balance dans le sens de la sécurité, il nous reste à nous interroger sur nos comportements, à infléchir les dérives individualistes et à combattre la violence routière!

Jacques Hansen
Directeur de la Croix Rouge Luxembourgeoise

Les faits marquants



1960

1970

1979

1980

2001

2002

Le temps de pionniers

Créée en 1960, année de l'introduction de la limitation de vitesse 60 dans les agglomérations, 5 ans après la parution de la première législation routière, notre association a certes fait partie des pionniers. L'association sera la première (et la seule) à élaborer des programmes d'éducation routière dans les écoles. Le « théâtre de guignol » et la « coupe scolaire » furent des créations des premières années de l'association.

Les premières mesures

La limitation du taux d'alcoolémie à 0,8 ‰, l'introduction d'une période de stage pour les conducteurs novices, le port obligatoire du casque ainsi que l'obligation du port de la ceinture à l'avant du véhicule. Parallèlement le réseau autoroutier est étendu. L'A1, l'A4, l'A6 et l'A3 sont mises en service et les limitations de vitesse 90 km/h, respectivement 120 km/h, sont introduites.

Innovatrice

La Sécurité Routière est l'initiatrice du fameux Billy-Club qui a connu pendant de longues années une grande notoriété non seulement auprès des enfants.

Les campagnes de sensibilisation

Dans les années 80 aucune nouvelle mesure législative n'est prise, mais les accidents mortels baissent sous l'impulsion des mesures prises dans les années 70 et entre autres des campagnes de sensibilisation répétées de La Sécurité Routière. La vitesse, la ceinture de sécurité et l'alcool sont - déjà à l'époque - les thèmes prioritaires.

Raoul voit le jour

Qui aurait cru à l'époque - à part La Sécurité Routière - qu'une campagne qui avait débuté sinon dans l'indifférence, dans l'hilarité générale, serait assimilée, voire appréciée aujourd'hui par une large majorité de la population.

Déclat politique

Pour la première fois, le Grand-duc Henri et le Premier Ministre Jean-Claude Juncker parlent de leur préoccupation face au nombre élevé des accidents de la route dans leurs discours du jour de l'an.

Le ministre des Transports Henri Grethen pond un projet de loi instaurant le permis à points.



M. Paul Hammelmann
Président de La Sécurité Routière

Dans leurs discours et interventions, les responsables de La Sécurité Routière font souvent référence au spécialiste français Denis Kessler, professeur de sciences sociales et économiques et docteur d'Etat en économie, qui analyse la cause de la sécurité routière en divisant son évolution en trois phases:

- le temps des pionniers,
- la prise en charge par l'Etat,
- l'intégration totale dans la société.

La Sécurité Routière a vécu les trois phases.

Pérégrinations à travers l'évolution d'une cause

Le temps de pionniers

Créée en 1960, année de l'introduction de la limitation de vitesse 60 dans les agglomérations, 5 ans après la parution de la première législation routière, notre association a certes fait partie des pionniers. L'association sera la première (et la seule) à élaborer des programmes d'éducation routière dans les écoles. Le « théâtre de guignol » et la « coupe scolaire » furent des créations des premières années de l'association.

Des revendications timides se font entendre. Mais les années 60 ne sont pas marquées par des préoccupations en la matière, bien au contraire. On savoure les bienfaits qu'offre la société de consommation moderne et les prouesses techniques que l'industrie automobile met au profit d'une population au pouvoir d'achat croissant. Le culte de l'automobile est né et le nombre des accidents de la route s'en ressent.

En 1966, un certain Marcel Rouet publie un livre sur les accidents de la route intitulé « Echec à l'accident » dans lequel il écrit: « Au rythme de l'accroissement du parc automobile et tenant compte du développement léthargique du réseau routier et de l'augmentation du taux de l'accidentéisme, l'humanité (et la France en particulier) ne sera plus, dans un avenir pas très lointain, composée que de diminués physiques. En dépit de cet état de fait, une certaine inconscience, un refus d'admettre la réalité du danger automobile, anime encore les usagers de la route ».

En 1966 Marcel Rouet s'est trompé.



1962 - le jardin de circulation à Mondorf. Photo réalisée par Theo Mey © Photothèque de la Ville de Luxembourg

Le développement du réseau routier fut tout sauf léthargique et la terre n'est pas peuplée exclusivement de diminués physiques.

En 1966 Marcel Rouet avait prédit: « L'enfant de l'an 2000 possédera sa propre voiture ». En tout cas en 2010 on sera plutôt occupé à l'habituer à prendre le train,

le bus, à aller à pied ou à prendre le «vélo».

Il faut attendre les années 70, les plus meurtrières au Luxembourg avec plus de 100 tués par an, pour voir apparaître une certaine prise de conscience du risque routier.

Ce fut le ministre des Transports de l'époque, Marcel Mart qui mena le premier réel combat

contre les accidents de la route en décidant une série de mesures législatives importantes telles que la limitation du taux d'alcoolémie à 0,8‰, l'introduction d'une période de stage pour les conducteurs novices, le port obligatoire du casque ainsi que l'obligation du port de la ceinture à l'avant du véhicule.



1990 - l'agence Weber & Co réalise cette affiche pour le respect des limitations de vitesse

Ce fut avec cette dernière mesure qu'il déclencha une vague de protestations allant jusqu'à des menaces de mort.

Parallèlement le réseau autoroutier est étendu. L'A1, l'A4, l'A6 et l'A3 sont mises en service et les limitations de vitesse 90 km/h, respectivement 120 km/h, sont introduites.

En 1979 La Sécurité Routière est l'initiatrice du fameux Billy-Club qui a connu pendant de longues années une grande notoriété non seulement auprès des enfants.

Dans les 10 prochaines années aucune nouvelle mesure législative n'est prise, mais les accidents mortels baissent sous

l'impulsion des mesures prises au début des années 80 et, entre autre, des campagnes de sensibilisation répétées de La Sécurité Routière. La vitesse, la ceinture de sécurité et l'alcool sont - déjà à l'époque - les thèmes prioritaires.

Concernant l'alcool au volant on peut lire dans le bulletin périodique 59 de l'année 1988 de La Sécurité Routière : « Si le slogan « boire ou conduire, il faut choisir » a traversé les frontières, son efficacité ne fut pas celle escomptée. Dans un pays de buveurs de bière, de vin et d'eau de vie comme le nôtre, il est bien difficile de faire accepter aux usagers de la route de supprimer le verre de trop avant, pendant et après le repas. »

Le moins que l'on puisse dire est que le constat de l'époque était nettement moins hypocrite et plus réaliste que les élucubrations et errances verbales que nous avons entendues plus récemment dans le cadre de la discussion autour de l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,5 ‰.

En effet, la situation a bien changé depuis ce temps où le Luxembourg se dotait de slogans tels que « De Patt an Éieren, ma looss déch féieren » ou « Kee Promill am Automobil ».

La campagne « Chauffeur fir den Owend » lancée par La Sécurité Routière en 1995 restera dans les annales de la communication non-commerciale au Luxembourg, non à cause de son succès fulgurant mais plutôt à cause des casquettes jaunes qui furent distribuées en guise de récompense aux chauffeurs sobres. Même si ces fameuses casquettes jaunes n'ont fait que deux saisons, on en parle encore aujourd'hui.

Tel est d'ailleurs également le cas, mais dans un autre registre de la campagne « Sief kéen Déier am Verkéier », qui malgré une totale incohérence entre texte et visuel, figure parmi les spots cultes qui se sont hissés dans le « top ten » des citations spontanées dans chaque sondage sur les campagnes de La Sécurité Routière.

Autre exemple d'une action qui reste dans la mémoire du public éprouvé, plutôt à cause d'une communication abondante mais certainement un peu maladroite : Le « Pick-Up », un mort-né qui ne consistait pas du tout à se faire reconduire par Paul Hammelmann et encore moins par la Ministre des Transports de l'époque, Madame Mady Delvaux-Stehres. L'idée était certes originale, mais exiger d'un Luxembourgeois de se faire reconduire par quelqu'un ET de confier son véhicule à une tierce personne était naïve sinon illusoire. Revenons à la campagne « Chauffeur fir den Owend » qui ne consistait bien entendu pas seulement à distribuer des casquettes jaunes. Mais à l'époque, les usagers ne voyaient pas vraiment de raison

de se priver du dernier « Pättchen » pour la route. Les contrôles de police étaient rares, la peur de l'accident lointain. Les Luxembourgeois n'étaient tout simplement pas prêts pour le message de la campagne, l'idée de désigner un chauffeur de la soirée et de tester son taux d'alcoolémie avant de prendre le volant pour le retour. Mais l'association était persuadée du bien-fondé de cette campagne qui avait largement fait ses preuves à l'étranger, mais qui « frappait » les Luxembourgeois un peu avant l'heure. L'association persista dans ses efforts, elle donna même un nom au chauffeur sobre : En 2001 Raoul voit le jour. Aujourd'hui, plus de 10 ans après, le son de cloche est tout autre. Qui aurait cru - à part La Sécurité Routière - qu'une campagne qui avait débuté sinon dans l'indifférence, dans l'hilarité générale, serait assimilée, voire appréciée par une large majorité de la population.

Aujourd'hui, nombreuses sont les entreprises qui, à l'occasion des fêtes du personnel, offrent à leurs salariés la possibilité de « s'éthylotester » avant de prendre la route et prévoient d'autres moyens de transports pour rentrer. D'autres émanations de la société civile sont des alternatives comme le Nightrider et le Latenight-bus, inimaginables à l'époque du grand flop du « Pick-up ».

A l'heure actuelle, nous pouvons même aller plus loin et exiger des éthylotests antidémarrage pour les chauffeurs de transports de personnes sans choquer personne; en tout cas dans certains pays européens.



1987 - un des slogans les plus marquants de La Sécurité Routière

- La sécurité routière fête ses 50 ans -

“Happy birthday to you”

Autosdistribution Losch Importateur
Garage M. Losch Bereldange
Garage Martin Biver Weidingen/Wiltz
Garage M. Losch Esch/Alzette
Garage M. Losch Luxembourg
Garage Castermans Rollingen/Mersch
Garage Demuth Junglinster
Garage Roby Cruciani Dudelange

Audi
Vorsprung durch Technik



La Sécurité Routière depuis 1960

50^e Anniversaire

La prise en charge par l'Etat

En 2002 l'éditorialiste dans « Le Monde » titre « Route, le tournant ». « L'une des exceptions françaises les plus affligeantes pourrait bien prendre fin : la violence routière ». La même année, le Président Chirac déclara la prévention routière « grande cause nationale ». « Tout se passe comme s'il avait fallu une lente phase de maturation – et, au fil des ans, une hécatombe de morts et de blessés - pour que la société française déclare inacceptable cette forme de barbarie qu'est la violence routière ».

