



**Réflexions, suggestions et revendications**  
de La Sécurité Routière asbl  
aux **décideurs politiques**





Dans aucun autre domaine, le respect de la vie d'autrui n'est aussi souvent violé que lors de nos déplacements motorisés.

Potentiellement, aucune cohabitation sociale, si ce n'est le partage de la voie publique, permet à l'individu aussi aisément de porter atteinte à l'intégrité physique ou à la vie d'autrui.

D'un autre côté, le seul moyen efficace de combattre ce phénomène est la mise en œuvre, souvent considérée comme antipathique, de moyens de coercition, de contrôles et de sanctions, sachant que c'est moins la sévérité de la sanction que la fréquence et la probabilité du contrôle assortis d'une communication et d'une sensibilisation ad hoc qui prouvent leur effet dissuasif.

En raison d'un manque d'effectifs, ces moyens peuvent être complétés par des mesures techniques évoluées qui risquent cependant d'avoir un impact sur la protection de la vie privée.

Selon La Sécurité Routière ces deux principes méritent protection et ne sont aucunement inconciliables.

Paul Hammelmann  
Président

L'automobiliste est bête,  
il croit que c'est le motard  
qui est bête, alors qu'en  
fait c'est le cycliste, dit  
le piéton.

La route est réservée à tous, partageons.



## Sommaire

Le mot du président	3
La «Vision Zéro»	6
Les grands défis	7
1) La vitesse	7
2) L'alcool et les drogues au volant	8
3) Les avantages et les risques des nouvelles technologies	10
4) La mobilité douce	11
5) L'infrastructure routière	12
6) L'accidentologie	13
7) La formation	14
8) Les nouvelles mesures législatives	15
9) Réprimander en général les incivilités dans l'espace public	16
Évolution du parc automobile, du nombre de tués de la route et du code de la route depuis 1947	17

## La «Vision Zéro»

La finalité de la « Vision Zéro » est d'annihiler les dommages corporels graves et mortels suite aux accidents de la circulation routière. Née en Suède dans les années 90, cette stratégie guide aujourd'hui les politiques de sécurité routière nationales et locales dans beaucoup de pays. Le plan d'action du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, dont la dernière version visait les années 2019 à 2023, la cite comme objectif : Zéro mort et Zéro blessé grave.

**Rappelons les principes de la « Vision Zéro » :**

**Les humains font des erreurs et transgressent les 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.**

Plusieurs revendications de longue date de La Sécurité Routière sont devenues réalité sous les derniers gouvernements et les chiffres de l'accidentologie ont connu une constante amélioration ces 20 dernières années. Mais cette tendance positive stagne et connaît parfois même des revers (p.ex. post covid), soulignant ainsi l'importance d'un combat continu. Il est primordial de pérenniser les efforts réalisés au niveau de la répression et de la sensibilisation des usagers, mais aussi de ne pas hésiter à innover en la matière pour mieux répondre à certaines nouvelles réalités en matière de mobilité et de technologies.

**Les chiffres au Luxembourg :**

Période	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spécification							
Accidents corporels	983	941	955	947	988	771	916
dont mortels	33	29	24	31	22	24	21
Victimes au total	1.384	1.235	1.297	1.254	1.318	988	1.267
- Tués	36	32	25	36	22	26	24
- Blessés	1.348	1.203	1.272	1.218	1.296	962	1.243
dont blessés graves	319	249	256	273	248	217	267

Source :

[https://lustrat.statec.lu/vis?lc=fr&fs\[0\]=Th%C3%A8mes%2C1%7CConditions%20sociales%23C%23%7CAccidents%23C4%23&pg=0&f-c=Th%C3%A8mes&df\[ds\]=ds-release&df\[id\]=DF\\_C4100&df\[ag\]=LU1&df\[vs\]=1.0&pd=2013%2C2021&dq=A.&vw=tb](https://lustrat.statec.lu/vis?lc=fr&fs[0]=Th%C3%A8mes%2C1%7CConditions%20sociales%23C%23%7CAccidents%23C4%23&pg=0&f-c=Th%C3%A8mes&df[ds]=ds-release&df[id]=DF_C4100&df[ag]=LU1&df[vs]=1.0&pd=2013%2C2021&dq=A.&vw=tb)

# Les grands défis

Jamais encore autant de mesures législatives et réglementaires n'avaient été prises pour combattre le fléau des accidents de la route.

