

Note au Gouvernement en formation

Qu'il soit permis à nos deux associations de rappeler aux formations politiques réunies en vue de constituer le prochain Gouvernement et d'élaborer le programme gouvernemental de rappeler leur promesses électorales en matière de sécurité routière.

En effet, l'insécurité sur les routes continue d'être au Luxembourg une des toutes premières causes de mortalité et de blessures graves, ceci indépendamment de l'ordre biologique.

Or, « l'accident » de circulation n'est pas une fatalité et les remèdes à son encontre sont connus. Il faut agir selon une approche systématique qui considère que le système entier – usager, infrastructure, véhicule – influe sur la circulation routière.

Sachant que les trois partis dans leur programme électoral ont lancé le défi de combattre plus énergiquement ce fléau, nous tenons simplement à rappeler la mise en œuvre pratique de ces promesses.

Le coût de la prévention ne doit plus être un argument

« L'accident » de circulation est par trop souvent à l'origine d'énormes misères humaines et détruit des familles entières.

La moralité inhérente à notre civilisation devrait suffire en soi à y mettre fin avec tous les moyens disponibles.

Or, trop souvent le coût purement financier d'une mesure de prévention est mis en exergue pour refuser sa mise en application.

Nous rappelons ici que de nombreuses études ont été menées dans différents pays pour évaluer le coût d'**une vie perdue** lors d'une collision de la route. Selon les différentes méthodes d'évaluation ce chiffre varie **entre 1,2 et 2,4 mio €** d'un pays à l'autre et suivant les sources (voir annexes).

Certaines sources chiffrent même le **coût global des « accidents »** de la route à **2,2, % du PIB** du pays¹. Extrapolé sur la réalité luxembourgeoise, cela équivaldrait à **880 mio €/an**.

¹ SWOV, (Institut de recherche sur la sécurité routière aux Pays Bas, 2009)

L'Association d'Assurance Accident (AAA) chiffre le coût annuel des accidents de la route à sa charge (trajet et mission) à **13 mio €** pour l'année 2011 (dégâts matériels, traitements, rentes capitalisées et indemnisations ...)

S'y ajoute que l'automobiliste luxembourgeois perd en moyenne **12 h/mois** dans les **embouteillages** (communiqué de presse « Déi Gréng » du 19/09/2013 ; « ... *cela constitue une perte de temps énorme et des coûts économiques conséquents* »)

Or, sachant qu'une partie prépondérante des embouteillages est engendrée par des « accidents » dus au non-respect des règles de la circulation, un contrôle plus sévère de celles-ci constitue dans ce contexte également un bénéfice économique... et de confort bien sûr.

Pour le surplus, la vaine attente dans un embouteillage constitue une frustration et une agressivité subséquentes.

La mise en œuvre de contrôles efficaces, d'une prévention sérieuse et moderne et d'infrastructures routières qui pardonnent l'erreur humaine est donc **finalement une mesure d'économie à l'échelle nationale**.

Cette relation bénéfice/coût, de loin positive, est largement confirmée par l'étude Costs-Benefit Analysis of Road Safety Improvements : Final Report (Rosebud Commission Européenne, 2005).

Une lenteur administrative intolérable

Trop souvent des mesures efficaces de prévention ont été annoncées par les responsables politiques, mais sont restées sans suite en raison probablement d'obstacles administratifs et financiers de toute nature.

Cela est inacceptable et ne saurait plus être toléré.

Les élus sont dorénavant devant leur responsabilité envers les citoyens.

Les caméras de surveillance

Dans leur programme électoral respectif, les trois partis en cause ont plaidé pour la mise en œuvre de caméras de surveillance de – principalement – la vitesse, aux endroits dangereux.

Cette mesure figurait au programme du précédent Gouvernement et rien de concret ne s'est fait.

Cela est inacceptable et les arguments avancés sont réfutés en bloc.

La vitesse figure parmi les causes évidentes, si ce n'est de l'accident-même, sinon de sa gravité.

Le nombre d'appareils automatisés qui avait été avancé (13 radars fixes et 7 radars mobiles) est simplement ridicule. C'est entretemps unanimement admis.

Selon des études internationales, il faudrait, pour être efficace, un minimum de 70 caméras automatiques sur le territoire du Grand-Duché, l'idéal se situant à 225 unités.