Cette analyse pourrait aisément être appliquée à la réalité luxembourgeoise. En effet, chez nous le déclic décisif est également survenu en 2002. Un signal fort fut donné par les plus hautes sphères de notre société. Pour la première fois, le Grand-duc Henri et le Premier Ministre Jean-Claude Juncker avaient parlé de leur préoccupation face au nombre élevé des accidents de la route dans leurs discours du jour de l'an.

Nous entamons la deuxième phase de l'évolution d'une grande cause : La prise en charge par l'Etat.

De cette « lente phase de maturation » émane un premier produit : le permis à points. Il entrera en vigueur en novembre 2002. En un temps record pour notre pays, le ministre des Transports Henri Grethen pond un projet de loi instaurant le permis à points. Ou peut-être était-il déjà fin prêt dans un tiroir du ministère depuis longtemps, justement en attente du bon moment ? Le moment où il était devenu plus impopulaire de ne rien faire que d'agir par des mesures répressives.

Le permis « à points ou saignant » pour Claude Frisoni, « pas au point » pour l'OGBL/ ACAL a suscité de vives réactions de part et d'autre, mais surtout dans les rangs des chauffeurs professionnels qui exigeaient un régime spécifique. L'argu-

mentation qu'ils étaient plus dépendants de leur permis et de par leur métier plus exposés à la sanction, peut en effet surprendre. Ne devrait-on pas attendre un comportement irréprochable de ceux dont la conduite d'un véhicule est le métier.



Campagne Raoul édition 2009



1974 - un langage graphique sobre et percutant



1990 - avec ce graphisme caractéristique de l'époque Lex Weyer a gagné un concours d'affiches

L'assimilation par la société

Aujourd'hui le permis à points est chose acquise et les catastrophes pronostiquées dans le secteur n'ont pas eu lieu. Au contraire, tout le monde s'accorde à dire que cette mesure est pleinement justifiée.

En voilà des signes manifestes d'une réelle assimilation par la société, aussi bien en ce qui concerne le permis à points que l'abaissement du taux d'alcoolémie. Dans une récente étude réalisée par Ilres pour le compte de La Sécurité Routière, les automobilistes luxembourgeois déclarent à raison de 38% être satisfaits des sanctions prévues dans le code de la route. 40% des personnes interrogées préconisent plus de rigueur dans les sanctions. Seulement 17% considèrent la législation trop répressive.

A peine un an après l'introduction du taux 0,5 ‰, que déjà l'argumentaire acharné des opposants de la nouvelle mesure semblait désuet. Si l'on peut parler d'argumentaire, car même à la chambre des députés et dans les hautes sphères du monde politique et économique le débat a souvent pris des allures de « discussions de café de commerce ». Car objectivement, les thèses des opposants du 0,5 ‰ ne résistent à aucune analyse raisonnée et raisonnable tant soit peu sérieuse.

Rappelons tout de même, et c'est à peine croyable, que l'un des arguments formulé par une chambre professionnelle dans son avis sur l'abaissement du taux d'alcoolémie était qu'il fallait protéger les vignerons luxembourgeois, déjà affaiblis, entre autre, par la concurrence des vins du nouveau monde.

50 Joër Sécurité Routière.
Fuert esou weider.



www.rosport.com

Revenons au permis à points et à toutes les mesures législatives prises ces dernières années. De tous ceux qui ont crié au scandale, qui ont peint des scénarios catastrophe pour la vie économique et sociale au Luxembourg, qui pourrait encore contester leur efficacité et qui pourrait mettre en question la politique volontariste du gouvernement en la matière.

Qui eut cru que dans un pays où l'âge moyen du parc automobile est largement en-dessous de 5 ans (et dont les habitants célèbrent la saison de l'autofestival avec autant de ferveur que les Indiens attendent la mousson), la mobilité douce et la conduite écologique trouveraient leur titre de noblesse et feraient l'objet de campagnes de sensibilisation ministérielles ?

Qui aurait pu imaginer que les plus ardents défenseurs de la mobilité individuelle et les champions du monde dans la catégorie « nombre de voitures par habitant » ambitionnent aujourd'hui un modal split 25/75, c'est-à-dire 25% des trajets devront être effectués par le transport public contre 75% en transport individuel à l'horizon 2020. Ambition très exigeante étant donné que nous sommes actuellement à 12% de transport public.

Il faut l'admettre, le prix de l'essence, les embouteillages quotidiens, le manque d'emplacements de parking, les gaz à effet de serre, le réchauffement climatique,

la fonte des glaces et « last but not least » le rythme effréné des catastrophes naturelles sont utiles pour défendre notre dossier et incitent plus d'un à une conduite apaisée, voire à laisser la voiture au garage pour rouler en « véloh » ou en vélo.

Les ragots du Café de commerce et les remarques désobligeantes envers les défenseurs de notre cause ne le font toujours pas.

Voilà pour illustrer qu'une quinzaine d'années est parfois suffisante pour changer le regard d'une société sur son propre comportement.

Ce changement n'est pas dû à un seul facteur, bien au contraire. Il constitue le distillat de plusieurs phénomènes convergents qui au fil des années ont apporté une certaine modération dans le débat autour de la sécurité routière. Sébastien Roché, chercheur au CNRS avait résumé la relation entre l'homme et le véhicule de manière suivante: « Il n'y a rien entre le pied du chauffeur et l'accélérateur. Rien, sauf le cerveau. »

Les citoyens lèvent le pied, aurions-nous bien fait notre travail ?

Paul Hammelmann
Président de La Sécurité Routière



1988 - premier prix du concours d'affiches remporté par Albert Seyser



1959 - un accident sur la Passerelle. Photo réalisée par Pol Aschman © Photothèque de la Ville de Luxembourg



2009 - les comédiens du théâtre de guignol de la Police Grand-Ducale
Photo : Hervé Montaigu

Liberté, mobilité, sécurité.

Concilier ces trois principes en une seule devise ne devrait pas relever de la gageure.

L'impressionnant progrès technologique réalisé au cours des trois derniers siècles a permis à l'homme de domestiquer de nouvelles formes d'énergies et de transformer celle-ci en une mobilité dont la vitesse augmente sans cesse. Jamais auparavant n'avons-nous connu une aussi grande liberté de nous déplacer n'importe où sur terre, sur les eaux, sous les eaux, dans le ciel et dans l'espace.

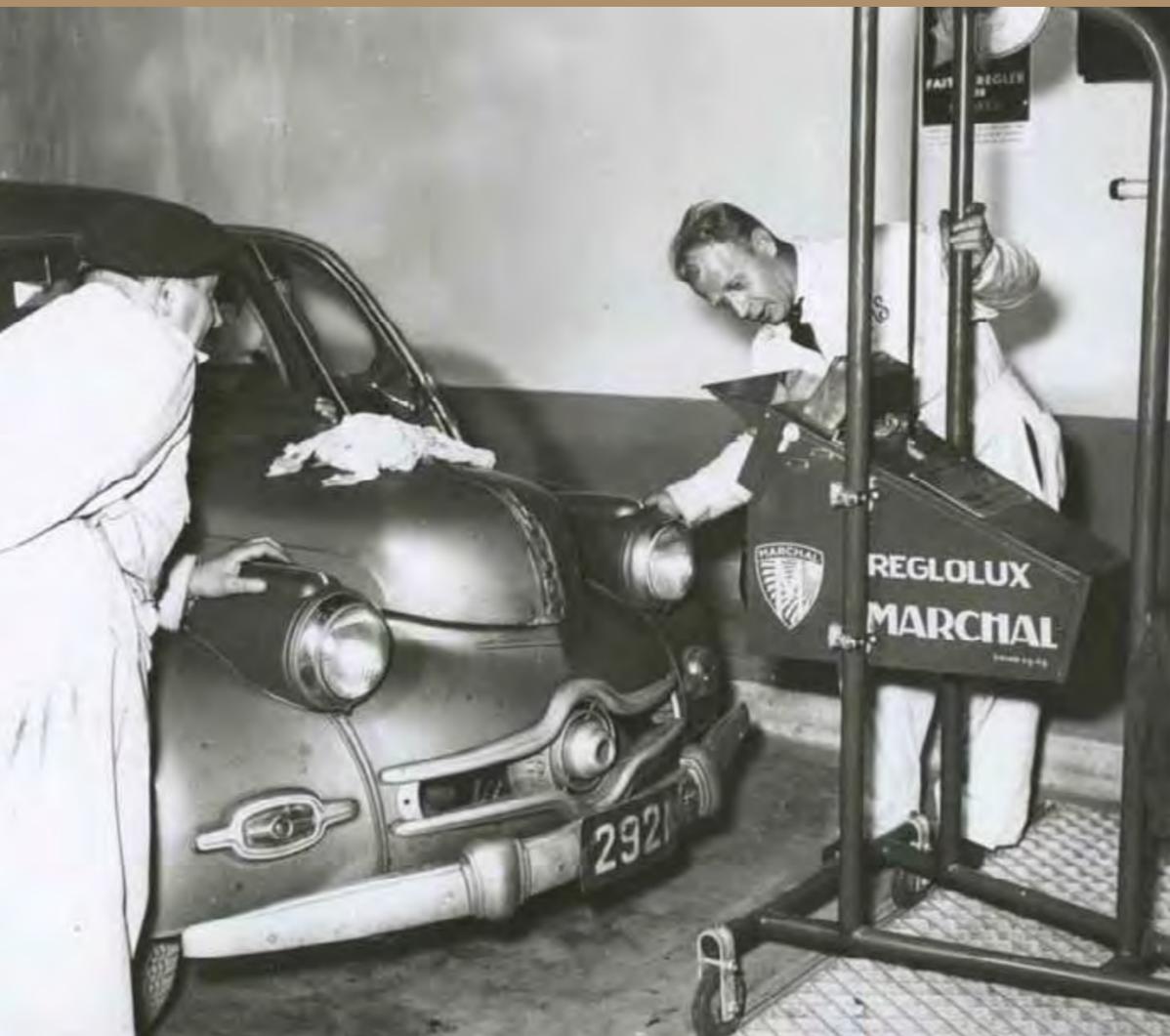
Or, nous savons aujourd'hui que, nonobstant les bénéfices apportés par le progrès, les activités liées à la mobilité comportent un risque pour la santé et pour la vie humaine.

