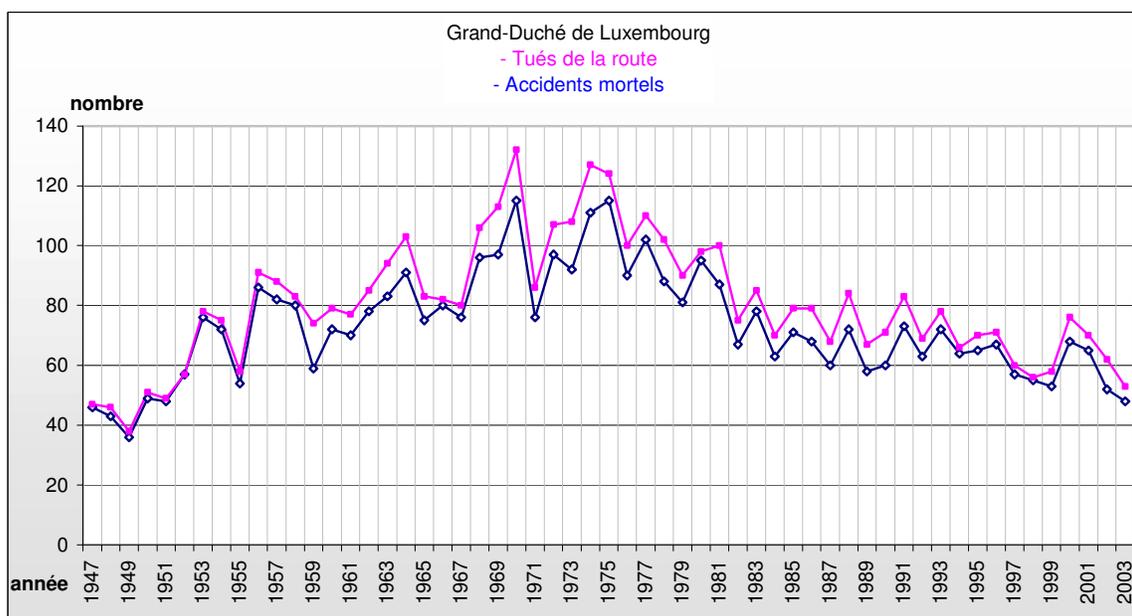


Bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2003

I) Les chiffres des accidents routiers en 2003

En 2003, 48 accidents mortels ont causé 53 morts, dont 14 motocyclistes; ces chiffres représentent *un niveau qui a pour la dernière fois été atteint en 1951*.



source police grand-ducale

Tout en notant que la causalité des accidents est une question complexe aux facettes multiples, il peut pourtant être admis que la régression du nombre des accidents mortels en 2003 tient pour une partie notable à l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 et au renforcement concomitant de la présence de la police grand-ducale sur les routes.

Les chiffres-clé du bilan des accidents routiers au 31 décembre 2003 se présentent comme suit:

- 8084 accidents recensés au total,
- 661 accidents corporels, dont 48 accidents mortels,
- 53 tués¹,
- 14 motocyclistes tués¹ dans 13 accidents, dont 12 entre le 4 juin et le 15 septembre 2004,
- 1049 blessés, dont 315 blessés graves² et 734 blessés légers³.

¹ tués – décédés dans les 30 jours après l'accident

² blessés graves – hospitalisés pendant au moins 24 heures

³ blessés légers – ne nécessitant que des soins sur place ou une hospitalisation de moins de 24 heures

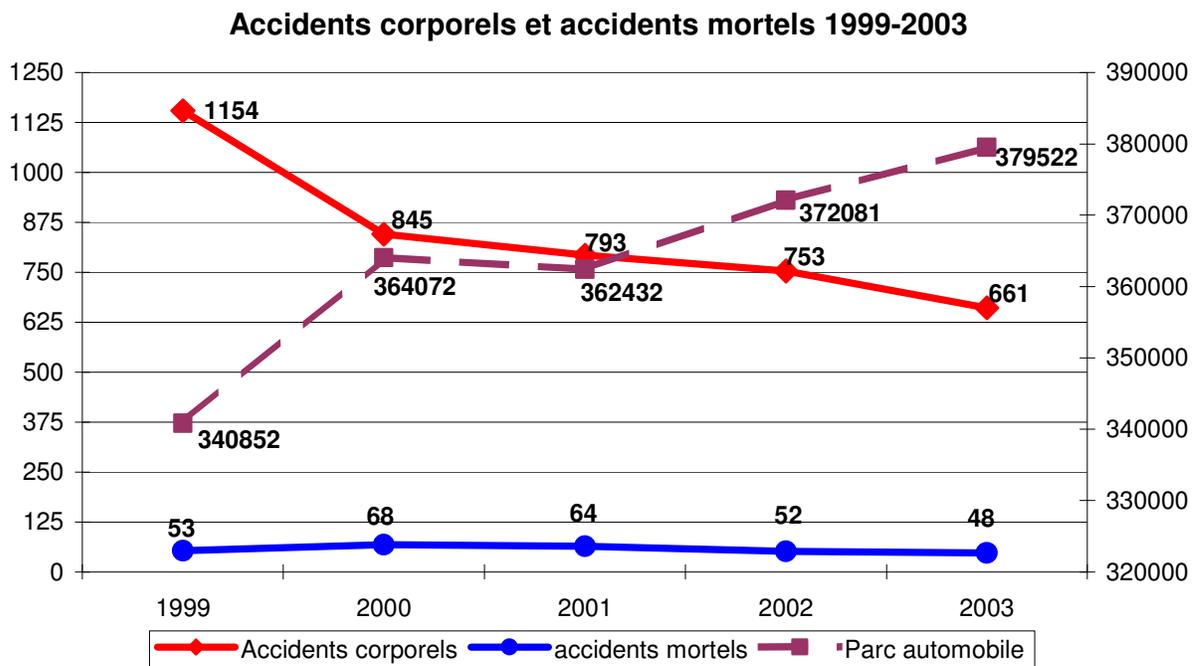
Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents de 1999 à 2003.