Requirements for additional speed enforcement sites for each scenario

Member State	Number of Enforcement Sites				
	Total for Full Enforcement Per Working Paper	Present Sites	For Best State Equivalency	Required Additional Sites	
				Best State Scenario	Full Implementation Scenario
Austria	3 359	800	1 048	248	2 559
Belgium	5 373	200	1 676	1 476	5 173
Denmark	2 102	200	656	456	1 902
Finland	4 259	200	1 328	1 128	4 059
France	20 527	100	6 402	6 302	20 427
Germany	22 380	500	6 980	6 480	21 880
Greece	1 085	0	338	338	1 085
Ireland	1 702	100	531	431	1 602
Italy	13 162	100	4 105	4 005	13 062
Luxembourg	225	0	70	70	225
Netherlands	5 661	1500	1 766	266	4 161
Portugal	2 946	0	919	919	2 946
Spain	10 771	0	3 359	3 359	10 771
Sweden	6 075	500	1 895	1 395	5 575
United Kingdom	19 237	6 000	6 000	0	13 237
Totals	118 862	10 200	37 073	26 873	108 662

Source: ICF Consulting London: Costs-Benefit analysis of Road Safety improvements (2003)

Une priorité nationale

L'un des partis autour de la table de négociation a expressis verbis promis dans son programme électoral que la sécurité routière doit devenir une « priorité nationale ». (LSAP)

Cette affirmation ne doit pas rester une notion théorique.

Bien au contraire, cette même notion avait été en 2002 introduite en France pour justifier la mise en place de tout un catalogue de mesures qui a permis à la France de passer en 10 ans de 7 700 tués à 3 600 en 2012.

Cela comporte que le combat des accidents de la route ne doit pas être confiné dans un simple département ministériel où quelques fonctionnaires, même s'ils font preuve de la meilleure volonté du monde, ne disposent pas des moyens de coercition et financiers pour mener à bien les dossiers de la sécurité sur les routes.

En effet, à l'instar de la France, nous demandons à ce que la sécurité sur les routes, « priorité nationale », se conçoive désormais sous l'autorité du Premier ministre, soit en un **secrétaire d'Etat**, soit en un **comité interministériel** de sécurité routière où tous les ministères concernés sont représentés.

Un **délégué interministériel** à la sécurité routière dépendant directement du Premier ministre en assurera la responsabilité et la coordination.

Si, contre toute attente, ce comité ne pourra pas se faire dans l'immédiat, nous demandons l'instauration d'un débat national en plénière dans la chambre des députés dans les meilleurs délais.

A la lecture des programmes électoraux des 3 partis en cause, nous constatons une grande compatibilité sur plusieurs points, notamment le contrôle/sanction automatisé, la sécurisation des infrastructures, l'encouragement d'une mobilité douce/apaisée et une meilleure protection des usagers vulnérables.

L'AVR et La Sécurité Routière incitent les politiques à prendre leur responsabilité en la matière.

Ils resteront vigilants sur ce dossier.

Bertrange/Howald, le 4 novembre 2013

Annexes :

L'analyse des coûts d'une vie perdue lors d'une collision de la route renferme plusieurs éléments :

- | | |
|---------------------|---|
| les coûts directs | frais de traitements médicaux
dommages matériels |
| les couts indirects | perte de production
frais de réoccupation des postes
frais administratifs des assurances
frais de justice et de police |
- et les coûts immatériels.

- Dans sa communication du 17 janvier 2012, l'ETSC (**E**uropean Transport Safety Council) cite le chiffre de 1,7 mio pour une vie perdue lors d'une collision de la route.
- En **France**, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière indique dans son bilan 2006 un coût de 1,6 mio € pour une personne tuée. (125 000 € pour une personne blessée hospitalisée)
- Un rapport du bureau d'études luxembourgeois TR- Engineering en collaboration avec l'Université de Weimar avance le coût des tués et blessés graves au **Luxembourg** à 90 mio € par an.(oct 2013)
- **SWOV** (Institut de recherche sur la sécurité routière aux Pays-Bas)
*Road crashes result in all kinds of social costs, such as medical costs, production loss, human losses, property damage, settlement costs and costs due to congestion. Studies into road crash costs and their trends are carried out quite regularly. In 2009, the costs amounted to € 12.5 billion, or 2.2% of the **Gross Domestic Product (GDP)**.*