

Conférence de presse de Monsieur Henri GRETHEN, Ministre des Transports

le 26 février 2004

- I. Le bilan des accidents au 31 décembre 2003
- II. L'harmonisation des limitations ponctuelles de la vitesse sur le réseau étatique
- III. La mise en œuvre du programme gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière de septembre 2003
 - III-1 projet de loi sur la lutte contre la conduite sous influence de drogues
 - III-2 la communication aux autorités de pays d'origine des infractions commises par des non-résidents
 - III-3 l'état d'étude du dossier "dépistage des excès de vitesse à l'aide de caméras"
 - III-4 la nouvelle stratégie de la police en matière de surveillance du trafic
 - III-5 une répression plus sévère des récidivistes et des infractions particulièrement graves
- IV. La refonte de la période de stage
- V. Les amendements du Code de la Route

I. Le bilan des accidents au 31 décembre 2003

(voir document joint)

II. Harmonisation des limitations de la vitesse – projet de règlement grand-ducal

Dans le cadre de l'élaboration de la législation sur le permis à points, le Ministre des Transports avait demandé à la Commission de circulation de l'Etat de développer un concept visant à harmoniser, sur le plan national, les limitations réglementaires de la vitesse à un niveau qui est raisonnablement acceptable par l'ensemble des participants à la circulation routière.

Dans son avis du 28 septembre 2001 relatif aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées, la Commission de circulation de l'Etat avait défini les lignes directrices d'un système cohérent.

Un nouveau projet de règlement grand-ducal concerne les limitations de la vitesse dérogatoires sur la voirie de l'Etat située en dehors des agglomérations et reprend les critères énoncés par l'avis du 28 septembre 2001 précité.

Dans cet ordre d'idées, toutes les limitations de la vitesse actuelles, dérogatoires aux dispositions de l'article 139 modifié du Code de la Route sont supprimées et remplacées par un système cohérent de limitations de la vitesse dérogatoires de respectivement 50 km/h, 70 km/h ou 110 km/h.

Le nombre de tronçons ainsi visés s'élève à respectivement 3 (50 km/h), 194 (70 km/h) et 27 (110 km/h). Parmi les tronçons de route où la vitesse est limitée à 110 km/h citons à titre d'exemple la N7 entre Diekirch et Hoscheid et la N11 entre Luxembourg et Gonderange.

Dans le même souci d'assurer une cohérence générale du système, les autorités communales seront incitées à s'aligner pour ce qui est du réseau local dont elles sont compétentes.

III. Etat de mise en oeuvre du programme d'action de lutte contre l'insécurité routière

Sur base d'une note de réflexion établie à la demande du Ministre des Transports par le procureur d'Etat de Luxembourg, le directeur général de la police grand-ducale et le secrétaire général du Ministère des Transports, le Gouvernement avait décidé en septembre 2003 un programme d'intensification de la lutte contre l'insécurité routière visant de façon ciblée notamment les infractions commises par les délinquants routiers récidivistes qui représentent le danger proportionnellement le plus élevé en matière de circulation routière. Ce programme compte plusieurs points d'action :

III.1. Conduite sous l'influence de drogues – projet de loi Historique

En date du 20 mai 2003, le député Niki Bettendorff, a déposé une proposition de loi qui a pour objet de généraliser le dépistage de stupéfiants en cas d'accident de la route, d'autoriser des contrôles préventifs de l'usage de drogues au volant et de faire de la conduite sous l'empire de stupéfiants un délit.

Par la suite, le Ministère des Transports et le Ministère de la Santé ont organisé conjointement le 26 septembre 2003 un séminaire international traitant les différents aspects de la conduite sous l'influence de drogues. Ce séminaire avait notamment pour objet de donner un aperçu des législations étrangères les plus récentes en matière de lutte contre la conduite sous l'empire de drogues ainsi que sur les méthodes et dispositifs de dépistage utilisés à ces fins.

C'est sur base des conclusions de ce séminaire que la Commission de circulation de l'Etat a élaboré une modification des dispositions légales en vigueur.