	accidents au total	Δ	accidents corporels	Δ	Blessés graves ¹	blessés légers ²	accidents mortels	Δ	tués ³	Δ
1999	6.459	+ 9,2%	1.154	+ 22,2%	398	948	53	- 3,6%	58	+ 3,6%
2000	7.794	+ 20,7%	845	- 26,8%	329	948	68	+ 28,3%	77	+ 32,7%
2001	8.190	+ 5,1%	793	- 6,1%	328	857	64	- 7,2%	69	- 10,4%
2002	8.016	- 2,1%	753	- 5,0%	349	779	52	- 18,8%	62	- 10,1%
2003	8.084	+ 0,8%	661	- 12,2%	315	734	48	- 7,7%	53	- 14,5%

Depuis 5 années le nombre d'accidents total recensés par les forces de l'ordre tend constamment à augmenter tandis que le nombre des accidents corporels et mortels connaît une régression continue.

Malgré l'augmentation du nombre total des accidents de 6459 en 1999 à 8084 en 2003, le nombre des victimes corporelles gravement atteintes (tués et blessés graves) a diminué de 456 en 1999 à 368 en 2003, soit une régression de 19,3 %.

Le graphique suivant reproduit l'évolution du nombre des accidents corporels et mortels de 1999 à 2003.



Le nombre des accidents aux conséquences graves (-19,3%) a diminué malgré une hausse parallèle du nombre des véhicules immatriculés (+11,3%).

¹ blessés graves – hospitalisés pendant au moins 24 heures

² blessés légers – ne nécessitant que des soins sur place ou une hospitalisation de moins de 24 heures

³ tués – décédés dans les 30 jours après l'accident

L'évolution du bilan des accidents routiers de 2002 à 2003 :

Surtout pour ce qui est des accidents corporels et mortels, les chiffres de l'année 2003 sont encourageants par rapport à 2002.

	2002	2003	%
Accidents au total	8.016	8.084	+0,8
Accidents corporels	753	661	-12,2
Accidents mortels	52	48	-7,7
Tués	62	53	-14,5
Blessés légers	779	734	-5,8
Blessés graves	349	315	-9,7
Tués + blessés graves	411	368	-10,5

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse, après une régression en 2002, une faible augmentation de 0,8 % pour s'établir à 8.084.

Le nombre des accidents corporels est en régression de 12,2 % en 2003 en passant de 753 à 661.

Le nombre des blessés légers continue à régresser de 5,8%, (-45 unités), de même que le nombre des blessés graves (soit -9,7% ou -34 unités).

Le nombre des accidents mortels passe de 52 en 2002 à 48 en 2003 (-7,7%).

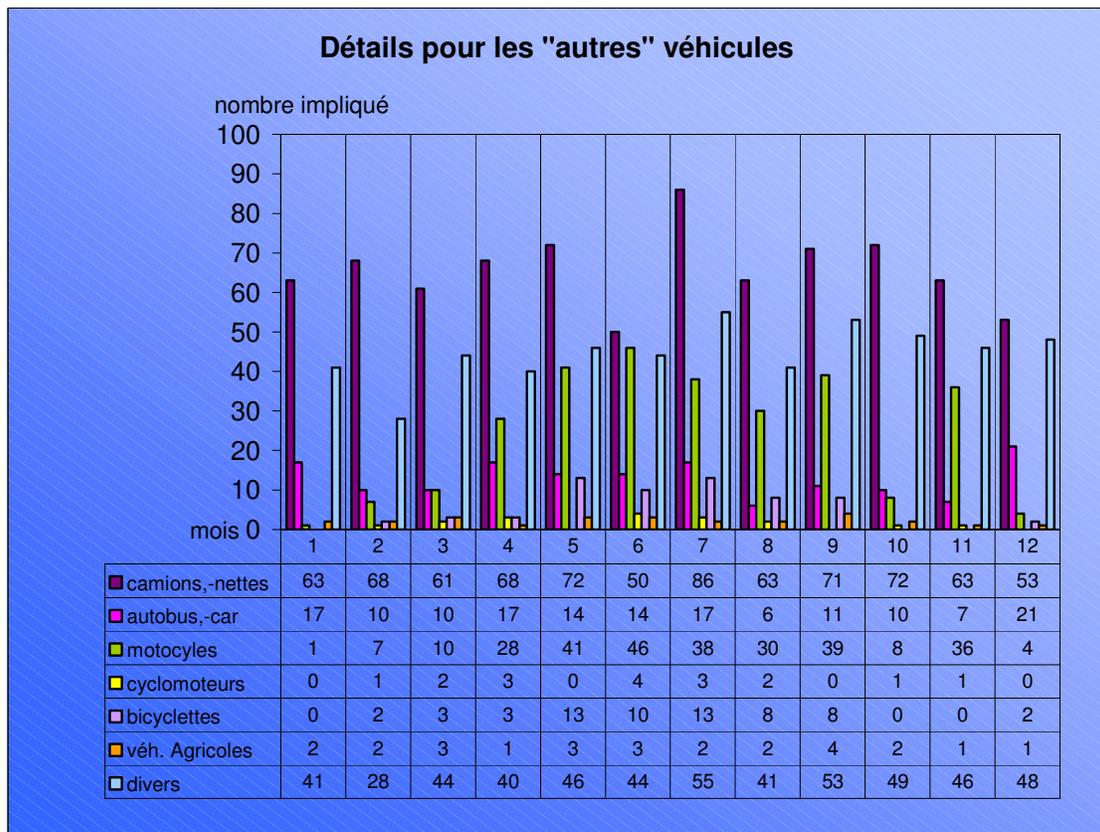
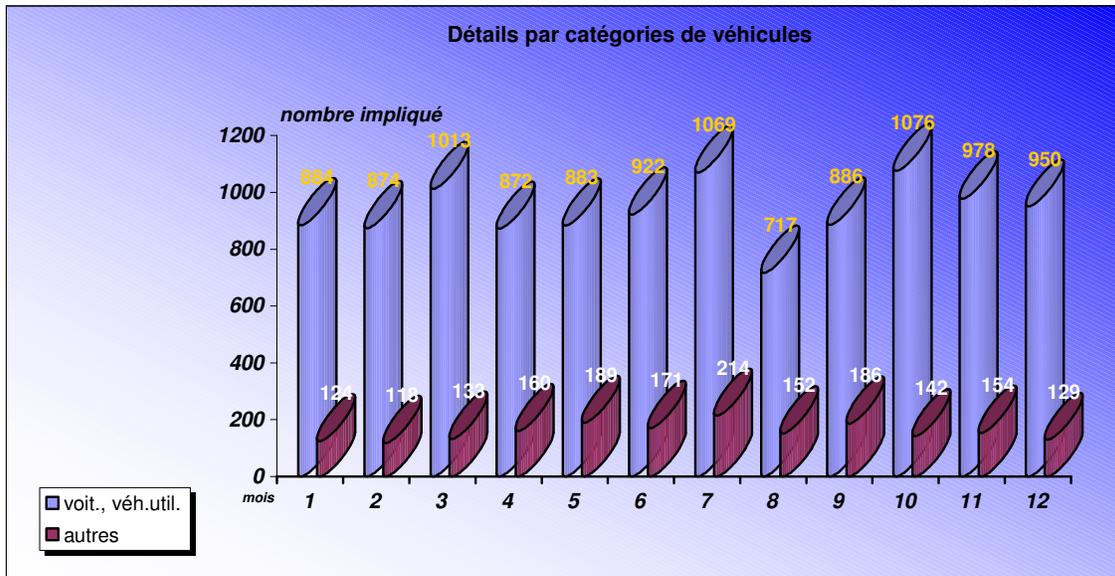
Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans ces accidents, leur nombre a diminué de 62 à 53. Ces chiffres sont les moins élevés depuis 1951.