Jamais encore la politique n'a démontré – à part quelques rares irréductibles – autant de bonne volonté ; et jamais encore la population – de nouveau à part les irréductibles, moins rares, il est vrai – n'a été aussi informée, sensibilisée et motivée, des fois par la force des réalités (guerre en Europe, crise énergétique, crise climatique), à accepter de nouvelles règles de comportement et de sécurité.

La Sécurité Routière se doit d'être son interprète auprès des autorités et formule ci-après un catalogue de revendications.

## 1) La vitesse:

La vitesse est le premier facteur des accidents de la route au Luxembourg et ailleurs en Europe. En 2021, elle a contribué à 20% des accidents graves et à 43% des accidents mortels. Même lorsqu'elle n'est pas la cause de l'accident, la vitesse en est toujours un facteur aggravant, que ce soit pour les passagers du véhicule ou pour les usagers de la mobilité douce impliqués.

C'est pour cela qu'aujourd'hui déjà, les 30 km/h sont la règle dans différentes grandes agglomérations européennes (Bruxelles, Paris) qui ont limité les 50 km/h à certains axes spécifiques. La Sécurité Routière estime qu'une généralisation de ce principe dans toutes les agglomérations au Luxembourg permettrait de mieux protéger les usagers vulnérables. Une telle harmonisation faciliterait le respect des limitations de vitesse (comme p.ex. l'abaissement général de 60km/h à 50km/h en agglomération en 1992).

En 2021, 71 % des accidents mortels et 51 % des accidents graves se sont déroulés hors agglomération. Dans son **Regards** intitulé « Les circonstances des accidents de la route » le STATEC indique que, entre 2012 et 2021, les accidents sur les routes à deux voies à l'extérieur des localités étaient plus graves que ceux qui se produisent en agglomération ou sur autoroute.

La vitesse constitue toujours un facteur aggravant, en agissant à deux niveaux déterminants : l'augmentation de la distance d'arrêt et la violence de l'impact. Une réduction de la vitesse permettrait non seulement de réduire le nombre de collisions, mais aussi leur gravité.

Dans ce contexte, une solution qui a fait ses preuves tant pour la réduction du nombre de collisions que des bouchons, est la vitesse modulée sur autoroute. Aux heures de pointe elle permet de fluidifier le trafic, de le rendre plus homogène et ainsi de diminuer les changements de file intempestifs et les freinages brusques, causes d'accidents.

Mais sans volet répressif, il est impossible de lutter efficacement contre les excès de vitesse. Les chiffres de l'accidentologie au Luxembourg et à l'étranger montrent l'efficacité des radars en la matière. Grâce à de nouvelles technologies déjà utilisées à l'étranger, comme par exemple les voitures radar, le contrôle de la vitesse pourrait être renforcé et étendu.

La Sécurité Routière plaide pour :

- La généralisation des 30 km/h en agglomération (vitesse dérogatoire 50 km/h)
- La généralisation des 80 km/h sur les routes nationales (vitesse dérogatoire 90 km/h)
- La généralisation sur autoroute de la vitesse modulée aux heures de pointe
- L'introduction de nouveaux types de radars comme par exemple les voitures radar

## 2) L'alcool et les drogues au volant :

L'acceptation sociale de **l'alcool** au volant au Luxembourg est encore trop élevée comme le montre une étude ESRA<sup>1</sup> dans laquelle 30% des personnes interrogées ont admis avoir pris le volant alors qu'elles étaient au-dessus de la limite légale. La moyenne des 24 pays européens participant à l'étude est de 13%.

Dans un communiqué de presse du 13 décembre 2022, l'European Transport Safety Council (ETSC) a appelé les gouvernements européens à **augmenter le nombre de contrôles de l'alcool au volant** et à **en simplifier les procédures**, alors que les derniers chiffres montrent que le nombre de conducteurs qui dépassent la limite est revenu à des niveaux pré-pandémiques dans de nombreux pays.