- 1,3 millions de personnes sont tuées annuellement sur les routes à travers le monde et il est prévu que ce chiffre s'élève à 1,9 millions d'ici 2020,
- Les accidents de la route sont mondialement la première cause de décès des jeunes,
- 50 millions de personnes par an sont blessées lors d'un accident de la route et un grand nombre reste handicapé à vie.

De là à conclure qu'il suffit de réduire cette liberté de nous mouvoir pour diminuer le risque de mourir, il n'y a qu'un pas qu'il ne convient pas de franchir de manière inconsidérée. Seul une société informée, éduquée et responsable a le droit et même le devoir, de définir ses priorités en connaissance de cause et à l'Etat d'apporter systématiquement les éléments de connaissance nécessaires à ses citoyens pour que ceux-ci puissent garantir continuellement le point d'équilibre entre la liberté et la sécurité.

Daniel TESCH
Directeur de l'Automobile-Club de Luxembourg





1958 - contrôle technique à Sandweiler. Photo réalisée par Pol Aschman
© Photothèque de la Ville de Luxembourg

Chaque seconde compte ...

Elle est assise dans le fond de la salle d'audience, elle paraît si fragile. Cette femme fut épouse et mère jusqu'à ce que la mort vienne lui arracher au même instant son mari et son fils, tués alors qu'ils circulaient, à moto, sur une route grand-ducale. Pas de vitesse excessive en cause, pas d'alcoolémie non plus. Pas cette fois.

Une voiture a déboîté pour quitter sa place de stationnement, le conducteur n'a pas vu la moto qui arrivait. La collision a été fatale au père qui pilotait le deux-roues et à son fils de 17 ans, passager. Dans la salle d'audience, le conducteur fautif est abattu sur le banc des prévenus. Il n'arrive pas diriger son regard vers cette femme dont il a également brisé la vie. Il aimerait remonter le temps, dit-il, pour s'accorder cette petite seconde d'attention qu'il a négligée, quelques mois plus tôt. Il sera condamné, il le sait, mais la sanction ne pourra jamais égaler la douleur qu'il a causée.

La route est meurtrière parce que peuplée d'usagers qui ne prennent pas conscience du danger qu'elle représente. Aucune action menée par la Sécurité routière ne sera de trop pour nous rappeler cette réalité et nous apprendre à éviter des drames qui détruisent plus d'une vie.

Geneviève Montaigu
Journaliste
Le Quotidien

RESTEZ JOIGNABLE



149€
Parrot CK3000
Bluetooth



179€
Parrot CK3100
Bluetooth, écran LCD



249€
Parrot MKI9200
Bluetooth, écran tactile couleurs

1. Choisissez votre kit mains libres : tous nos prix incluent le montage.
2. Prenez rendez-vous avec le service montage au 2462 2244.
3. Déposez votre voiture au 90A rue de Strasbourg à Luxembourg, le service montage s'occupe de tout...

Bonne route !

LUXGSM
ALWAYS WITH YOU

* Prix TTC dans la limite des stocks disponibles incluant le montage.

Parce que chacun est différent,
nous proposons des placements personnalisés
à l'un et à l'autre.



BGL BNP Paribas S.A. (50, avenue JF Kennedy, L-2951, Luxembourg, R.C.S. Luxembourg - B 6481) Communication Marketing Octobre 2010

mkaoo



**BGL
BNP PARIBAS**

La banque d'un monde qui change

www.bgl.lu

Chacun a ses projets. Venez nous en parler.

En agence ou au (+352) 42 42-2000

50^e Anniversaire



*Des ambassadeurs prestigieux pour le port de la ceinture de sécurité
Josy Barthel, ministre des Transports (1977-1984)*

SAR la Princesse Marie-Astrid



www.euroncap.com



Crash-Test Euro NCAP 7 Modèles cinq étoiles

Renault vous propose la gamme offrant le meilleur niveau de sécurité



Clio, Modus, Mégane Berline, Koleos, Scénic, Laguna Berline et Espace : tous ont reçus cinq étoiles au Crash-Test Euro NCAP

Retrouvez tous nos modèles chez votre concessionnaire Renault :

Renault Luxembourg
2, rue Robert Stumper
L-2557 Luxembourg
Tel: 40.30.40-1

Renault Beggen
182, route de Beggen
L-1220 Luxembourg
Tel: 43.52.32-1

Renault Diekirch
26, route d'Ettelbrück
L-9230 Diekirch
Tel: 80.88.80-1

Renault Esch-sur-Alzette
rue Jos Kieffer
L-4176 Esch/Alzette
Tel: 57.29.76-1



1963 - le jardin de circulation à Pétange. Photo réalisée par Theo Mey
© Photothèque de la Ville de Luxembourg



1932 - le précurseur du code de la route populaire

Les mots pour le dire

Voilà donc cinquante ans que la Sécurité routière cherche - et trouve - les mots pour dire qu'il n'y a rien de plus idiot que de mourir sur la route, de réchapper, écopé à jamais, à un accident de la circulation.

Cinquante ans que cette association martèle un discours d'une évidence criante mais qui n'a pourtant de cesse d'être encore et toujours nécessaire.

Pourtant le discours a évolué. Il s'adapte à la réalité de la violence routière, n'hésitant plus à montrer l'horreur des conséquences d'un accident. Est-ce suffisant ?

Certainement pas puisque le Luxembourg est chaque année endeuillé. Pourtant il fait partie des pays qui pourront peut-être atteindre l'objectif fixé par la Commission européenne de réduire de 50% la mortalité routière. Et ce, alors que le Grand-Duché était, il y a dix ans encore, un des mauvais élèves européens.

Les efforts des responsables de la Sécurité routière n'y sont certainement pas étrangers tout comme ceux des politiques, des gestionnaires des réseaux routiers et des constructeurs d'automobiles.

Mais au-delà de tous ces efforts la responsabilité première est celle de l'automobiliste, de nous tous. Car en matière de sécurité routière, il n'y a qu'une vérité qui vaille : les accidents n'arrivent pas qu'aux autres. Accepter cette vérité, c'est déjà endosser une part de responsabilité et de civisme pour faire de nos routes des espaces de convivialité aux risques limités.

Et tout compte fait, c'est ce à quoi la Sécurité routière s'emploie sans faille depuis cinquante ans, quitte à faire grincer quelques dents.

Jacques Hillion
 Rédacteur en chef
 Le Jeudi

De 131 à 36

Entre 1971 et 2008 le nombre des victimes sur les routes du Grand-Duché est passé de 131 à 36 par an.

95 familles en deuil en moins qu'en 1971, mais 36 drames de trop. Ce résultat est le fruit de tous les acteurs sur le terrain, les responsables politiques, les administrations, les responsables des infrastructures, l'industrie automobile, les organismes comme « La Sécurité Routière », l'AVR, l'ACL, etc., le contrôle technique, la police grand-ducale, la justice, les services de premiers secours professionnels et volontaires ainsi que le corps médical. Cette évolution positive montre que la vision « Zéro accidents avec personnes tuées ou blessés graves » n'est pas une utopie, mais que tous les acteurs doivent continuer leurs efforts.

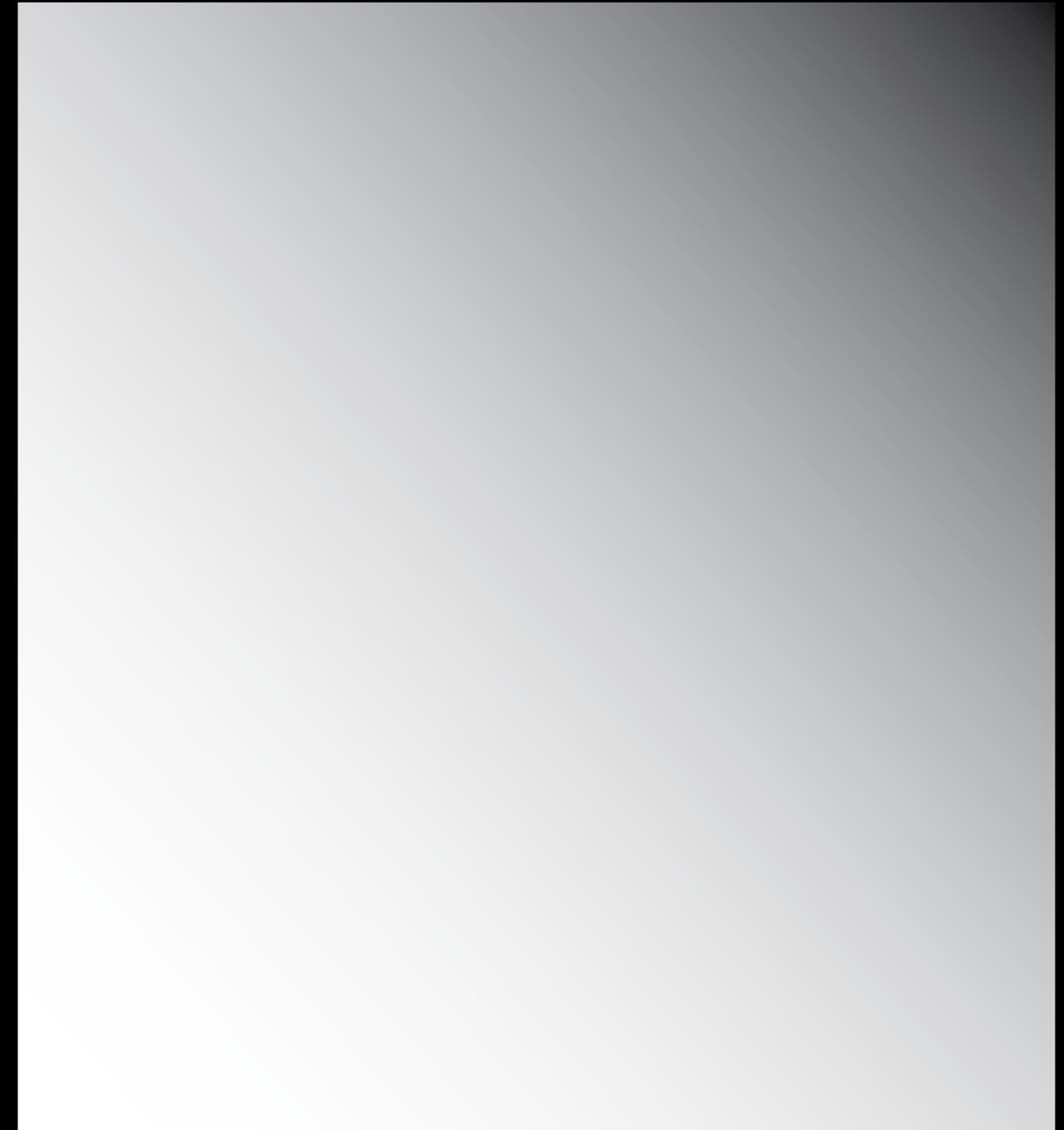
Par contre le comportement humain, le facteur le plus important dans la lutte contre les accidents est plus difficile à changer. Faire comprendre à tous les usagers de la route que les accidents ne sont pas une fatalité et leur faire accepter que ce sont eux les seuls responsables de leur sécurité, est une tâche difficile et de longue haleine pour les parents, le corps enseignant et tous les formateurs.