* * *

En 2003 :

- **22,1 accidents routiers ont eu lieu tous les jours (en 2002 : 22 accidents/jours)**
- **toutes les 8 heures une personne a été blessée dans un accident routier** (soit 2,9 blessés/jour contre 3,1 blessés/ jour en 2002);
- **une fois par semaine une personne meurt dans un accident routier**

Le détail par catégories des véhicules impliqués dans les accidents en 2003 se présente comme suit:



Le tableau ci-avant souligne une fois de plus la recrudescence des accidents impliquant de deux-roues dès le retour du beau temps.

Les accidents corporels impliquant des deux-roues motorisés constituent l'aspect négatif du bilan de 2003 :

- 132 motocyclistes ont été blessés, représentant 12,6 % du nombre total des blessés (en 2002: 112 représentant 9,93 %);
- dans 13 accidents mortels, 14 personnes ont laissé leur vie ;
- la moyenne d'âge des victimes était de 36 ans.

Ces chiffres sont d'autant plus effrayants qu'en 2002 aucun conducteur de deux-roues n'a laissé sa vie dans un accident de la route.

II) L'analyse des accidents mortels

Les enquêtes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) révèlent qu'annuellement un million de personnes sont tuées dans des accidents de la circulation routière.

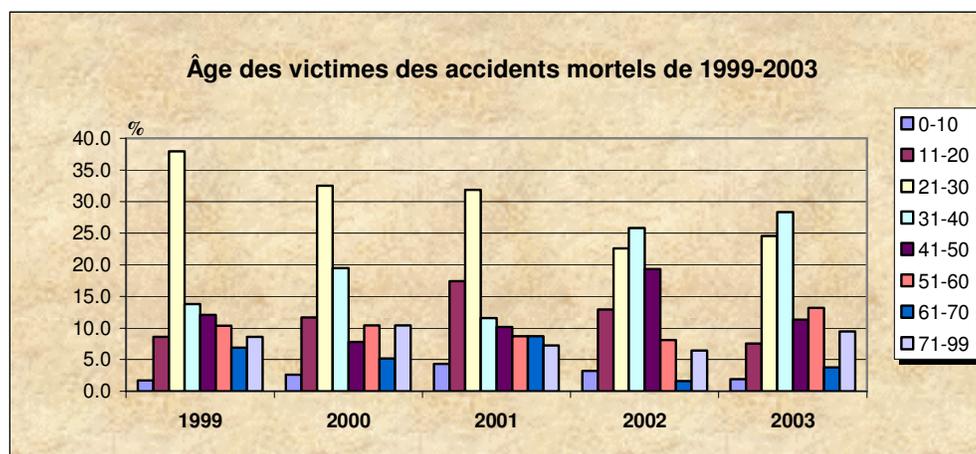
En 2003, la France a perdu 9,61 personnes sur 100.000 habitants dans des accidents routiers avec une baisse de 20,9% de tués par rapport à l'année 2002. En Allemagne le nombre de tués était de 8 sur 100.000 habitants et le nombre de tués a régressé de 3,4%.

Au Luxembourg, il y a eu 11,8 tués de la route sur 100.000 habitants. Il ne faut cependant pas oublier que cet indicateur ne reflète pas la réalité, puisqu'il ne tient pas compte de l'importance des frontaliers dans le trafic national. En ajoutant à la population résidente le nombre des frontaliers, la mortalité due aux accidents de la route serait en 2003 de 9,49 sur 100.000 habitants.

La moyenne mensuelle du nombre des tués de la route des cinq dernières années se présente comme suit:

	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre moyen mensuel des victimes mortelles	4,8	6,4	5,7	5,2	4,4

• *L'âge et la ventilation des victimes*



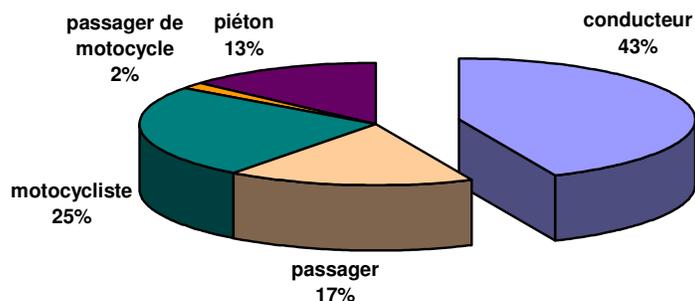
Tout comme au cours des années passées, 2/3 des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes avaient moins de 40 ans; 11 tués (15*), soit ± un cinquième, avaient moins de 25 ans et 22 tués (26*) étaient âgés entre 25 et 40 ans.