Les constats

L'usage de drogues illicites parmi les conducteurs est devenu un facteur d'accident de plus en plus préoccupant, de même que la tendance croissante de poly-consommation, associant la consommation de drogues et d'alcool.

Le calcul du risque (odds-ratio) à l'issue de certaines études épidémiologiques à l'étranger couvrant toutes les tranches d'âge a permis d'indiquer que la fréquence des accidents était multipliée par

- 1,8 avec les médicaments psychotropes,
- 2,5 avec le cannabis uniquement,
- 3,8 avec l'alcool uniquement,
- 4,8 avec l'association alcool-cannabis,
- 9,0 avec les morphiniques.

Des études statistiques effectuées en France ont révélé que le taux de positivité aux stupéfiants dans le sang de conducteurs impliqués dans un accident mortel ou corporel de la circulation atteignait un niveau alarmant et des estimations situent entre 15 et 20 % le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident mortel conduisant sous l'emprise de stupéfiants.

Les résultats d'expertises toxicologiques du Laboratoire National de Santé (LNS) en matière d'accidents de la route montrent que dans 30,3% des expertises effectuées en 1995 des traces de cannabinoïdes furent détectées, en 2001 cette même proportion était de 37,3%. Parmi les principales causes de décès indirects liés à la consommation de drogues illicites qui ont été enregistrés entre 1996 et 2002, 22% sont dus à des accidents de la circulation.

La nouvelle législation

La législation luxembourgeoise en vigueur sur la consommation de drogues en relation avec la conduite date des années 70 et est surannée. Est interdit le fait de circuler sur la voie publique en présentant un comportement caractéristique résultant de l'emploi de substances hallucinogènes ou de drogues.

La Belgique, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Danemark ont mis au point des dispositions légales qui prennent en compte les nouvelles techniques de dépistage.

La question du dépistage de la consommation de substances illicites au volant ne s'est en effet développée qu'au cours des dernières années grâce à l'apparition sur le marché de dispositifs de dépistage fiables et adaptés aux besoins spécifiques pour ces contrôles.

Tout en retenant un taux de tolérance 0,0%, le projet de loi généralise le dépistage de stupéfiants en cas d'accident ayant causé des dommages corporels, autorise les contrôles préventifs et crée un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants.

A l'avenir, la législation routière pourra donc traiter la lutte contre les drogues au volant de façon identique à celle contre l'alcool.

III.2 Communication systématique aux autorités du pays d'origine des infractions routières commises au Luxembourg par des non-résidents

26% des points retirés en 2003 (avertissement taxés) ont concerné des conducteurs non-résidents. 23% des auteurs présumés des accidents mortels recensés en 2003 n'avaient pas de permis luxembourgeois.

La procédure de communication systématique aux autorités du pays de résidence normale, des coordonnées des contrevenants non résidents ayant fait l'objet d'une réduction de points dans le cadre du permis à points devrait être opérationnelle d'ici le 1^{er} avril 2004.

III.3. Poursuite d'infractions constatées au moyen de caméras

Un groupe de travail instauré au sein de la Commission de Circulation de l'Etat est en train d'étudier le dossier tout en s'inspirant des expériences réalisées dans ce domaine par d'autres pays. Vu la complexité et la technicité de la matière, des premiers résultats plus concrets ne devraient pas être disponibles avant le 2^e semestre 2004.

III.4. Nouvelle stratégie en matière de surveillance du trafic

Dans un souci de renforcer la présence policière en matière de circulation routière, le dispositif de la police grand-ducale a été adapté et uniformisé à partir du 1^{er} janvier 2004.

La base du nouveau concept qui prévoit par ailleurs un rapport de répartition de l'ordre de 50 % entre missions répressives et missions préventives, consiste dans une pression de contrôle généralisée, dans l'espace et dans le temps :

- priorité sur l'alcool au volant, les excès de vitesse ainsi que le port de la ceinture de sécurité (y compris l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants)
- surveillance aux abords des établissements scolaires, aux heures de pointe ainsi qu'à des endroits présentant des risques particuliers
- compagnes/contrôles à caractère national à caractère ciblé aussi bien dans le temps (carnaval, départ en vacances, rentrée scolaire) que par ordre thématique (vitesse, éclairage et pneus, ceinture de sécurité ...)
- médiatisation des actions pour renforcer l'effet dissuasif.