Se comporter en usager de la route responsable et combattre l'insécurité routière, c'est l'affaire de tous.

Tous ensemble continuons le combat !

*Marc Pannacci, Directeur
Centre de Formation pour Conducteurs
Colmar-Berg*

Le responsable de ma sécurité



Centre de Formation pour Conducteurs

www.cfc.lu

Au volant ... nous sommes tous des rebelles sans cause !

Ces dernières années, les voitures ont toutes adopté des lignes fluides, rondes, féminines et donc, pour tout dire, maternelles. Exit les formes longues, raides et carrées qui fleuraient bon le symbole phallique des sportives de papa. On ne saurait mieux signifier le symbole maternel et rassurant qu'est devenu l'automobile en ces temps de crise économique mais aussi et surtout identitaire. Les publicitaires l'ont bien compris en mettant l'accent désormais sur la sécurité et l'économie plutôt que sur la puissance et la vitesse. Bien calé dans son fauteuil ergonomique, baigné par un air réglé au degré près par une climatisation dernier cri, caressant son volant dans une position quasi fœtale, le conducteur régresse vers la position de l'embryon dans le ventre de sa mère. Et les constructeurs, pardon les « créateurs d'automobiles » font tout aujourd'hui pour faire ressembler la voiture à l'utérus.

par le Dr Paul Rauchs

Oui, mais voilà, nous sommes alors dans un monde où le principe de plaisir l'emporte sur le principe de réalité, et où l'illusion de la sécurité et de la toute-puissance est totale, exactement donc comme dans le sein maternel. On comprend aisément que, dans une telle configuration, les campagnes de la sécurité routière soient aussi nécessaires que vaines et inutiles. Car si les publicitaires lisaient tant soit peu les psychanalystes, ils comprendraient très vite que, paradoxalement, leurs campagnes ne font que conforter, dans le plein sens du terme, le conducteur dans son bien-être infantile. (Rappelons que le terme infans veut dire celui qui ne parle pas encore, étant trop occupé à téter le sein de la mère.)

Expliquons-nous sur cette apparente énormité : dans la béatitude de la régression infantile, encouragée, nous l'avons vu, par les derniers gadgets des constructeurs, le principe de réalité abdique devant le principe de plaisir et le conducteur se berce alors dans la trop fameuse illusion du « ça n'arrive qu'aux autres ». Et le malheur des autres, justement, il peut le contempler sur le bord des autoroutes, sur ces grandes

affiches placardées par la sécurité routière qui mettent en scène des catastrophes qu'on voudrait, naïvement, dissuasives. Bien plus : ces victimes fictives font figure de boucs émissaires qui expient les fautes à notre place. René Girard a bien montré l'importance symbolique du bouc émissaire dans les sociétés pas uniquement « primitives ». Les Allemands parlent du « Moloch Verkehr », montrant par là que le trafic automobile est une espèce de Dieu qui réclame son tribut de victimes sacrificielles. Et une fois l'immolation accomplie, une fois le tribut payé, on peut d'autant plus bel appuyer sur le champignon ou forcer sur le « dernier verre pour la route ». Mais l'offrande expiatoire a besoin aussi, pour être efficace, d'un public. Le côté voyeur n'est pas seulement une perversion sadique, c'est aussi et avant tout une nécessité pour que le sacrifice du bouc émissaire fonctionne. Et c'est ainsi qu'un accident sur l'autoroute, loin de provoquer seulement un bouchon sur la voie de la collision, engendre aussi un important ralentissement dans l'autre direction, car il faut bien s'assurer, n'est-ce pas, que la victime est bel et bien morte, qu'elle a rempli son rôle et payé l'amende à notre place.



2008 - les meilleures affiches sont celles qui ne nécessitent pas beaucoup de mots

*Au volant ... nous sommes tous des rebelles sans cause !
par le Dr Paul Rauchs*

Mais que serait le principe de plaisir sans la pulsion de mort ? Une fois sortis de l'âge infantile, nous n'entrons pas, loin s'en faut, dans l'âge de raison, mais dans celui de l'adolescence. C'est l'âge où on se cherche en cherchant l'autre, cet autre auquel on fait et refait la guerre avec comme seule cause l'affirmation de soi. On est rebelle dans le sens premier du terme qui veut dire re-bellum, c'est-à-dire re-faire encore et toujours la guerre. Au-delà du principe de plaisir, l'adolescent rebelle est mû par la pulsion de mort comme dans le film culte de Nicholas Ray où nous voyons James Dean s'affronter soi-même tout en affrontant ses copains dans des jeux de voitures mortelles, forcément mortelles. Un an avant la sortie de ce film, James Dean meurt ... dans un accident de voiture, ce qui le fait entrer de plein pied dans le panthéon des personnages mythiques et tragiques. La voiture comme lieu de rébellion sans cause, sans cause autre en tout cas que la quête de soi-même dans une sorte de cage de Faraday, censée nous rendre invulnérables face aux foudres de l'autorité.

L'autorité, justement, c'est ce qui nous fait accéder à l'âge adulte, un âge qui n'a certes pas les charmes des deux précédents, mais qui fait de nous des sujets libres et responsables, mais aussi angoissés. La relation fusionnelle et symbiotique entre l'infans et sa mère, entre l'adolescent et son alter ego, entre l'automobile et son conducteur doit être rompue et médiatisée par une tierce instance qui n'est autre que le père, sa Loi et le gardien de cette Loi, à savoir le flic. Et c'est ainsi qu'en matière de sécurité routière, si la prévention est nécessaire mais inutile car entachée de trop d'imaginaire inconscient, le salut ne pourra venir que de la répression. En mettant la main au porte-feuille, voire le pied en prison, nous payons de notre poche et de notre personne, sans passer par l'exécution (non seulement) imaginaire d'un bouc émissaire.

Dr Paul Rauchs



**Ech
sin
och
gerannt**



1995 - une campagne ciblant les jeunes conducteurs

Tausend Gründe

Ein Baum, der zu nahe am Straßenrand stand.

Ein Glas zu viel.

Ein Joint.

Auf dem Beipackzettel die Warnung nicht beachtet, dass die Einnahme des Medikaments die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen kann.

Übermüdet oder gestresst am Lenkrad gesessen.

Am Handy telefoniert, noch schnell eine SMS getippt.

Am Radio gefummelt. Die Brille zu Hause vergessen, oder sich nicht bewusst gewesen, dass das Augenlicht nachgelassen hat.

Die Haftwirkung von Winterreifen bei frühsummerlichem Frühlings- oder spätsommerlichem Herbstwetter über- und deren Bremsweg unterschätzt.

Unkonzentriert und in Gedanken abgelenkt unterwegs.

Gurt anlegen vergessen oder, aus falschem Prinzip, sowieso nie getan.

Oder das Kind auf dem Rücksitz, Rabaneltern gleich, nicht ausreichend gesichert.

Zu schnell durch ein Dorf, eine Ortschaft gerast, den Fußgängerstreifen nicht beachtet, das spielende Kind am Straßenrand.

Mit den Mitfahrern diskutiert, statt das Verkehrsgeschehen im Auge zu behalten.

Oder mit dem Beifahrer über den richtigen Weg gestritten.

Den Motorradfahrer übersehen, den Radfahrer.

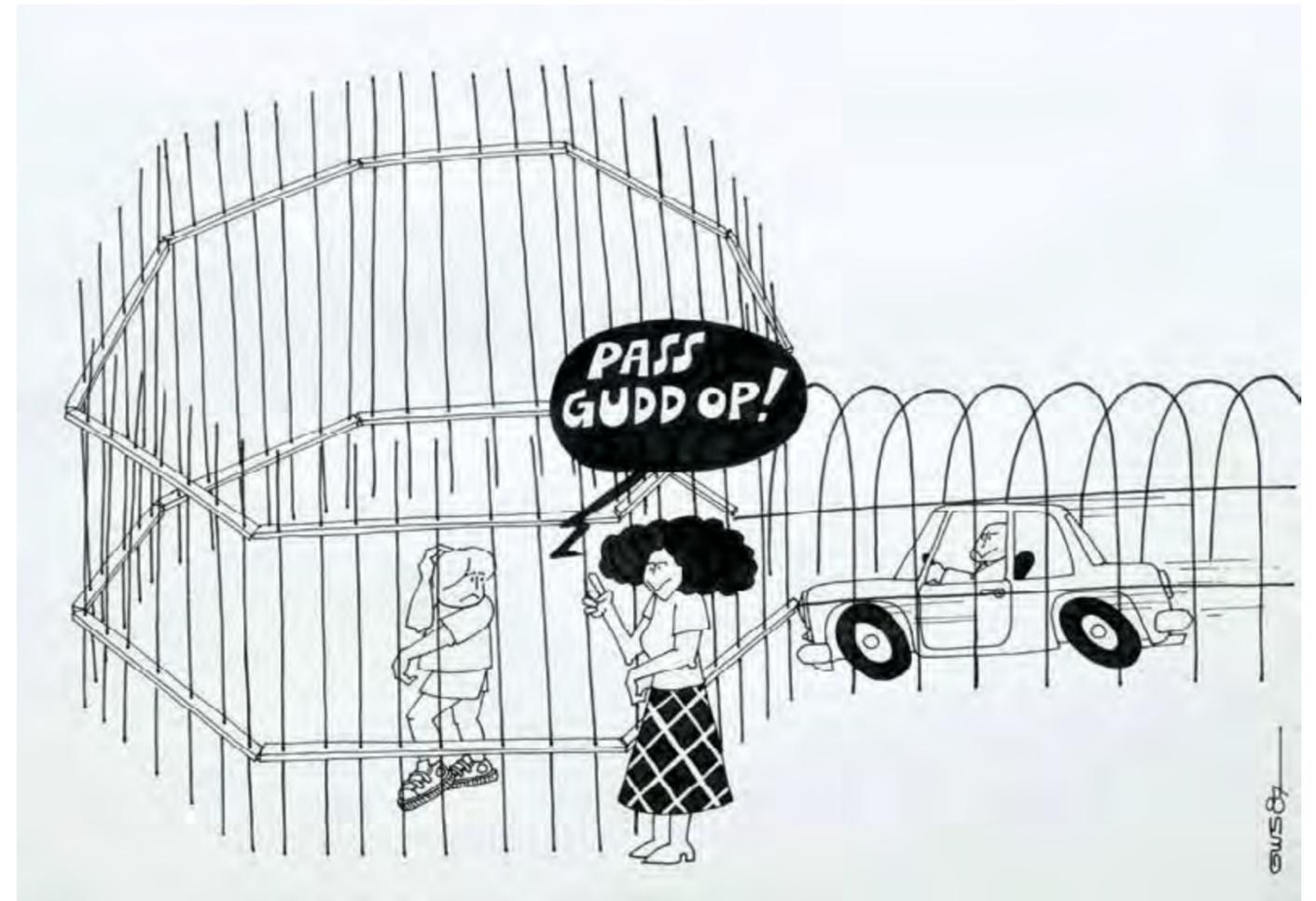
Dem Wildschwein ausgewichen, dem Reh oder auch dem streunenden Hund.