* valeurs en 2002

La ventilation des victimes par catégories d'usagers de la route se présente comme suit:

- 23 (40*) conducteurs de véhicules à 4 roues ou plus, dont 2 chauffeurs de camion
- 9 (15*) passagers de véhicules à 4 roues ou plus
- 13 (0*) motocyclistes
- 1 (0*) passager de motocycle
- 0 (1*) cycliste
- 7 (6*) piétons

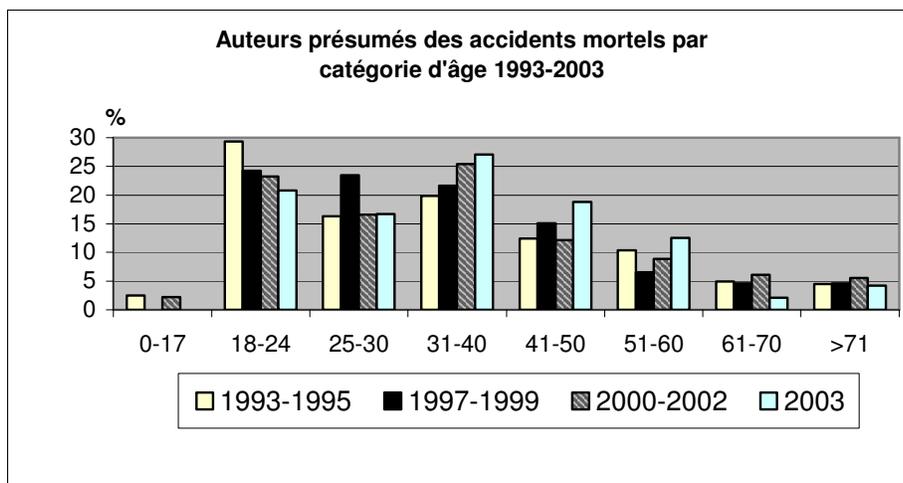
Détails par catégories d'usagers



7 piétons ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2003; la moyenne d'âge de ces victimes étant de 66 ans. Malgré les nombreux efforts en matière d'infrastructure routière destinés à réduire la vitesse dans les traversées et à apaiser la circulation notamment dans les quartiers résidentiels et les aires commerçantes des agglomérations, les piétons continuent à compter parmi les catégories les plus vulnérables des usagers de la route. Dans au moins 2 des 7 accidents mortels les piétons semblent eux-mêmes avoir été responsables de l'accident.

- *L'âge et la nationalité des auteurs présumés des accidents mortels*

Depuis quelques années la tranche d'âge des 31 à 40 ans représente une part de plus en plus importante parmi les auteurs des accidents mortels, sans que jusqu'ici il ait été possible d'établir les causes de cette évolution. Un phénomène analogue mais moins prononcé est noté pour la tranche d'âge des 51 à 60 ans.



Parmi les responsables des accidents mortels, il y a 34 conducteurs de voitures, 3 conducteurs de poids lourds, 9 motocyclistes et 2 piétons qui sont présumés responsables

* Valeurs en 2002

des accidents mortels. Dans 30 des 48 accidents mortels l'auteur présumé a lui-même été tué.

Le tableau ci-contre donne un aperçu sur l'origine nationale des auteurs présumés des accidents mortels :

	Etrangers de passage	Frontaliers	Résidents au Luxembourg
L	sans objet	sans objet	24
F	0	3	2
B	2	3	0
D	1	1	0
P	0	sans objet	8
I	0	sans objet	1
A	1	sans objet	0
autres	0	sans objet	2
Total	4 (=8,3%)	7 (=14,6%)	37 (=77,1%)

Plus qu'un cinquième (22,9%) des accidents mortels ont été causés par des conducteurs qui n'habitaient pas le Grand-Duché dont 14,6 % de frontaliers et 8,3 % d'étrangers de passages. Ce constat peut être rapproché des données sur la délinquance routière que dégagent les statistiques sur le permis à points. Des 16.363 avertissements ayant entraîné un retrait de 1 ou 2 points infligés par la Police grand-ducale, 4.236 personnes concernées (26%) étaient titulaires d'un permis de conduire étranger.

Ces constatations confirment le bien fondé de l'application aux non-résidents du système du permis à points luxembourgeois dès son instauration en novembre 2002.

Par ailleurs, le programme de lutte contre l'insécurité routière –approuvé par le Conseil de Gouvernement en septembre 2003 – prévoit une procédure de communication systématique des coordonnées des contrevenants non-résidents aux autorités de leur pays de résidence normale. Cette procédure sera prévisiblement opérationnelle au 1^{er} avril 2004.

- *La répartition géographique des accidents mortels*

En prenant en considération le lieu des accidents mortels, la ventilation par cantons, comparée à l'année 2002, est la suivante:

Canton	Nombres d'accidents mortels		Nombres de victimes tuées	
	2002	2003	2002	2003
Luxembourg	14	10	15	11
Mersch	4	10	4	10
Esch	8	9	14	10
Grevenmacher	3	3	4	4
Capellen	10	3	12	4
Wiltz	3	3	3	3
Clervaux	2	3	2	3
Echternach	1	3	1	3
Diekirch	5	2	5	3
Remich	2	1	2	1
Redange	0	1	0	1
Vianden	0	0	0	0