Selon les recommandations de l'ETSC, un contrôle généralisé, visible et médiatisé, ainsi que l'impression de risquer un contrôle à tout moment, sont essentiels. L'ETSC regrette que certains pays, dont le Luxembourg, ne collectent pas de données nationales sur le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués. Pour La Sécurité Routière, ces données représentent un indicateur important de l'évaluation de l'efficacité des mesures mises en œuvre.

En 2021, la présence d'alcool a été constatée dans 33% des accidents mortels et 17% des accidents graves. Les drogues ont joué un rôle dans 19% des accidents mortels et 12 % des accidents graves. Selon la Sécurité Routière française, le cocktail drogues/alcool multiplie par 29 le risque d'avoir un accident mortel.

---

1

ESRA (E-Surveying of Road Users' Attitudes) est une initiative conjointe d'instituts de sécurité routière, de centres de recherche, de services publics et de sponsors privés, du monde entier. L'objectif est de collecter et d'analyser des données comparables sur les performances en matière de sécurité routière, en particulier la culture en matière de sécurité routière et le comportement des usagers de la route. Les données de ESRA servent de base à un large ensemble d'indicateurs de sécurité routière.

**L'éthylotest anti-démarrage** est une mesure anti-récidive déjà mise en œuvre dans différents pays européens. Les personnes condamnées pour conduite en état d'ivresse peuvent opter pour un éthylotest anti-démarrage au lieu d'une interdiction de conduire dans plusieurs pays européens, dont l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Lituanie, la Pologne et la Suède.

Une directive européenne oblige désormais les constructeurs à faciliter l'installation des alcolocks. Lorsqu'ils sont associés à des mesures de conseil psychologique, de suivi et de retour d'information, comme c'est le cas en Belgique, les éthylotests anti-démarrages sauvent des vies.

Les **drogues** au volant ont des conséquences variées selon les substances mais sont toujours incompatibles avec une conduite sûre : augmentation du temps de réaction, diminution de l'aptitude à décider rapidement, altération de la conscience de son environnement, réduction de la conscience des risques, erreurs de jugement, etc. Le Luxembourg doit se doter des outils nécessaires pour limiter les risques : contrôles routiers réguliers, tests de dépistage, sanctions appropriées.

Le cannabis en particulier entraîne une somnolence, ralentit la coordination des mouvements, allonge le temps de réaction et diminue les facultés visuelles et auditives. Les modifications législatives prévues concernant le cannabis récréatif devront s'accompagner d'une sensibilisation sur ces risques. Surtout qu'en ce qui concerne la circulation routière, La Sécurité Routière insiste pour maintenir les limites autorisées actuellement par la législation et garder une politique de tolérance zéro.

La Sécurité Routière estime qu'il faudrait également mieux sensibiliser aux risques de certains médicaments lors de la conduite. Rappelons que la prise simultanée de médicaments avec de l'alcool et/ou des drogues multiplie les risques d'accidents.

La Sécurité Routière plaide pour :

- L'augmentation de la fréquence des contrôles d'alcoolémie
- L'intensification de la sensibilisation grand public
- L'introduction de l'éthylotest anti-démarrage avec un élément pédagogique comme peine alternative
- La mise en œuvre d'une politique volontariste dans la lutte contre les drogues au volant
- La sensibilisation aux risques du cannabis au volant
- La sensibilisation aux risques des médicaments

### 3) Les avantages et les risques des nouvelles technologies :

On estime aujourd'hui que la distraction joue un rôle dans 5 à 25% des accidents. Si elle n'est pas la seule source de distraction au volant, l'utilisation du téléphone portable est un problème en constante hausse, malgré les sanctions déjà mises en place. Le contrôle de cette infraction est donc essentiel et c'est pour cela que d'autres pays ont déjà déployé des systèmes de détection automatiques.

Mais les nouvelles technologies ont également amené beaucoup d'avantages en matière de sécurité. Les systèmes d'assistance à la conduite sont nombreux et variés. Si l'on en fait bon usage, ils contribuent à une conduite plus sûre. Une campagne de sensibilisation permettrait non seulement de les promouvoir mais aussi d'expliquer leur fonctionnement et leurs limites. Ainsi pourrait-on à l'instar des véhicules électriques prévoir une incitation financière à leur acquisition.