Oder nicht mehr auszuweichen vermocht.

Nicht mit plötzlich auftretender Nässe gerechnet.

Mit Eis, Schnee, einer unvorhergesehenen Fahrbahnverschmutzung, einem plötzlich auftauchenden Hindernis, dem Stauende.

Zu wenig Abstand zum Vordermann gehalten.



1987 - caricature de Guy W. Stoos



2006 - un de nos coups de cœur.
Un bel exemple d'un « 2 degré »

L'ULC au service des consommateurs !

Notre savoir faire pour vous aider:

- Assistance juridique
- Plus de quarante ans d'expérience dans le domaine de la protection des consommateurs
- Des experts en bâtiment, en impôts et des architectes à votre disposition
- Des avocats pour vous conseiller et vous défendre

Pour plus d'informations Contactez-nous par téléphone 49 60 22-1 ou visitez www.ulc.lu

N'hésitez pas et devenez encore membre aujourd'hui en renvoyant ce formulaire à :

ULC
55, rue des Bruyères
L-1274 Howald (Cofaction promotionnelle octobre 2010-2016)

Nom / Prénom _____
 Adresse _____
 C.P., Localité _____
 N° de téléphone _____
 E-mail _____
 Date _____ Signature _____

Tausend Gründe

Bei der Urlaubsfahrt keine Pausen eingelegt, erschöpft weiter bis zum Zielort gefahren.

Mit zu wenig Reifendruck unterwegs. Oder falsch bereift.

Oder defekten Stoßdämpfern. Eine Fahrbahnunebenheit, ein Schlagloch, Aquaplaning.

Ein Defekt. Oder das Fahrzeug schlecht oder gar nicht gewartet.

Vorfahrt missachtet, bei Gelb oder gar Rot noch schnell durchgehuscht.

Sitz schlecht eingestellt, oder falsche Sitzposition gewählt.

Reisegepäck oder Gegenstände im Auto nicht ausreichend gesichert.

Beim Autoneukauf statt auf ESP, EuroNCAP-Sterne und Airbags lieber auf Komfort, Stereoanlage und Alufelgen geachtet.

Die Kurve unter- oder das eigene Fahrkönnen überschätzt. Mangel an Fahrpraxis oder Erfahrung.

Jugendlicher Leichtsin, Macho-Gehabe, oder auch sich Altersschwächen nicht eingestanden.

An unübersichtlicher Stelle überholt, vielleicht auch zu zaghaft beim Überholen beschleunigt.

Zu kurze Autobahnauffahrt. Schlechte Baustellenwarnung.

Unklare Beschilderung oder auch zu viele Schilder auf zu engem Raum.

Unnütze Autobahnslalomfahrt zwischen langsameren Fahrzeugen.

Rechts überholen. Hinter unübersichtlichen Stellen grundlos stehen bleiben.

Pannenfahrzeug falsch oder unzureichend gesichert.

Mit dunkler Kleidung in der Dunkelheit zu Fuß am Straßenrand unterwegs.

Oder gar auf der Straße.

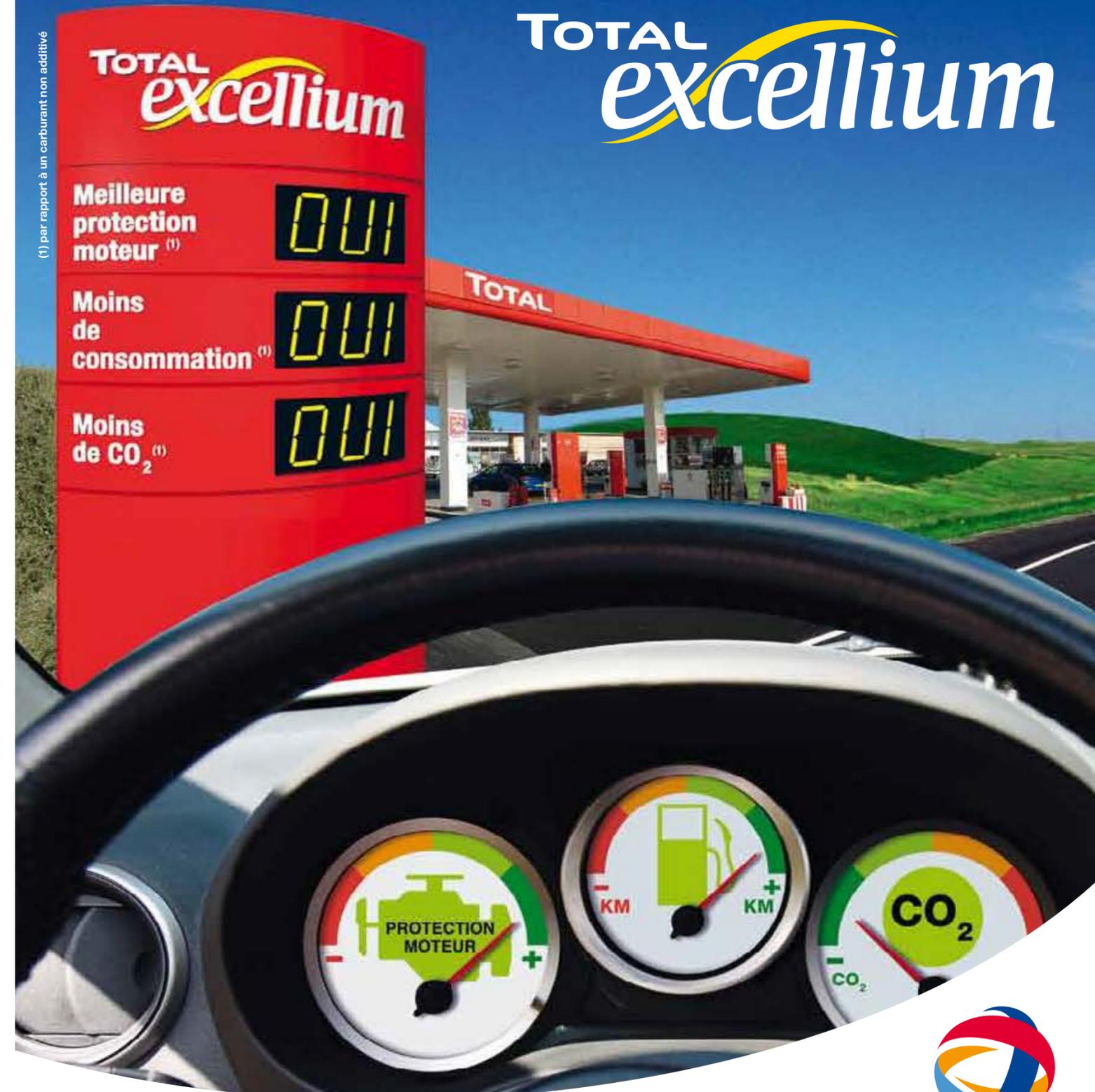
Unfallgründe gib't wie Sand am Meer.

Der Häufigste: Sich in falscher Sicherheit wähnen!

Patrick Weber
Chefredakteur AutoRevue
1994-2010

Un concentré de technologie

TOTAL excellium



(1) par rapport à un carburant non additivé



„Aus ungeklärter Ursache“

Wie oft hört oder liest man diese drei Worte in den Tagesnachrichten? „Aus ungeklärter Ursache“ prallte ein Pkw gegen einen Straßenbaum ... „Aus ungeklärter Ursache“ verlor der Fahrer die Gewalt über seinen Wagen ... „Aus ungeklärter Ursache“ geriet das Fahrzeug ins Schleudern ...

Man könnte jetzt noch viele solcher oder ähnlicher Beispiele hier auflisten, doch gesagt wird eigentlich immer das Gleiche! Es wird „offiziell“ noch nach einer Ursache gesucht, obschon sie „inoffiziell“ meistens längst bekannt ist. Der Verkehrsteilnehmer hatte seine Fahrweise, sprich sein Verhalten nicht den Begebenheiten, genauer gesagt den Straßenverhältnissen, den Witterungsbedingungen oder etwa dem Verkehrsaufkommen angepasst.

Warum er das trotz Verboten, Einschränkungen, Warnungen, Sensibilisierungskampagnen, Fahrsicherheitskursen, erhobenen Zeigefingern und gutgemeinten Ratschlägen, drohenden Geldstrafen oder möglichem Führerscheinentzug macht, steht auf einem anderen Blatt.

Das Benehmen vieler Verkehrsteilnehmer spiegelt eigentlich nur das zurück, was in unserer heutigen Gesellschaft im Allgemeinen vorherrscht: Egoismus, Individualismus, Konkurrenzdenken, Kampf, Rücksichtslosigkeit, Machtgier, usw. Werte wie z.B. Höflichkeit, Bescheidenheit und

Hilfsbereitschaft, um nur diese zu nennen, verflachen sich, werden verschwommen, werden beliebig und zerfallen.

Laut EU-Statistiken werden jährlich bei 1,3 Mio. Unfällen mehr als 40.000 Menschen getötet und 1,7 Millionen verletzt. Die Kosten der Verkehrsunfälle werden mit 160 Milliarden, also rund 2% des Brutto-Sozialprodukts der Europäischen Union, veranschlagt. Bestimmte Bevölkerungsgruppen bzw. Verkehrsteilnehmer sind besonders unfallgefährdet, z. B. Jugendliche und junge Erwachsene von 15 bis 24 Jahren (10.000 Verkehrstote jährlich), Fußgänger (7.000 Verkehrstote) und Radfahrer (1.800 Verkehrstote).