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

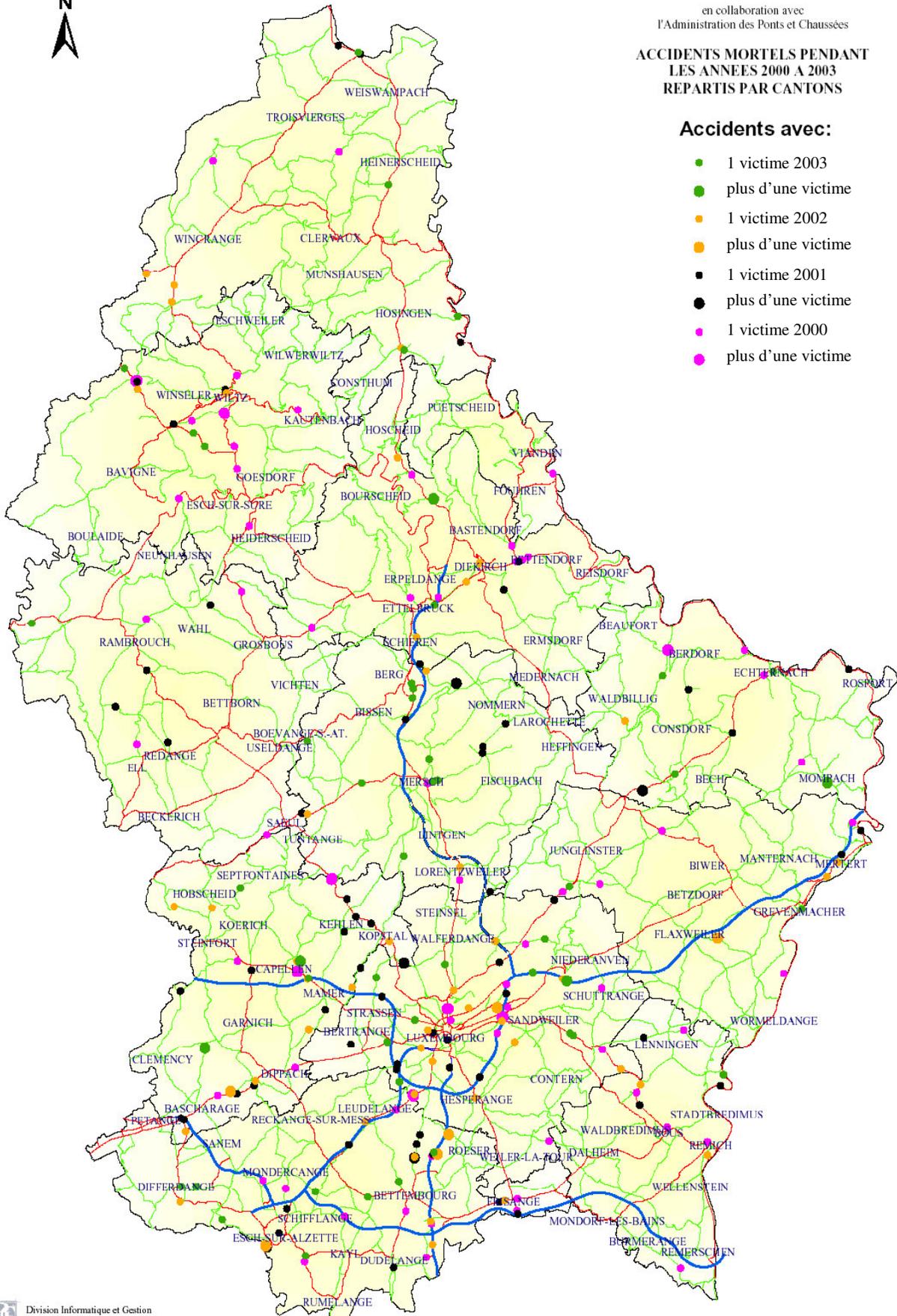
MINISTRE DES TRANSPORTS

en collaboration avec
l'Administration des Ponts et Chaussées

ACCIDENTS MORTELS PENDANT LES ANNEES 2000 A 2003 REPARTIS PAR CANTONS

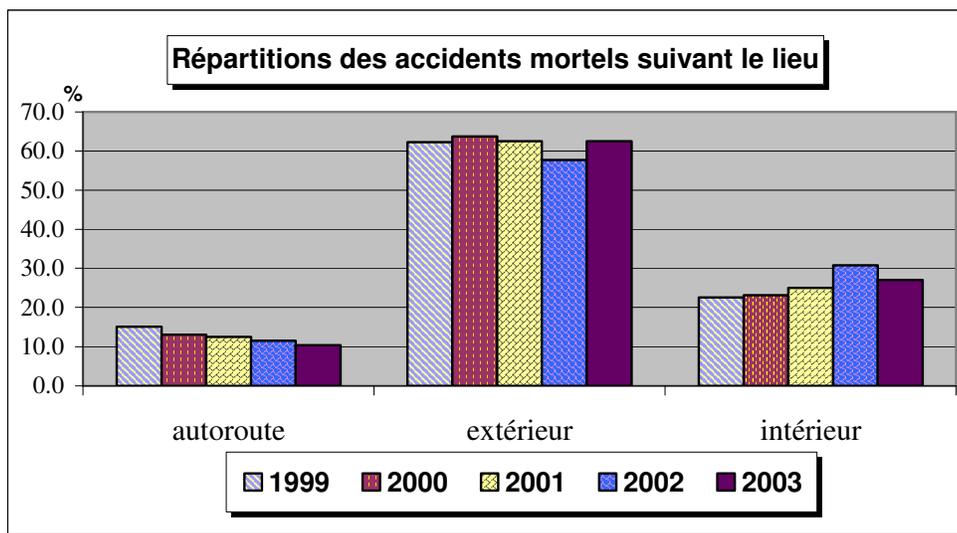
Accidents avec:

- 1 victime 2003
- plus d'une victime
- 1 victime 2002
- plus d'une victime
- 1 victime 2001
- plus d'une victime
- 1 victime 2000
- plus d'une victime



- *La répartition par catégorie de routes*

5 (6*) accidents mortels avec 6 (10*) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 30 (30*) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 34 (33*) morts, et 13 (16*) accidents mortels avec 13 (19*) tués sont survenus en agglomération.