L'Union européenne a d'ores-et-déjà rendu obligatoire la présence de certains systèmes d'assistance dans les voitures et les camions. Cette démarche doit se poursuivre à l'avenir. Le Luxembourg doit soutenir ces initiatives au niveau européen. Mais il est également important que les chauffeurs professionnels ne puissent arrêter ces systèmes que de manière limitée et qu'il soit régulièrement contrôlé qu'ils fonctionnent correctement.

Le Luxembourg doit soutenir le progrès technologique qui doit permettre d'augmenter la sécurité sur les routes et qui très souvent a comme effet secondaire de réduire l'impact environnemental du transport. Un exemple intéressant est celui du projet de geofencing testé sur les bus dans la ville de Göteborg en Suède.

Le géofencing est un outil virtuel dans lequel un logiciel utilise le GPS ou une technologie similaire pour déclencher une action préprogrammée ou en temps réel dans les véhicules afin de contrôler leurs mouvements dans une zone donnée. Il peut réguler la vitesse d'un véhicule à l'intérieur de la zone, déterminer si le véhicule y a le droit de circuler ou faire passer automatiquement les véhicules hybrides en mode de conduite électrique.

La Sécurité Routière plaide pour :

- La mise en place de la détection automatique de l'utilisation du téléphone portable au volant
- L'information du grand public sur le fonctionnement des systèmes d'assistance
- Le soutien au niveau européen du développement et de l'introduction de nouvelles technologies améliorant la sécurité routière
- L'incitation financière à l'acquisition des systèmes de conduite automatisés

#### 4) La mobilité douce :

La voie publique est un espace partagé entre tous les usagers, peu importe leur moyen de locomotion. Le code de la route a pour objectif de faciliter et de sécuriser cette cohabitation. Il est pour cela essentiel qu'il évolue pour répondre aux nouveaux défis. Son non-respect, peu importe par quel type d'utilisateur, doit également être sanctionné de manière conséquente.

La Sécurité Routière est favorable à l'introduction d'une obligation du port du **casque** pour les cyclistes et assimilés. Les vélos et les micro-véhicules électriques s'imposent de plus en plus comme un moyen de transport à part entière. La hausse du nombre de cyclistes signifie également une hausse du nombre de collisions dans lesquels ils sont impliqués. Porter un casque, c'est se protéger.

Une autre demande de La Sécurité Routière est la réalisation d'une infrastructure sûre et adaptée aux différents types d'utilisateurs selon le principe "one road, one function". Aujourd'hui encore, piétons et cyclistes, ainsi que les usagers qui leur sont assimilés, doivent trop souvent se partager une infrastructure mal conçue et insuffisante à leurs besoins croissants et sur laquelle la cohabitation est source de conflits et de risques.

Le vélo a très longtemps été considéré comme une activité de loisir. Aujourd'hui, il est un moyen de locomotion à part entière. L'entretien des pistes et voies cyclables n'est donc plus simplement une question de confort mais de sécurité.

La Sécurité Routière plaide pour :

- L'obligation du port du casque pour les cyclistes et assimilés
- La réalisation d'une infrastructure sûre et adaptée aux différents usagers
- L'entretien des pistes cyclables

## 5) 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* ».

Une meilleure compréhension des risques posés par l'infrastructure commence par une analyse systématique des accidents et des points noirs. Différentes mesures ont été prises ces dernières années, notamment l'élargissement de la mission de l'Administration des Enquêtes Techniques (AET) aux accidents de la route. Le groupe de travail « Audits de sécurité » de l'Administration des Ponts et Chaussées examine également les accidents routiers et émet des propositions d'amélioration. Il est important de continuer et même de renforcer ce travail et surtout d'en concrétiser les recommandations.

Les résultats de ces analyses doivent ensuite se concrétiser sur la route. Les obstacles fixes aux bords des routes restent un problème majeur (43% des collisions mortelles en 2021). La Sécurité Routière se prononce en faveur d'un traitement des obstacles latéraux qui soit pragmatique, équilibré et fondé sur des éléments aussi objectifs que possible.

Les lenteurs administratives à l'élimination d'obstacles qui ne peuvent être protégés de manière satisfaisante doivent être éliminées. Il ne faut plus replanter des arbres lors de nouvelles constructions et ne plus remplacer les vieux arbres abattus à des endroits où ils représentent de nouveau un danger.