Lassen wir uns also nichts vormachen! Auf unseren Straßen herrscht Krieg! Man bedenke zudem, dass sich die Zahl der motorisierten Straßenverkehrsteilnehmer in den letzten 50 Jahren vervierfacht hat!

Demnach ist es heute wichtiger denn je, dass Straßenverkehrssicherheit wieder von klein auf erlernt wird, also in der Familie, in der Schule, in Vereinen, usw. Es ist wichtig, viel früher als bei der Führerscheinprüfung die Kenntnisse über die Straßenverkehrsordnung zu vermitteln. Punktuelle Aktionen werden wohl heute schon gemacht, sind auch in Ordnung, doch sie sind aber nur einen Tropfen auf den heißen Stein. Es sollte ein wahres Lernprogramm erstellt

werden, das in den ersten Schuljahren fest im Wochenplan steht.

Die unzähligen Aktionen der „Sécurité routière“ tragen wohl ihre Früchte und gehören auch gewürdigt, doch man darf keinesfalls die Hände in den Schoß legen. Es bleibt derart viel zu tun, dass ein Schulterschluss der in diesem Bereich tätigen oder Verantwortung tragenden Akteure von Nöten wäre, um die Probleme an der Wurzel packen zu können.

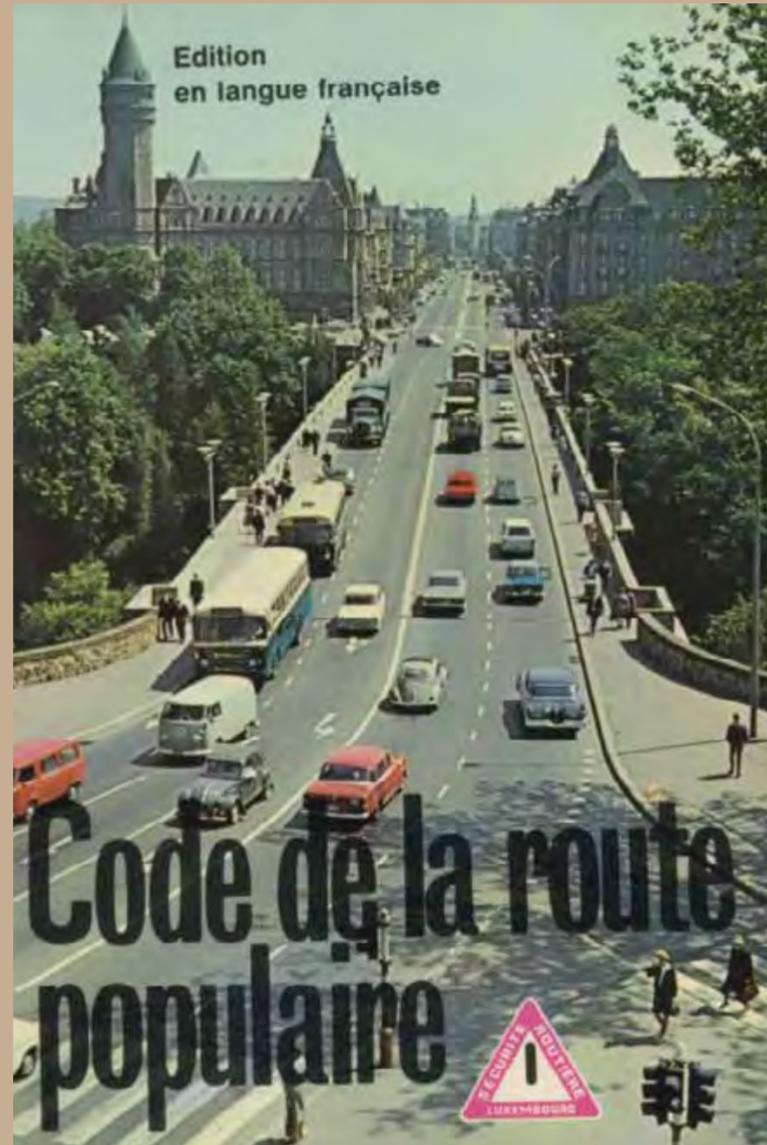
Der „Sécurité routière“, die heute ihr Jubiläum begeht, sei gewünscht, dass sie weiterhin dafür Sorge trägt, dass das Thema „Straßenverkehrssicherheit“ nicht nur Ordner füllt, die in der untersten Schublade irgendeiner Amtsstube vor sich hin modern. Dafür braucht sie aber mehr als nur die Unterstützung der Politik, sie braucht unser aller Sukkurs.

Nicht vergessen: Jeder von uns sieht sich auf der Straße einem weitaus höheren Risiko ausgesetzt als bei jeder anderen Aktivität seines Alltagslebens!

*Roger Infalt, Journalist
Ressortleiter und Chef vom Dienst, Tageblatt
Generalsekretär des Luxemburger Presserates
Präsident der Journalistenvereinigung ALJ*



2010 - le slogan „La vitesse tue“ revisité



Edition 1968

Cactus

Partenaire de longue date de la **Sécurité routière**



Sponsor officiel de la coupe scolaire

GUTT
MATENEE
FUEREN



SIEF KEEN DÉIER AM VERKÉIER

1991 - une collaboration ministère des Transports - La Sécurité Routière

Cette année, l'association luxembourgeoise pour la prévention des accidents de la route fêtera son 50^{ème} anniversaire. C'est en 1960 que, différents organismes se sont unis pour lutter ensemble contre la mort sur les routes. La Sécurité Routière s'est progressivement affirmée comme une autorité nationale dans le domaine de la prévention routière. Ses résolutions sont appréciées par les institutions gouvernementales qui les utilisent comme base de discussion et les exploitent dans leurs prises de décision. Les connaissances dans les domaines techniques, électroniques, pédagogiques et médicaux, psychologiques etc. ont été continuellement traduites dans la pratique quotidienne. Après 50 années d'activités, cet anniversaire fait preuve que les investissements réalisés dans le domaine de la prévention routière – qu'il s'agisse de l'éducation, d'une amélioration technique des véhicules, de l'adaptation de l'infrastructure routière aux besoins de la circulation moderne s'avèrent indispensables afin d'éviter la souffrance humaine résultant des accidents de la circulation.

Meilleures félicitations et grand succès pour l'avenir.

*Léon Nilles,
Président de La Sécurité Routière de 1964-1987*

Trauzeugen *par Nico Helminger*

Erzähl!

Nein, erzähl du!

Fällt mir schwer. Ich seh immer noch den Wagen in der Böschung. Blutböschung. Und Marthas Schuh. Und das Schwarzweiss der Schwalben wie aus einer anderen Welt.

Ich wusste nicht, dass Sven Medikamente schluckte.

Martha hätte es wissen müssen. Martha mit den Katzenaugen, wie sie zum Tanz aufschurrte! Da war Ausgelassenheit im Raum. Und draussen tanzten die Leuchtgirlanden über dem Brautpaar. Feuervögel, Nachtfalter, Leuchtkäfer und die von der Nacht schwärmenden Tänzer. Ein Giebel aus hüpfenden Schatten. Und einer der Musiker sang: Martha, Martha, du entschwandest! Als wüsste oder ahnte er.

Quatsch! Ein Amateur-Tenor, der sein Repertoire aus beliebten Arien abrief.

Da waren die meisten schon beschwipst.

Schöner Euphemismus. Einigen perlten die Sektaugen aus dem Kopf; wie schwer verwundete torkelten sie durchs Geschehn.

Nicht Sven.

Nein, er nicht, jedenfalls merkte man ihm nichts an.

Trug, ganz Gentleman, Martha auf den Händen, als seien sie das Brautpaar.

Durch die Scheune trabte eine Polonaise. Sogar der oberlehrersteife Louis machte mit.

Seine Frau und deren Freundin gackerten wie Hennen auf Kokain.

Felix fing Feuer und gab recht überzeugend den Fetischisten, ersteigerte den Schuh und süffelte Burgunder daraus.

Burgunder und Leder, sagte er.

Der Tisch im Garten, ein Gelage unter Kirschen.

Dann trieb das Gewitter die Gäste ins Haus, feuchtfrohlich bis völlig durchnässt.

Am Hosenschlitz nesteln, sagte Jenny.

Oh ja, da bereiteten sich mehrere Hochzeitsnächte vor. Über hundert Leute im Hochzeitstaumel. Machten das Treppenhaus zur Achterbahn.



Une campagne qui témoigne des années particulièrement meurtrières

Der Geruch des Grases nach dem Regen und die nostalgischen Lieder.
Letzte Rose in meinem Garten.

Martha, die Trauzeugin. Und Sven, ihr Geliebter.

Hielt ihr den Teller hintern Kopf und sagte: Heilige Jungfrau.

Der Mond stand krumm über der Scheune. Wie ein grelles Affenlachen.

Auf einmal waren sie weg.

Nein, nicht auf einmal. Martha verabschiedete sich lange von Lyonel, dem Schauspieler, mit dem sie vorher zusammen war.

Ach, so fromm, ach, so traut, hat mein Auge sie erschaut, sang der Musiker.

Gelächter, Feuerzeuge und Wunderkerzen.

Willst du schon gehen, sagte Lyonel, der Tag ist ja noch fern. Und zitierte weiter: Es war die Nachtigall, und nicht die Lerche, die eben jetzt dein banges Ohr durchdrang.

*Trauzeugen* par Nico Helminger

Sie singt des Nachts auf dem Granatbaum dort.

Kein Granatbaum weit und breit!

Bloss ein paar granatenbreite Kerle!

Louis rutschte aus aufm nassen Parkett und glitt als hätte er 'n Schlitten unterm Arsch.

Louis Bobsleigh. Stand danach als watschelnder Pinguin am Buffet.

Und die Kokainkücken amüsierten sich köstlich auf seine Kosten!

Warum hat sie niemand zurückgehalten?

Waren alle mit sich selbst beschäftigt. Fühlten sich wohl aufgehoben inmitten operettenhafter Belustigungen.

Zum Abschied bewunderten sie Svens neuen Wagen.

Stimmt nicht. Stimmt nicht, dass ihm nichts anzumerken war. Er lallte.

Er lallte und tat als führte er ein Lallen vor. Ganz der Showman.

Aber zu durchschauen. Laura sagte: Ihr könnt hier übernachten. Weil sie ihm nicht traute, genauer gesagt, seinen Fahrkünsten nicht mehr traute.