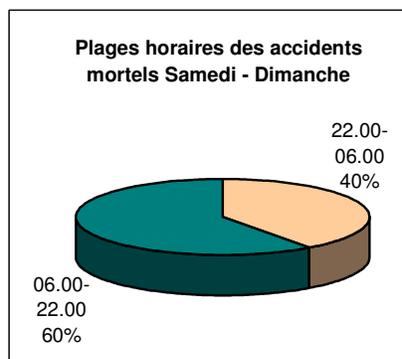
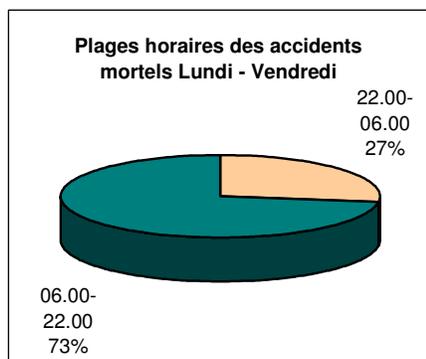


Le graphique montre qu'après trois ans de diminution, la part des accidents mortels en rase campagne a de nouveau augmenté au niveau de 2001 (62,5%). La part des accidents mortels sur l'autoroute continue par contre à diminuer. Pour ce qui est des accidents mortels à l'intérieur d'une agglomération, leur part est en légère baisse, après 3 années consécutives de hausse relative.

- *La répartition dans le temps*

33 (33*) accidents mortels, soit 68,8%, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 15 (19*) ou 31,2% ont eu lieu la nuit (22. 00h – 06.00h). Le fait que seulement 7 % des déplacements ont lieu entre 20.30 et 6.30 heures et que les plages horaires "jour" s'étendent sur 16 heures, tandis que celles de la "nuit" seulement sur 8 heures, soulignent l'accidentologie accrue par temps d'obscurité.

Du lundi au vendredi, 24 accidents mortels (73%) sont survenus de jour, tandis que 9 accidents ont eu lieu la nuit (27%).

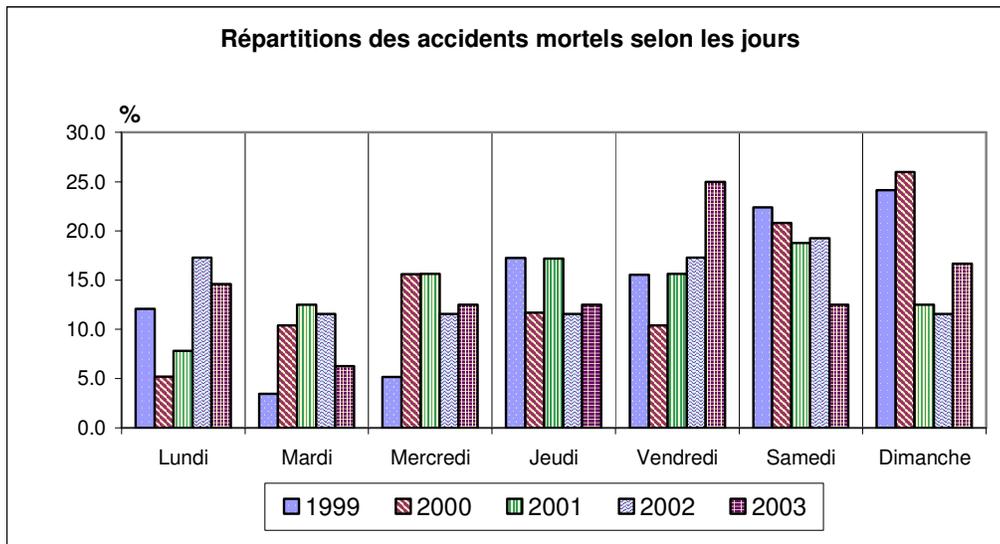


En fin de semaine (samedi et dimanche) 9 des 48 accidents mortels ont eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h) et 6 ont eu lieu dans la plage horaire de 22.00h à 06.00h.

* valeurs en 2002

Au cours de la semaine (lundi au vendredi) il y a eu dans les plages horaires de 06.00h à 09.00h et de 16.00h à 19.00h (= heures de pointe, trafic professionnel), 12 accidents mortels contre 12 accidents pendant les périodes creuses (09.00h – 16.00h et 19.00h – 22.00h).

La répartition des accidents mortels sur les jours de la semaine est illustrée par le graphique suivant:



Ce graphique montre une importante recrudescence des accidents mortels en début et en fin de week-end (+7,7 % et +5,2%) et une relative régression des accidents mortels en début de semaine (lundi -2,7% et mardi -5,2%) ainsi que le samedi (-6,7%).

En 2003, un quart des accidents mortels (12) ont eu lieu le vendredi, 8 le dimanche, 7 le lundi. 18 accidents mortels se répartissent à égalité sur le mercredi, le jeudi et le samedi. Les 3 accidents mortels restants ont eu lieu le mardi.

- *Conditions météorologiques*

En 2003, 1 accident mortel a eu lieu par temps de brouillard (0*), 3 accidents mortels (3*) ont eu lieu par temps de pluie, 11 (23*) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide et les 31 autres (26*) sont survenus par temps sec.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *le risque de dérapier sur une route mouillée est toujours largement ignoré par les conducteurs*. En 2003 presque un tiers des accidents mortels est survenu sur chaussée mouillée ou par temps de pluie (en 2002 c'était la moitié), souvent parce que l'augmentation de la distance de freinage sur un revêtement rendu glissant par la pluie a été sous-estimée et que l'accident est survenu sous l'effet d'une vitesse mal adaptée aux conditions météorologiques et à l'état de la chaussée. Cette constatation confirme le bien fondé de la limitation modulée de la vitesse sur autoroute introduite en 2002 : 130 km/h par temps sec et 110 km/h par temps de pluie au lieu de la limitation rigide de 120 km/h applicable auparavant.