L'infrastructure joue un rôle capital dans la sécurisation des usagers les plus vulnérables. Régulièrement, les piétons sont victimes de collisions sur les passages pour piétons. Différentes solutions existent pour les sécuriser. Le passage pour piétons surélevé en est un exemple.

Il facilite la traversée des piétons, notamment les personnes à mobilité réduite, en mettant à niveau le trottoir et le passage piétons, en améliorant la visibilité mutuelle des piétons et des conducteurs, en dissuadant le stationnement aux abords et en incitant les conducteurs à ralentir. L'intersection surélevée ressemble au passage piétons surélevé, mais elle se différencie par sa taille, car le plateau couvre l'intégralité de l'intersection.

La Sécurité Routière plaide pour :

- Le renforcement de l'analyse systématique de l'accidentologie et des points noirs
- La sécurisation des bords de route, principalement élimination ou protection des arbres à risque et des autres obstacles fixes
- Les passages pour piétons surélevés
- Le shared space (zone de rencontre)

## 6) L'accidentologie :

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 sur la localisation, les causes et les circonstances des collisions.

La Sécurité Routière estime qu'il faut mettre en place un groupe d'experts multidisciplinaire, de préférence avec à sa tête un délégué à la sécurité routière, pour analyser systématiquement tous les accidents corporels. Ceci dans le but 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.

La Sécurité Routière plaide pour :

- La centralisation des données liées aux accidents de la route pour une analyse systématique et intégrale
- La création d'un groupe interdisciplinaire d'analyse des accidents voire d'un délégué interministériel

## 7) La formation :

Peu d'informations existent sur le contenu actuel de la formation des instructeurs d'auto-écoles. Une réforme, en cours depuis plusieurs années déjà, n'a toujours pas abouti. Au vu des défis actuels de la sécurité sur les routes, La Sécurité Routière estime que la réforme devra mettre l'accent sur le volet pédagogique. Les instructeurs doivent mieux être formés pour être capables de transmettre à leurs élèves une conscience du risque et ne pas se limiter aux aspects purement pratiques et théoriques.

Actuellement, la formation des candidats au permis de conduire repose sur les connaissances de réglementation et les aspects techniques de la conduite. Trop peu de temps est consacré à la sécurité routière. Là aussi, il est nécessaire de procéder à certaines adaptations.

Enfin, l'introduction d'une formation aux gestes de premiers secours serait un complément à forte valeur ajoutée dans le cadre de la formation au permis de conduire au Luxembourg. Elle fait aujourd'hui déjà partie du permis de conduire dans d'autres pays, notamment en Allemagne.

La Sécurité Routière plaide pour :

- La réforme de la formation des instructeurs avec une accentuation du volet pédagogique
- Le renforcement du volet « sécurité » dans la formation des candidats au permis de conduire
- L'introduction d'un cours de premiers secours pour les candidats au permis de conduire

## 8) Nouvelles mesures législatives :

Le Luxembourg doit se doter des législations et réglementations nécessaires pour répondre aux nouveaux défis de la sécurité routière et pour permettre l'utilisation des nouvelles technologies dans la lutte contre les accidents.

La Sécurité Routière défend notamment l'introduction d'un **délit de mise en danger de la vie d'autrui** qui permet de sanctionner des comportements particulièrement dangereux, qui par pur hasard n'ont pas eu de conséquences graves pour d'autres personnes lors de leur constatation. Un projet de loi N° 7204 portant 1) introduction en droit luxembourgeois de l'infraction de la mise en danger délibérée d'autrui 2) modification du Code pénal 3) modification du Code de procédure pénale, a été déposé le 28 octobre 2017. Les avis émis à son encontre adressent plusieurs questions qui doivent être analysées sérieusement pour pouvoir faire avancer ce dossier. Un autre dossier qui mérite d'être suivi avec attention: celui de la possible introduction de la notion d'homicide routier actuellement en discussion en France.

Les nouvelles technologies n'ont pas seulement changé notre manière de nous déplacer mais elles offrent également de nouvelles opportunités en matière de contrôle et de sanction. 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 aujourd'hui. 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 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).

Dashcams, LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculation), système MonoCam,... les technologies modernes permettent des contrôles efficaces d'une multitude d'infractions dangereuses. Malheureusement, la protection de la vie privée sert régulièrement d'excuse pour ne pas introduire ces systèmes, alors que d'autres pays de l'Union européenne, soumis aux mêmes règles que le Luxembourg, l'ont fait.