N.B. : hausse du nombre des contrôles en 2003 de 36% par rapport à l'année 2002.

III.5. Répression plus sévère des infractions en matière de circulation routière – projet de loi

D'après l'analyse comparative au niveau européen du nombre des décès dus à un accident de la circulation sur un million de personnes en 2002, le Luxembourg occupait un rang peu enviable et se retrouvait avec 140 décès pour un million de personnes à la fin du peloton devant la Grèce, ayant déploré 157 décès, et le Portugal avec 160 décès par million de personnes.

N.B. : Il faut toutefois préciser que cette comparaison est faussée par la relation faite dans ces statistiques entre le nombre des tués recensés et la population résidente. En effet, pour le Luxembourg, situation unique en Europe quant à son poids statistique, c'est faire le calcul sans prendre en compte les 107.000 frontaliers qui, pour venir au Luxembourg, utilisent à plus de 90% la voiture particulière. Il faudrait donc tabler sur une population résidente de 570.000 au lieu de 450.000 habitants.

Certaines initiatives gouvernementales en matière de sécurité routière ont déjà pu prouver leur impact positif, tel l'introduction du permis à points qui permet de soustraire à la circulation les conducteurs qui font preuve d'un comportement incorrigible pour entrer de façon régulière en conflit avec le Code de la Route (délinquants récidivistes).

L'expérience française récente a montré que la volonté politique de réprimer sévèrement la délinquance routière selon le diptyque mis en place : «contrôle plus systématique et sanction certaine» a porté ses fruits. Le 11 septembre 2003, le Gouvernement a décidé de suivre l'exemple et a chargé le Ministre des Transports d'amender le volet pénal du Code de la Route.

L'intention retenue n'est pas de punir plus sévèrement des faits isolés, mais de sanctionner surtout le comportement dangereux pour la sécurité de la circulation des incorrigibles en aggravant la sanction pénale en cas de récidive.

Dans cette optique il est envisagé :

- de porter le délai de récidive en matière d'infractions routières de 1 à 3 ans (p.ex. délit de grande vitesse, alcool au volant)
- de rendre possible, de l'accord du Parquet, le retrait immédiat du permis de conduire par la police grand-ducale en cas de délit routier (p.ex. délit de fuite, ivresse au volant, défaut d'assurance,...)
- d'introduire une application ferme (sans sursis) pour la durée d'un mois en relation avec toute interdiction de conduire judiciaire prononcée par les tribunaux d'une durée supérieure à **6 mois**
- de supprimer, dans l'hypothèse d'infractions particulièrement graves, (p.ex. ivresse au volant, conduite sans permis de conduire valable, récidive en matière de défaut d'assurance) la possibilité pour le juge de moduler (p.ex. besoins professionnels) l'effet de l'interdiction de conduire judiciaire.

IV.3. La refonte de la période de stage

Historique

La période de stage, introduite dans la législation routière par règlement grand-ducal du 23 octobre 1972, impose aux conducteurs novices, pendant les deux premières années à partir de l'obtention du permis de conduire, des conditions de circulation particulières et surtout des limitations de la vitesse plus restrictives.

La période de stage a été adaptée en 1995 par l'introduction de l'obligation pour les conducteurs novices de suivre entre le 6^{ème} et le 24^{ème} mois à compter de l'obtention du permis de conduire un cours de formation complémentaire dans un centre de formation agréé par le Ministre des Transports.

La situation actuelle

A présent, les permis de conduire des catégories A (motocycle) et B (voiture automobile à personnes) ne sont délivrés pour la première fois qu'à titre d'essai pour un terme de deux ans, appelé période de stage. Avant de passer le cours à Colmar-Berg, les jeunes conducteurs sont obligés d'arborer la lettre « L » dans la vitre arrière du véhicule qu'ils conduisent et de respecter les limitations de vitesse de respectivement 75 km/h en rase campagne et de 90 km/h sur autoroute. Le carnet de stage est requis pendant l'intégralité du stage.