* valeurs de 2002

- *Les causes présumées des accidents mortels*

	1999	2000	2001	2002	2003
vitesse	23	25	25	23	21
alcool+vitesse	4	6	3	4	1
alcool	2	3	2	1	2
drogues	1	2	2	1	0
inattention, fatigue,	10	12	20	8	8
priorité	2	7	3	0	5
dépassement	2	3	1	4	4
aquaplaning	1	1	2	4	0
contresens	2	2	0	1	0
malaise	3	1	1	5	1
autre	3	7	5	1	6

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs. En 2003, 21 des 48 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant (alcool ou l'alcool en association avec la vitesse 3 accidents), il y a lieu de signaler que l'inattention et la fatigue sont à l'origine de presque 17% des accidents mortels (8 accidents). Dans 5 accidents mortels la priorité n'a pas été respectée. Les fautes de dépassement (4) et un malaise préalable du conducteur (1) ont été d'autres causes d'accidents mortels en 2003.

- *La ceinture de sécurité*

Pendant la dernière décennie, 2 études au sujet du port de la ceinture de sécurité ont été lancées. En 1996 le Ministère de Transports avait mené une enquête sur le port de la ceinture de sécurité. Cette enquête a révélé que 57% des enfants étaient placés dans un siège homologué, 50% des adolescents (10 à 18 ans) et 51% des jeunes adultes (18 à 25 ans) portaient la ceinture, comme passagers, tandis que le taux du port se situait sensiblement au-dessus de 70% pour les jeunes conducteurs ainsi que pour les occupants de voiture plus âgés, conducteurs et passagers confondus. En général, 71% des conducteurs et 72% des passagers avant portaient la ceinture, mais seulement 41% parmi les passagers ayant pris place à l'arrière.

En juin 2003, une nouvelle enquête basée sur les mêmes critères a relevé une nette amélioration de la situation. Selon cette enquête le port de la ceinture de sécurité a augmenté considérablement. En général 88% des conducteurs et 84% des passagers avant portent la ceinture, mais seulement 72% des passagers ayant pris place à l'arrière.

Le tableau suivant donne un aperçu du port de la ceinture de sécurité dans les accidents mortels de 1998 à 2003.

	Nombre de victimes qui aurait dû mettre la ceinture de sécurité	Nombre d'accidents mortels	Ceinture portée	Ceinture non portée	défaut d'information
1999	50	45	21	25	4
2000	55	48	25	24	6
2001	51	47	29	18	4
2002	55	45	24	30	1
2003	32	29	20	11	1

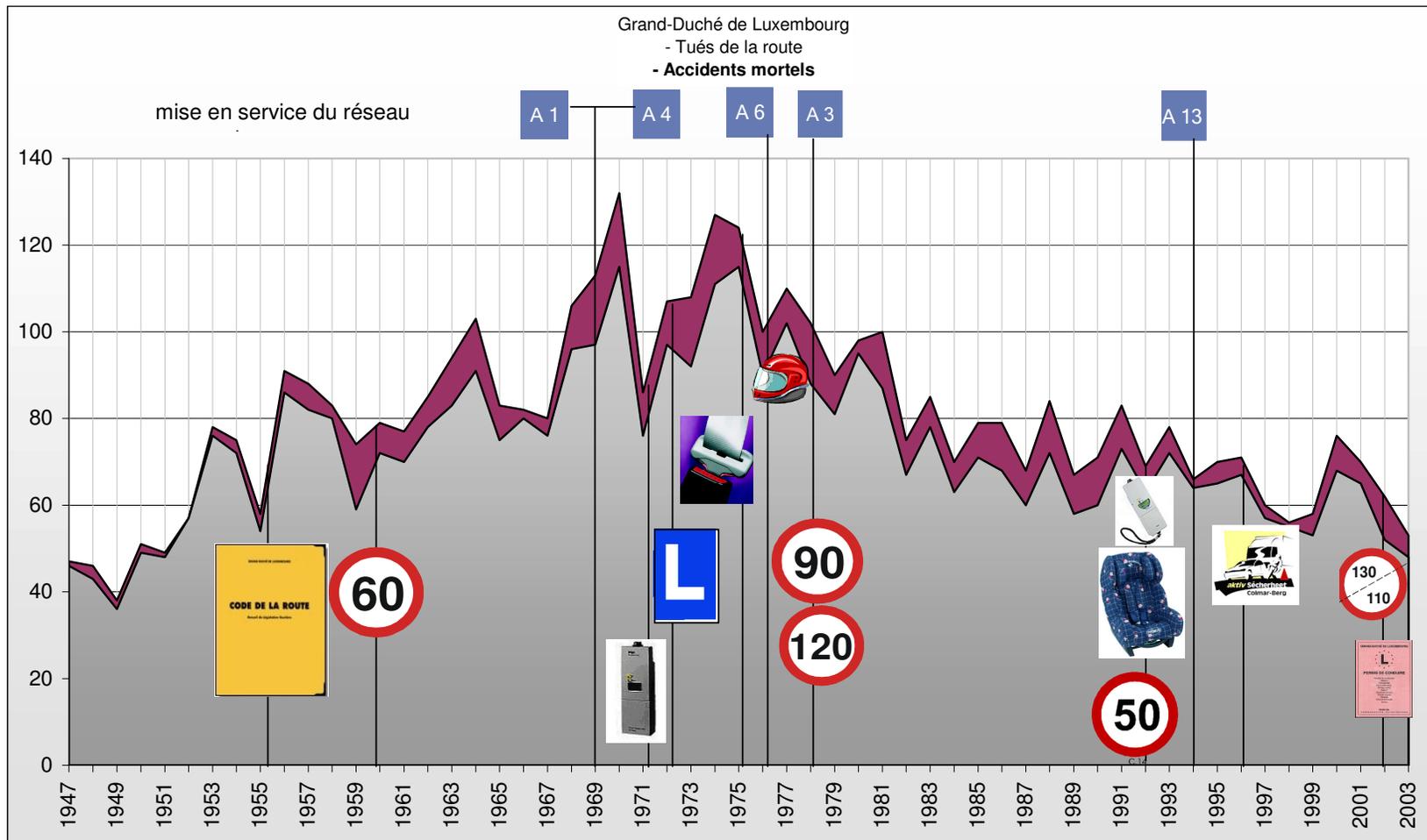
En 2003 au moins 11 des 32 tués qui ont été impliqués dans 29 des accidents mortels et qui auraient dû porter la ceinture de sécurité, n'ont pas porté celle-ci. En 2002, encore 30 parmi les 55 victimes tuées qui auraient dû porter la ceinture ne l'avaient pas portée.