Si la protection des données est un principe fondamental qui doit être respecté, il est possible de le faire par des législations strictes en matière de conservation et d'accès aux données sans pour autant se priver complètement des bénéfices des nouvelles technologies. Les radars en sont un exemple.

Au niveau des sanctions aussi, des alternatives existent, comme le **stage de réhabilitation** que propose La Sécurité Routière pour des infractions de vitesse et d'alcool définies. Les amendes n'ont pas de valeur pédagogique. L'institut belge «Vias» a examiné l'effet des formations imposées aux contrevenants routiers condamnés pour alcool au volant dans le cadre des peines alternatives.

Au total, plus de la moitié des contrevenants (51%) ont récidivé au cours de la période étudiée. Parmi ceux ayant reçu une sanction classique, 63% ont à nouveau été condamnés pour des infractions routières. Dans le groupe de contrevenants ayant pris part à une formation, ils n'étaient que 37% à avoir récidivé.

Il est de notoriété publique que certains chauffeurs professionnels ne présentent pas les qualités morales requises à l'exercice de leur profession (p.ex. casier judiciaire vierge, mais qu'en raison d'un manque manifeste de candidats ces critères ne sont pas toujours appliqués.

Certains employeurs sanctionnent de manière conséquente les mauvais comportements au volant, mais ici le législateur doit intervenir en amont.

La Sécurité Routière plaide pour :

- L'introduction du délit de mise en danger de la vie d'autrui
- Que le Luxembourg se donne les moyens de vérifier, contrôler et sanctionner différents facteurs de risques comme le téléphone portable, l'alcool et les drogues au volant, la vitesse, les nuisances sonores (dans le respect des règles sur la protection des données)
- La modernisation des contrôles des infractions routières grâce aux nouvelles technologies
- La généralisation des sanctions alternatives (stages de réhabilitation)

## 9) Réprimander en général les incivilités dans l'espace public

L'incivilité en général et en matière routière prend de multiples formes et s'intensifie. Il y a les attitudes intentionnellement dangereuses telles que les queues de poisson, le refus de priorité ou encore le non-respect des distances de sécurité. Ou celles, qui même si elles ne sont pas intentionnelles, constituent néanmoins un risque, comme l'oubli du clignotant avant de changer de direction. Il y a aussi les gestes d'impatience comme l'usage abusif des avertisseurs sonores et lumineux, ainsi que les insultes et autres comportements déplacés. Enfin, il y a les actes, non à l'encontre d'un autre usager de l'espace public, mais de l'environnement de circulation, comme par exemple le littering.

Les auteurs et victimes d'incivilités sont automobilistes, chauffeurs de poids lourds ou de bus, cyclistes et piétons. Tous ces comportements sont irresponsables, irrespectueux envers les autres usagers, et peuvent avoir de graves conséquences. Or pour beaucoup d'entre eux, il existe une certaine acceptation et tolérance.

Sans exiger des contrôles qui ciblent spécifiquement ces comportements, La Sécurité Routière estime que lorsque de tels faits sont observés par les autorités compétentes, ils méritent systématiquement la sanction prévue par la législation en vigueur. Les nouvelles technologies de contrôle offrent ici aussi de nombreuses possibilités.

Il s'y ajoute que le délit de non-assurance RC, qui fait peser sur la collectivité l'indemnisation des victimes, prend aussi de plus en plus d'ampleur. Ici une détection et une sanction exemplaires s'imposent.