Depuis le 1^{er} janvier 2001, sur initiative du Ministre des Transports, cette formation est subventionnée par l'Etat à raison de 20% du coût individuel.

Les mesures proposées

Compte tenu de l'évolution dans les domaines de l'infrastructure routière, des conditions de circulation et des progrès techniques réalisés dans le secteur automobile ainsi qu'au vu des efforts consentis sur le plan de l'éducation et de la formation des futurs conducteurs, une refonte du système en place est de mise.

Les changements proposés se fondent, d'une part, sur les conclusions et recommandations de l'étude « DAN » (Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers) de l'Union européenne et, d'autre part, sur les expériences recensées sur le plan national depuis l'introduction d'une formation complémentaire obligatoire dans un centre agréé.

Selon l'étude « DAN » « il n'est pas recommandé d'introduire par une loi des mesures restrictives spéciales pour les apprentis conducteurs telles qu'une limitation de la vitesse, une interdiction de conduire à des heures précises ou autres. »

Cette même étude donne à considérer si le lien entre la participation à une formation complémentaire et la suppression subséquente des règles particulières applicables en période de stage ne devrait pas être réexaminé. En effet, d'un point de vue psychologique et pédagogique, le signal ainsi donné au jeune conducteur risque d'avoir un effet contra productif.

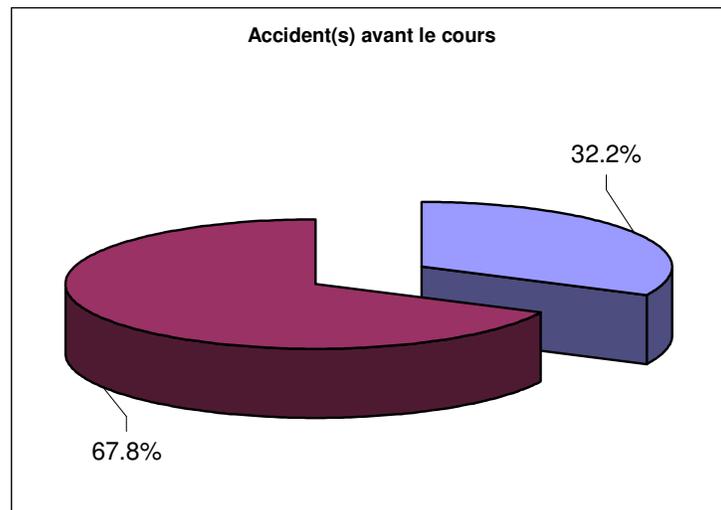
Sur le plan national, l'inadéquation des mesures restrictives du stage est confirmée par une enquête du Centre de Formation pour Conducteurs de Colmar-Berg parmi 5.099 personnes, ayant participé à un cours de formation obligatoire au cours de l'an 2003.

Les jeunes conducteurs interrogés estiment que les restrictions à la limitation de la vitesse applicables en période de stage, plutôt que d'avoir un effet sécurisant, auraient un effet négatif sur la sécurité routière. Ces restrictions ne seraient guère adaptées aux conditions de circulation réelles et seraient assez souvent la genèse de comportements provocateurs et de manœuvres de dépassement risquées de la part des autres usagers de la route. Rouler à 90 km/h sur une autoroute et se voir doubler, voire encercler par des poids lourds ne contribue en rien à la sécurité des conducteurs novices.

La conséquence en est un manque d'acceptation accru des restrictions du stage par les jeunes. Parmi les 5.099 personnes interrogées ayant participé à l'enquête précitée, seulement 38% font un usage régulier de la lettre « L », 13% ne l'utilisent jamais et le reste ne le font qu'occasionnellement.

Une autre recommandation de l'étude « DAN » consiste à réduire le délai d'admission au cours de formation complémentaire de 6 à 3 mois.

Cette mesure se justifie au vu du degré d'accidentologie très élevé des jeunes conducteurs dont en moyenne 30% ont déjà été impliqués dans un accident de la circulation avant leur participation à la formation complémentaire, phénomène confirmé par le résultat de l'enquête précitée menée sur le plan national en 2003.