Tom machte eine Anspielung auf den Fahrer von Lady Di.

Das bisschen Vernunft war schnell vom allgemeinen Trubel geschluckt.

„Schluckspecht“ nannte Tania ihren Mann, der beim Leeren des Glases den Kopf so weit nach hinten legte, dass er mit dem Stuhl umkippte.



Il y a 50 ans, il n'y avait pas de ceintures, pas d'appuie-têtes, pas de pare-brise en verre feuilleté, pas de zones d'absorption des chocs, pas d'airbags, pas d'ABS, pas d'ESP, pas de limiteur de vitesse et pas de barres de renforcement.

Aujourd'hui, si nos routes sont plus sûres, c'est aussi grâce aux automobiles.

autopolis
DRIVEN BY EXCELLENCE

autopolis.lu

Trauzeugen par Nico Helminger

Nachtijall, ick hör dir trapsen! sagte Conny, als Benn sich ihr auf Umwegen näherte.

Umwege aus saurem Small-talk über Gäste an seinem Pool. Ging ihm nicht um die Gäste, ging ihm um seinen neuen Pool, den er jedem anpries. Mit der Aufdringlichkeit des Neureichen.

Während Fred alias Obelix versuchte, das Brautpaar auf den Baum zu stemmen, tanzte Felix sich mit dem umgekippten Stuhl einen Rausch an.

Na, den hatte er vorher schon!

Hing irgendwann im Blauregen der Fassade und trällerte was von Glyzinien.

Jenny, die Nestlerin machte sich zwischendurch an Charles ran, den sie 'mein Prinz' nannte.

Hat 'n Stich! Voll in die Sonnenbowle gekippt!

Fehlten eigentlich nur die Paparazzi!

Fred, der Gallier verschlang drei Kuchenstufen, und alle stellten sich ein Wildschwein vor.

Um drei Uhr nachts. Glühwurm-tänzer unter Lampions. Und Fetisch-Felix beim Mondbad aufm Dach.

Da humpelte der Schluckspecht mit müden Beinen erneut an die Bar und verlangte einen 'Fliegenden Neufundländer', worauf der Barkeeper in bellendes Gelächter ausbrach. Benn holte sich blutige Finger an Connys stechender Ananasfrisur.

Niemand legte sich quer, als Sven und Martha losfahren.



2007 - une autre façon de sensibiliser au respect des limitations de vitesse



Trauzeugen par Nico Helminger

Lyonel zog zum Abschied das Taschentuch. Eine kleine weisse Fahne. Da waren sie weg.

Es sind erwachsene Menschen! sagte Louis Bobsleigh.

Ins Mondlicht gehüllte schwerfüssige Bamba-Torkler.

Ich bin um vier Uhr los. Und sah den Wagen in der Böschung. Da dämmerte es bereits. Yo no soy marinero, soy capitán!

Bebende Tänzertraube im Morgengrauen.

Das Grauen war woanders.

Schweissgebadet und gleichgültig glücklich.

Ich weiss noch, dass Laura fragte: Sind sie weg?

Überm Mond hing die dünne Wolke wie'n zerrissener Brautschleier.

Lyonel soll zusammengebrochen sein, als er davon hörte.

Ach, mein Glück erschaut' ich kaum. Bin erwacht, und die Nacht raubte mir den süssen Traum!

Die Kapelle löste ein DJ ab, der wie unter Stromstössen auflegte.

Beginn der After mit einer völlig zugeknallten Meute.

Nein, einige waren bereits wieder nüchtern.

Ist das noch Tanz oder schon Krawall? fragte Fred.

Lauras Kaffee sei zu stark, sagte Benn, und kippte Cognac hinein.

Mein Danach begann an der Blutböschung.

Ich erinnere mich an Marthas Abschiedsumarmung, so herzlich und lebensfroh.

Hatte zum Sommeranfang ihren Studienabschluss gefeiert.

Sven machte bis zum Schluss auf Entertainer und alle klatschten Beifall.

Die Lerche war's, die Tagverkünderin! Sieh den neid'schen Streif, der dort im Ost der Frühe Wolken säumt. Die Nacht hat ihre Kerzen ausgebrannt.

Die Zurückgebliebenen, heisst es jetzt.

Ich hätte ihn rechtzeitig bewusstlos schlagen sollen, sagte Lyonel später.

So fuhren sie in den Tod.

Er fuhr sie in den Tod.



2003 - Raoul se met au goût du jour et au goût des jeunes



RASEN MACHT EINSAM

2002 - une campagne par les jeunes pour les jeunes

Ne jouez pas avec **les feux!**

Traverser un passage à niveau n'est pas dangereux en soi, à condition d'être prudent et de respecter le Code de la Route.

Votre sécurité nous concerne tous!

Trauzeugen par Nico Helming

Und eine fahrlässige Gesellschaft blieb zurück.
 Höchste Zeit uns auszuruhen, sagte Sven mit einem Augenzwinkern und legte seinen Arm um Marthas Schulter.
 Kommt gut nach Hause!
 Louis' Frau mit rauer Stimme, verschenkte Küsschen und geriet dabei ins Stolpern.
 Benny Pool beim Löschen. Sagte 'Bye bye' und sang 'Black coffee'.
 Die Nestlerin und der Prinz winkten turtelnd Abschied mit den Lidern.
 Kuchen-Fred, der Gallier, stand Spalier mit buttercremefarbener Krawatte.
 Louis Bobsleigh mit kalter Havanna.
 Der Schluckspecht mit Schnabelmund zum Küsschen bereit.
 Kusste den Wind.
 Die Beifahrerseite hatte den Baum erwischt.
 Martha, Martha, sang der Musiker.
 Es ist die Lerche, die so heiser singt, und falsche Weisen, rauen Misston gurgelt.
 Die Gruppe erinnerte mich an James Ensors Masken.
 Auf dem Tisch die Schnapsgläser hinter der Karaffe in einer Reihe wie gläserne Kücken.
 Connys Ananaskopf ganz welk an der Seite eines unbekanntes Gastes.
 Die Lerche, sagt man, wechselt mit der Kröte die Augen.
 Martha hat ihre Sonnenbrille vergessen, sagte Laura.
 Zeig mal her! sagte Lyonel und setzte sie sich auf.
 Wer hat meinen Burgunderschuh gesehen ? fragte Felix.
 Ich seh gar nichts, sagte Lyonel.
 ‚Black coffee‘.
 Benny Pools blecherne Stimme.
 Und in der Ferne ein paar Pappeln, die aus der Dunkelheit wuchsen...

R-JUNIOR

Si vos enfants ont des projets,
pensez à Raiffeisen pour assurer leur avenir.

R-JUNIOR
Le plan d'épargne pour enfants

Vous êtes parent et vous désirez constituer une épargne pour votre enfant tout en diminuant votre charge fiscale?
 R-JUNIOR est une formule d'assurance qui combine parfaitement les deux aspects sécurité et épargne. Grâce à un rendement garanti, R-JUNIOR aidera vos enfants à réaliser leurs premiers projets d'adulte tout en vous permettant de profiter d'avantages fiscaux.

Plus d'informations dans votre agence Raiffeisen ou sur www.raiffeisen.lu



Banque Raiffeisen - société coopérative Tél. 24 50-1 www.raiffeisen.lu



ADRENALINE.LU

50 ANS

D' ACTIONS DE PRÉVENTION ET DE SENSIBILISATION
AU SERVICE DES USAGERS DE LA ROUTE !

FÉLICITATIONS ET BON ANNIVERSAIRE.

www.mddi.lu

Pour
un développement
durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures



C(H)AMPAGNE!

DE RÉCKBLÉCK VUN DEN
RTL-KARIKATURISTEN
C. SCHNEIDER A J. KAPP



50 JOER ASAZ FIR MÊI SÉCHERHEET AM VERKÉIER.
SÉCHER, NET ALLES GOUF VERKÉIERT GEMAACH,
AN AWER....

DE PATT AN ÉIEREN,
MA LOOSS DECH FÉIEREN
... VUM RAOUL
DAT ASS DEE MAT DER KAP,
DEEN DEEN D'FUEREN OP
SENG KAP HÉLLT.
DEEN DEE KEE SOLL HUELEN,
WANN DÉI ANEK SECH ET
GUTT HUELEN.
DE RAOUL SOLL BEIM FUEREN
VOLL DO SINN, SOSS KRÉIEN
DÉI ANEK ET AUSZEDRENKEN.



KEE PROMILL AM AUTOMOBIL!
MAT HINNEN ASS NET GUTT FUEREN ...
MAT DENE VUN DER SÉCURITÉ ROUTIÈRE.
SI WËLLE MAT DENE FUEREN, DÉI BEIM
PATT DUERFUEREN.
D'POLICE ASS AWER SCHONNS MAT
HINNE GEFUER.



ALLEBÉID SINN SE OP DER ROUDER LESCHT,
DE GOERBELS BEI DE SOZIËN,
DEN ORANG UTAN, WEL EN AUSSTIËRWI.
DEM AF GEET ET ALSO UN DE PELZ,
DE ROBI LÄIT MÊI WËI ENGEM UM PELZ
ALLEBÉID HUNN SE AWER EN DÉCKE PELZ.
DOFIR HUET D'SÉCURITÉ ROUTIÈRE
UN HINNEN EN AF GEFRIËSS.



NET NEMMEN AN DER SECURITE
ROUTIERE, MEE OCH AN DER POLITIK
GEIF HIE GAR SAI MANN STELLEN
... A LEITHAMMEL SPILLEN
... DEN HAMMELMANN.
BEI SENGE VERKEIERSSECHERHEETS-
TALIBANEN KENNE SI NET MAT HIM REESEN.
FIR SENG LSAP ASS HIEN E SCHWAARZT
SCHOOF A VUM WIELER GETT DE PAUL
LENKS LEIE GELOOSS.



WEEN ZE SÉIER GEBLOSE KËNNT
A BEIM BLOSEN OCH NACH AUS DER
ROLL FÄLLT, DEE KRITT ET GEBLOSEN,
VUN DER POLICE.
TOPEG ENTSCHËLLEGUNGEN SPILLE
KENG ROLL. EISE FLICEN KANN EE
NÄISCHT VIRSPILLEN.
DÉI WËSSE WËI ENG ROLL SI BEI DER
VERKÉIERSERZÉIUNG ZE SPILLEN HUNN.



Ein Geburtstagskind namens Sisyphos ...