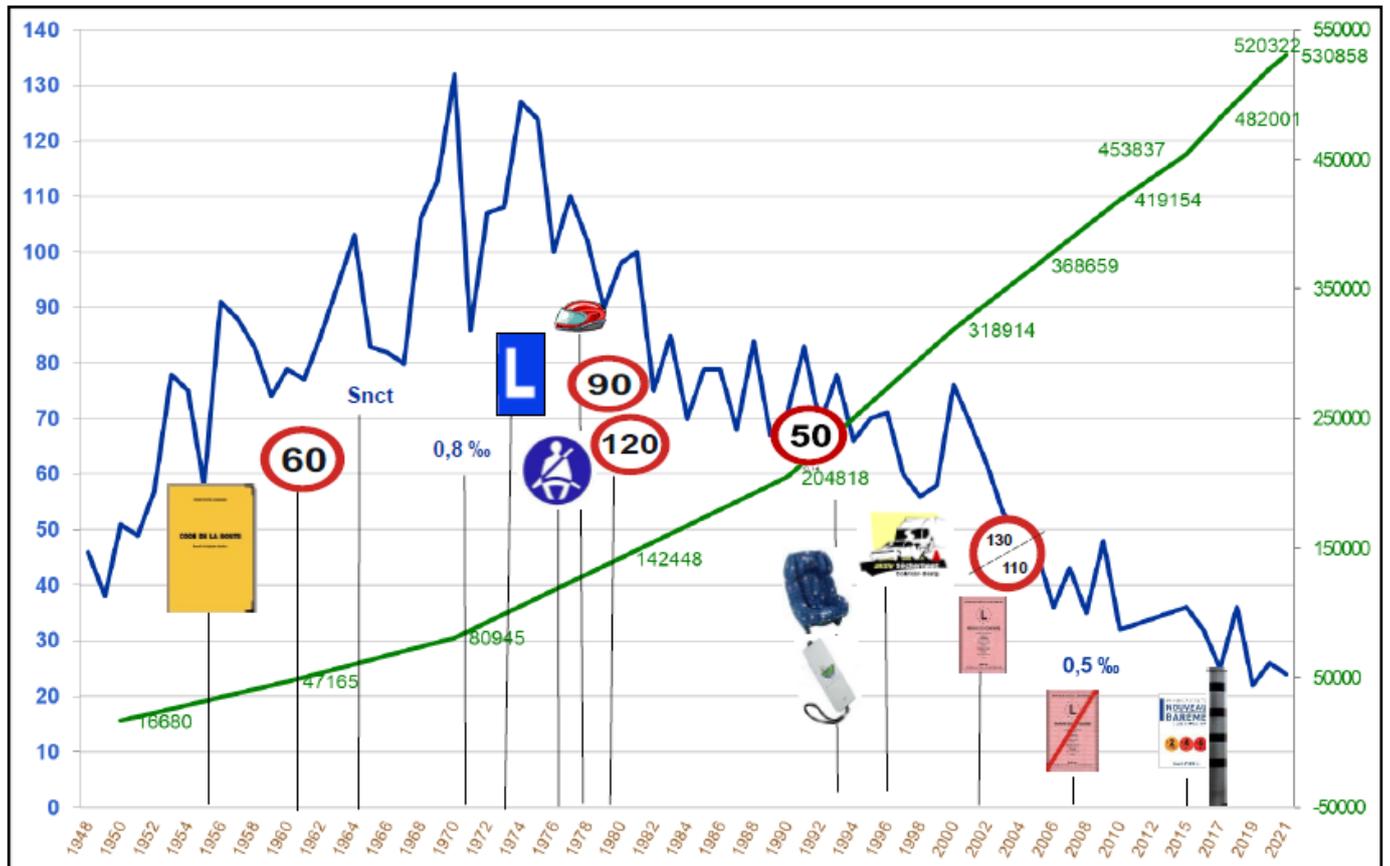
La Sécurité Routière plaide pour :

- La réprimande des incivilités dans l'espace public

### La Sécurité Routière

- **réaffirme 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**
- **offre son concours et sa collaboration au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, collaboration qui a été exemplaire ces dernières années.**

# Évolution du parc automobile, du nombre de tués de la route et du code de la route depuis 1947



- Évolution du parc automobile
- Évolution du nombre de tués de la route

# RESPECT MY SPACE



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics



#respectmyspace



**Au volant,  
le mobile est  
aussi dangereux  
que l'alcool**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

**POLICE**  
LÉTZEBOURG



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE**  
LUXEMBOURG



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
75, rue de Mamer  
L-8005 BERTRANGE

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE**  
LUXEMBOURG

Adresse postale  
B.P. 29  
L-8081 BERTRANGE

mail : [info@securite-routiere.lu](mailto:info@securite-routiere.lu)  
Tel. : 31 97 68 - 1  
[www.securite-routiere.lu](http://www.securite-routiere.lu)