Conclusions :

Dans ces conditions, il est envisagé de :

- supprimer l'obligation de la lettre « L » pendant le stage dont l'usage devient facultatif
- supprimer les limitations de la vitesse restrictives de respectivement 75 km/h en dehors des agglomérations et de 90 km/h sur autoroute
- réduire de 6 à 3 mois depuis l'obtention du permis de conduire le délai d'attente avant le cours de formation complémentaire à Colmar-Berg.

V. Les principales modifications du Code de la Route

V.1. Sur le plan technique

- ▶ Mise en cohérence des notions "taxi", "véhicule de location avec chauffeur" et "véhicule de location sans chauffeur"
- ▶ Introduction de la notion du "véhicule militaire" (appartenant à un particulier, circulation possible p.ex. cortège, sous couvert de plaques rouges)
- ▶ Introduction de la notion du "cycle électrique", avec assimilation des cycles électriques aux cycles ; les cycles électriques (jusqu'ici considérés comme des cyclomoteurs) ne seront dorénavant plus soumis à l'immatriculation et pourront être conduits sans permis de conduire et sans l'obligation du port d'un casque homologué
- ▶ Introduction dans la législation du "bus à 15 m" (transposition de la directive 2002/7/CE concernant les masses et dimensions)
- ▶ Introduction de l'obligation de munir les "véhicules longs" d'un panneau de marquage "Véhicule long"
- ▶ Transposition des directives 2003/26/CE et 2003/27/CE (modification de la directive 96/96/CE) concernant e.a. le contrôle technique du limiteur de vitesse ainsi que les valeurs limites des émissions d'échappement et les méthodes de mesure afférentes
- ▶ Transposition de la directive 2002/85/CE sur l'obligation d'équiper les véhicules avec des limiteurs de vitesse, qui étendra (en plusieurs étapes de 2005 à 2008) l'obligation du limiteur de vitesse aux camions d'une mma de 3.500 à 10.000 kg ainsi qu'aux autobus et les autocars d'une mma de 3.500 à 10.000 kg
- ▶ Introduction d'une dispense d'immatriculation pour certaines catégories de véhicules, tels que notamment les tracteurs (agricoles) d'une masse inférieure à 600 kg
- ▶ Augmentation de la vitesse maximale autorisée en circulation pour une machine automotrice de 40 km/h à 75 km/h, à condition d'être conduite sous le couvert d'un permis de conduire de la catégorie C (camions)
- ▶ Reprise dans la législation nationale de l'obligation pour les véhicules lourds d'être équipés:
 - d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant (directive 2000/40/CE)
 - de gardes latéraux destinés à assurer une protection contre le risque pour les piétons et les cyclistes de tomber sous une partie latérale du véhicule ou de glisser sous les roues (directive 89/297/CEE)
 - de pare-chocs arrière avec une hauteur libre vers le sol d'au maximum 55 cm (jusqu'ici: 70 cm).

V.2. Sur le plan de la circulation proprement dite

- précision que le service urgent comporte également les hypothèses où la police ou la douane effectue une mission de protection, de maintien de l'ordre et de recherche d'auteur d'infraction ou d'infraction ; l'obligation du feu bleu clignotant et de l'avertissement sonore spécial reste maintenue.
- Actualisation de certains signaux routiers
- Introduction de la notion de 'gare routière' avec les modalités concernant la montée et la descente des autobus et tramways, la signalisation routière afférente et les règles de la priorité à la sortie d'une gare routière.
- Dans le cadre des chantiers routiers, la notion "pour les périodes d'activité" est introduite afin de pouvoir moduler les limitations de vitesse à la hauteur de chantiers en fonction des périodes d'activités et des périodes de repos. Les limitations qui ont leur raison d'être en période d'activité des chantiers, en présence de mouvements de piétons et de véhicules en relation avec les chantiers, peuvent souvent être assouplies en période d'absence d'activité.
- Introduction pour les emplacements destinés aux véhicules en livraison d'une signalisation verticale spécifique (panneau additionnel 'livraisons') en sus du marquage au sol.
- Spécification des règles de priorité applicables au signal routier C,2a 'Route barrée' récemment introduit (par analogie à ce qui prévaut pour le signal C,2 « Circulation interdite »).