III) L'évolution des accidents mortels depuis 1947 et l'évolution parallèle des règles du Code de la Route

Parmi tous les facteurs qui ont une influence sur l'accidentologie les principaux sont les suivants:

- l'évolution de l'infrastructure routière (construction autoroutière, élimination des points noirs, réaménagement des traversées) ;
- la technologie de l'automobile (carrosserie de sécurité, ceinture de sécurité, ABS, airbag, ASR, ESP,...etc.) ;
- les services de premiers secours (permanence hospitalière, SAMU, hélicoptère,.....etc.) ;

Un autre facteur important qui a influé sur l'évolution des accidents tient à l'adaptation périodique de la législation routière et aux renforcement des contrôles de son application par la police grand-ducale.



- *L'évolution du Code de la Route*

1955 : Entrée en vigueur du Code de la Route
1960 : Limitation de la vitesse à 60 km/h en agglomération
1963 : Entrée en vigueur du contrôle technique
1971 : Limitation du taux d'alcool autorisé à 0,8 ‰
1972 : Introduction du stage pour jeunes conducteurs
1975 : Obligation du port de la ceinture de sécurité à l'avant d'une voiture
1976 : Obligation du port du casque
1977 : Séparation de la catégorie A (motocycles) de la catégorie B (voitures) du permis de conduire
1978 : Limitation de la vitesse à 90 km/h en rase campagne Limitation de la vitesse à 120 km/h sur autoroute
1992 : Limitation de la vitesse à 50 km/h en agglomération Obligation du port de la ceinture à l'arrière d'une voiture Obligation des sièges pour enfants Toute personne impliqué dans un accident corporel sera astreinte à subir les vérifications destinés à établir son état alcoolique
1996 : Ouverture du Centre de Formation pour conducteurs Introduction de la sous-catégorie A1 du permis de conduire
2002 : Entrée en vigueur du permis à points Adaptation de la limitation de la vitesse à 130 km/h sur autoroute et à 110 km/h en cas d'intempéries

- *L'évolution de la technologie de l'automobile*

Certains éléments de la technologie de l'automobile contribuent soit à la sécurité active soit à la sécurité passive lors de la conduite d'une voiture. Le tableau suivant ne retient que les innovations les plus incisives en matières de sécurité active ou passive.

1959 la carrosserie de sécurité (zone déformable et cabine intérieure sécurisée)	1987 ASR (système antipatinage) en option
1961 ceinture de sécurité en option	1991 airbag côté passager
1973 ceinture de sécurité trois points de série	1995 ESP (programme de stabilité électronique) de série
1978 introduction du système ABS sur les voitures	1997 airbag latéral
1980 airbag côté conducteur	

- *L'évolution de l'infrastructure routière au Grand-Duché de Luxembourg*



A1	1969 échangeur Kirchberg – échangeur Senningerberg 1988 échangeur Senningerberg – échangeur Flaxweiler 1990 échangeur Mertert – frontière Allemagne 1992 échangeur Flaxweiler – échangeur Mertert 1994 croix de Gasperich – échangeur Irrgarten 1996 échangeur Irrgarten - échangeur Kirchberg
A3	1978 rond-point Gasperich/Howald – échangeur Dudelange 1981 échangeur Dudelange – frontière France
A4	1969 échangeur Lankelz – échangeur Pontpierre 1972 échangeur Leudelange sud – échangeur Leudelange nord 1974 échangeur Leudelange nord – croisement Merl 1976 échangeur Pontpierre - échangeur Leudelange sud 1988 rond-point Raemerich – échangeur Lankelz
A6	1976 croix de Cessange – échangeur Strassen 1978 croix de Gasperich – croix de Cessange 1982 échangeur Strassen – frontière Belgique
A7	1989 échangeur Ettelbruck – échangeur Erpeldange 1993 contournement d’Ettelbruck 2002 échangeur Mersch – échangeur Colmar-Berg 2002 échangeur Kirchberg- route d’Echternach
A13	1994 rond-point Biff – échangeur Bettembourg 2003 échangeur Hellange– frontière Allemagne

- *L’organisation de la protection civile*

Année	Evénement
1960 (loi du 5 septembre 1960)	Institution de la Direction de la Protection Civile et institution du Central de Secours d’urgence (012) Protection de la population contre risques découlant de la technique moderne telle que voitures, transport de matières dangereuses, pollutions, etc.
1961 (arrêté ministériel du 11 mars 1961)	Création des unités de volontaires groupées dans une brigade mobile Organisation des premiers cours de secourisme
1980 (règlement du 20 juin 1980)	Création des unités de secours de la Protection Civile brigade des (secouristes, ambulanciers et sauveteurs, groupe d’alerte, hommes-grenouilles, groupe nucléaire biologique chimique.)
1981	Premières interventions de médecins anesthésistes-réanimateurs en dehors de hôpitaux en collaboration avec les pompiers professionnels
1989 (loi du 27 février 1986)	1 ^{er} juillet 1989 1ères interventions du S.A.M.U.(Service d’Aide Médicale Urgente)
1991	Intégration des hélicoptères de la L.A.R. dans les services de secours
1994 (loi du 17 juin 1994)	Législation sur la Sécurité et la Santé au Travail, obligeant divers patrons d’avoir un certain nombre de secouristes dans leur entreprise
2000	Introduction d’un numéro de secours européen unique : 112

Luxembourg, le 26 février 2004
Communiqué par le Ministère des Transports et la Police Grand-Ducale