Zur Erinnerung: Laut Polizeistatistik wurden im Jahr 2009 auf den Straßen des Großherzogtums 2 236 Führerscheine an Ort und Stelle eingezogen – 283 mehr als im Vorjahr. Die häufigsten Ursachen waren dabei Fahren unter übermäßigem Alkoholeinfluss, stark überhöhte Geschwindigkeit – oder eine Kombination von beidem. 2009 waren obendrein auch mehr Verkehrstote als im Vorjahr zu beklagen. So ist im vergangenen Jahr die Zahl der Verkehrstoten seit 2000 erstmals wieder steigend. Eigentlich unverständlich, zumal die Polizei verstärkt präventiv und – im Falle solcher Gesetzesübertretungen – auch repressiv tätig ist und sich kaum mehr ein Autofahrer den scheinbar allgegenwärtigen Sensibilisierungskampagnen der Luxemburger Vereinigung für Verkehrssicherheit „La Sécurité Routière“ entziehen kann.

Kaum mehr eine viel befahrene Autobahn oder Nationalstraße, kaum mehr eine sogenannte Risikostrecke, an deren Straßenrand nicht überdimensionale und daher unübersehbare Plakate vor den Risiken überhöhter Geschwindigkeit und Fahrens unter Alkoholeinfluss warnen, zum konsequenten Anlegen des Sicherheitsgurtes ermahnen, auf das korrekte Unterbringen von Kindern im Fahrzeug aufmerksam machen. Obendrein ist der „Sécurité Routière“ stets die Unterstützung der meisten einheimischen Medien gewiss, für die sich die Steigerung der Verkehrssicherheit im Laufe der Jahre und Jahrzehnte zu einer Herzensangelegenheit entwickelt hat.

Angesichts dieser unermüdlichen und nunmehr seit 50 Jahren währenden Anstrengungen des Teams der „Sécurité Routière“ ist die Statistik des vergangenen Jahres umso ernüchternder. Schienen die Kampagnen des vergangenen Jahrzehnts, die den Verkehrsteilnehmern fast schon gebetsmühlenartig ins Gewissen redeten – beziehungsweise reden sollten – zunächst zu fruchten, so wurden die Kämpfer der Verkehrssicherheit im Januar dieses Jahres brutal auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Bei der Bekanntgabe dieser erschreckenden Bilanz müssen sie sich wie Sisyphos gefühlt haben – jene tragische Figur aus der griechischen Mythologie, deren Strafe in der Unterwelt darin bestand, einen Felsblock einen steilen Hang hinaufzurollen. Kurz bevor er jedoch das Ende des Hangs erreichte, entglitt ihm der Stein, und er musste wieder von vorne anfangen.

Der Vergleich mit Sisyphos ist insofern angebracht, als die Luxemburger Vereinigung für Verkehrssicherheit bei der Ausübung ihrer hehren Tätigkeit immer wieder von der Realität eingeholt wird, die darin besteht, dass ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer trotz aller gut gemeinter Ratschläge und trotz repressiver Maßnahmen (der Polizei) nur bedingt bekehrbar ist. Erschwert wird diese Aufgabe zusätzlich durch das kontinuierlich ansteigende Verkehrsaufkommen auf Luxemburgs Straßen.

Umso lobenswerter ist der Umstand, dass sich die Kämpfer der „Sécurité routière“ in ihrem Streben nach weniger Unfällen, weniger Verkehrsdelikten und einer insgesamt umsichtigeren Fahrweise nicht beirren lassen und den eingeschlagenen Weg trotz aller Hiobsbotschaften, mit denen erhebliches Entmutigungspotenzial einhergeht, konsequent weiter beschreiten.

Ad multos annos.

Claude Feyereisen
Journalist

Leiter der Lokalredaktion und Mitglied der Chefredaktion des „Luxemburger Wort“



*L'équipe de La Sécurité Routière
d.g.à.d. Lydie Cruchten-Kaiffer, Yassa Eisen, Paul Hammelmann, Président, Isabelle Medinger, Directrice, Marco Barone
Photo : Luc Deflorenne*



50^e Anniversaire

Vendredi 15 Octobre 2010
Grand Théâtre de Luxembourg
en présence de SAR le Grand-Duc Henri

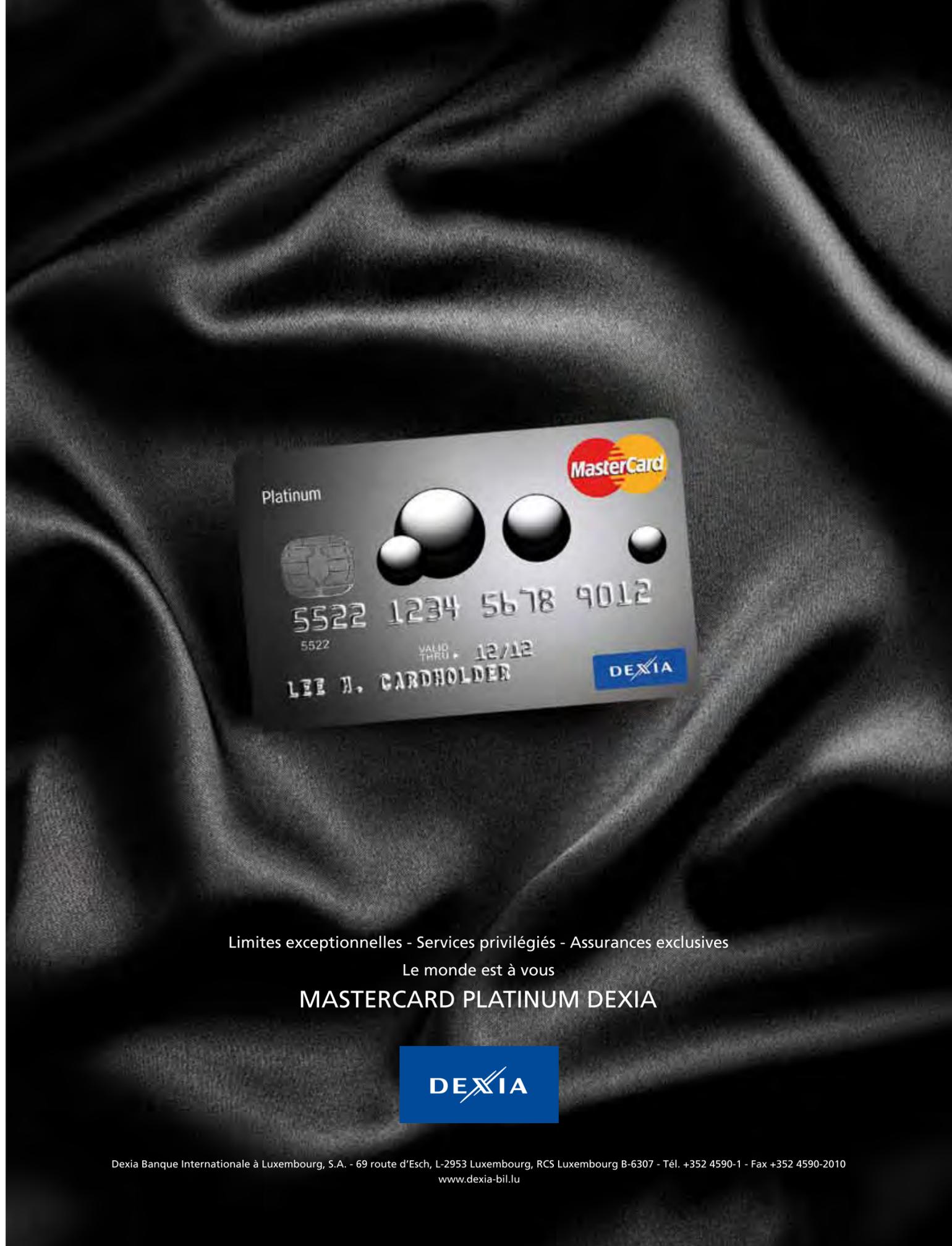
Nous remercions nos partenaires



Editeur: La Sécurité Routière a.s.b.l.

Imprimeur : Polyprint S.A.

Layout : Brain&More S.A.



Limites exceptionnelles - Services privilégiés - Assurances exclusives

Le monde est à vous

MASTERCARD PLATINUM DEXIA



**LES MEILLEURES
IDÉES
SONT CELLES
QUE L'ON N'A PAS
ENCORE EUES**



ANTI RETRO

-1.500€

DE PRIME CAR*
SUR LES CITROËN
DS3 119

EXISTE DÉJÀ EN

99g

CITROËN préfère **TOTAL** DOSSIER VERTICÉ À LA SÉCURITÉ. [1] Conditions d'octroi de la prime sur citroen.lu ou chez nous.

CONSOMMATIONS MIXTES (L/100 KM): DE 3,8 À 7,0. ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM): DE 99 À 160.

CITROËN DS3

Un brin rock'n roll, résolument moderne, vous rêvez de silhouettes élégantes, de dynamisme et de caractère. Toujours exigeant, vous aimez avoir le choix et vous sentir unique. CITROËN DS3 est à votre image. Personnalisable dans les moindres détails, c'est vous le designer! Vous pouvez découvrir les multiples personnalités de CITROËN DS3 sur www.ds3.citroen.com et laisser parler votre créativité. Ce bijou technologique est une véritable invitation au mouvement. Au volant de CITROËN DS3, vous laissez la nostalgie aux autres. Vous choisissez de vivre. De vivre maintenant.

CREATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN

ETOILE GARAGE
5, rue Robert Stümper
L-2557 LUXEMBOURG
Tél.: 40 22 66 - 1

ETOILE GARAGE
1, route de Luxembourg
L-3515 DUDELANGE
Tél.: 51 91 90

ETOILE GARAGE
1, route de Belvaux
L-4026 ESCH-SUR-ALZETTE
Tél.: 55 01 55

GARAGE BINSFELD
Z.I. Hahneboesch
L-4562 DIFFERDANGE (NIEDERKORN)
Tél.: 54 50 56

CLERBAUT AUTOMOBILES
27, route du Vin
L-5481 WORMELDANGE
Tél.: 76 82 65

CLERBAUT AUTOMOBILES
57, route de Mondorf
L-5750 FRISANGE
Tél.: 23 60 60 - 1

ETOILE GARAGE
187, route de Luxembourg
L-7540 ROLLINGEN/MERSCH
Tél.: 26 32 63

GARAGE NEUGEBAUER
106, route de Habscheid
L-8422 STEINFORT
Tél.: 39 00 29

GARAGE J. LEYDER
4, rue d'Ell
L-6509 REDANGE-SUR-ATTERT
Tél.: 23 62 39 - 1

GARAGE STROTZ
Z.I. Salzbaach
L-9559 WILTZ
Tél.: 26 95 02 47