



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

Administration des enquêtes techniques

## Rapport de synthèse

# Accidents mortels de la circulation sur les voies publiques

## Année 2018

Rapport initial : 10 mai 2019

Rapport révisé : 01 août 2024

### ADMINISTRATION DES ENQUÊTES TECHNIQUES

AVIATION CIVILE – CHEMINS DE FER – MARITIME – FLUVIAL – ROUTE





**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**

**Département de la mobilité et des transports**

**Administration des enquêtes techniques**

**Rapport N° AET/TR-2019/01**

## **Rapport de synthèse**

**Accidents mortels de la circulation sur les voies publiques**

**Année 2018**

**Administration des enquêtes techniques (AET)**

B.P. 1388 , L-1013 Luxembourg

Tél: +352 247-84403

Fax: +352 247-94404

Email: [info@aet.etat.lu](mailto:info@aet.etat.lu)

Web: <https://aet.gouvernement.lu>

## **AVERTISSEMENT**

Conformément à la loi modifiée du 30 avril 2008 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes, du chemin de fer et de la circulation routière, l'enquête technique n'est pas conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives.

L'unique objectif du rapport de synthèse est de tirer des événements des enseignements susceptibles d'améliorer la sécurité routière.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

# SOMMAIRE

GLOSSAIRE .....	5
1. INTRODUCTION .....	6
1.1 OBJET .....	6
1.2 DÉFINITIONS .....	7
1.3 COLLECTE D'INFORMATIONS .....	8
1.4 MÉTHODOLOGIE .....	8
1.4.1 Facteurs liés aux usagers .....	8
1.4.1.1 Comportement des usagers .....	8
1.4.1.2 État de santé des usagers.....	9
1.4.1.3 Autres facteurs liés aux usagers.....	9
1.4.2 Facteurs liés aux véhicules .....	9
1.4.3 Facteurs liés à l'infrastructure et son exploitation.....	10
1.4.3.1 Facteurs liés à l'infrastructure.....	10
1.4.3.2 Facteurs liés à l'exploitation de l'infrastructure .....	10
1.4.4 Facteurs liés aux conditions de l'environnement routier.....	11
1.5 ÉVÉNEMENTS NOTIFIÉS ET ACCIDENTS ANALYSÉS.....	11
2. ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT AU MOINS UN MOTOCYCLE .....	12
2.1 RÉSUMÉ DES FAITS .....	12
2.2 LOCALISATION DES ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT AU MOINS UN MOTOCYCLE .....	22
3. AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE .....	23
3.1 RÉSUMÉ DES FAITS .....	23
3.2 LOCALISATION DES AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE .....	43
4. REPRÉSENTATIONS STATISTIQUES.....	44
4.1 ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT AU MOINS UN MOTOCYCLE .....	44
4.1.1 Facteurs comportementaux.....	44
4.1.2 Facteurs liés à l'infrastructure .....	45
4.1.3 Autres facteurs .....	45
4.2 AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE.....	46
4.2.1 Facteurs comportementaux.....	46
4.2.2 Facteurs liés à l'infrastructure .....	47
4.2.3 Autres facteurs .....	47

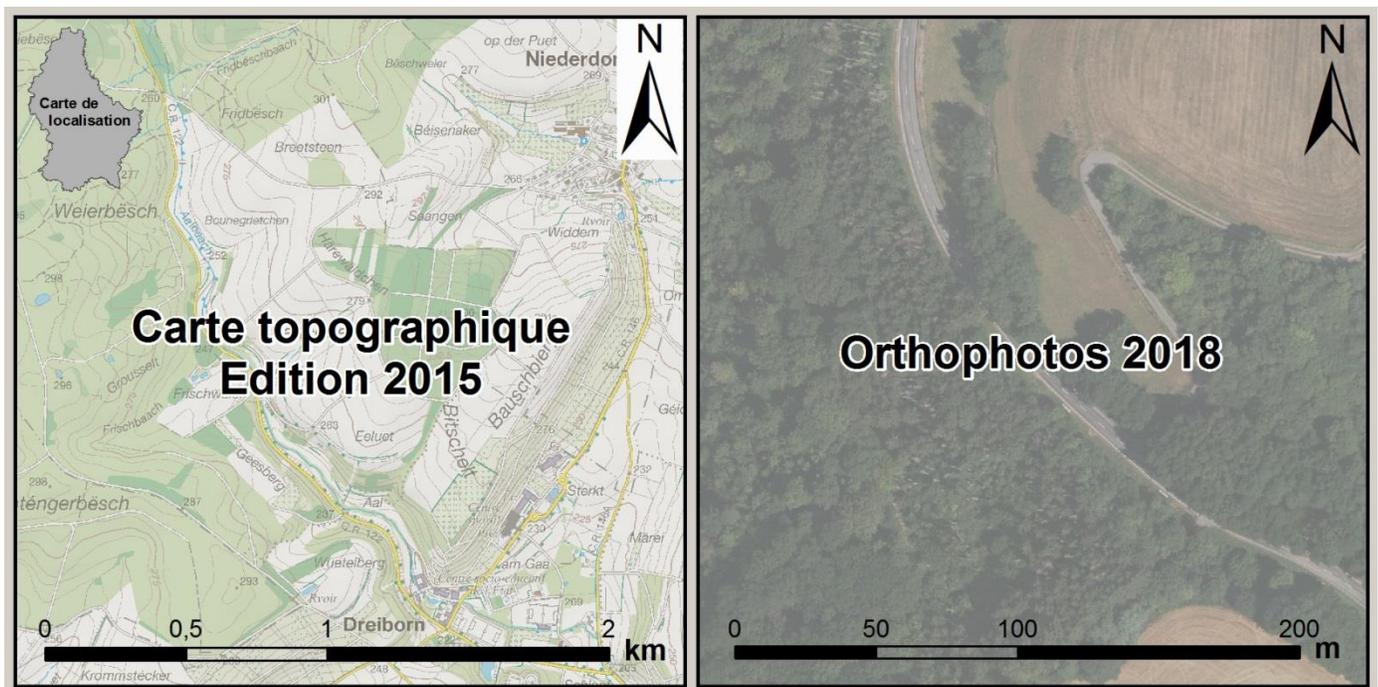
5.	ÉLÉMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ.....	48
5.1	GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ.....	48
5.1.1	MOTOCYCLISTES .....	48
5.1.2	AUTRES VÉHICULES .....	49
5.1.3	GLISSIÈRES À EXTRÉMITÉ ABAISSÉE .....	49
5.1.4	ABSENCE DE GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ.....	49
5.2	CHANTIERS FIXES ET MOBILES.....	50
6.	ACTIONS PRÉVENTIVES ET CORRECTIVES .....	51
7.	DÉVELOPPEMENTS FUTURS.....	52

# GLOSSAIRE

<b>A</b>	Autoroute
<b>AET</b>	Administration des enquêtes techniques
<b>B.</b>	Bretelle d'accès
<b>CIN</b>	Centre d'intervention national
<b>CR</b>	Chemin repris
<b>ISBN</b>	International Standard Book Number
<b>N</b>	Route nationale
<b>N/A</b>	Non applicable
<b>RPS</b>	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme

	Autobus
	Camion
	Camionnette
	Cycle
	Motocycle
	Quad
	Voiture

Légende des cartes :



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 OBJET

Depuis sa création en 2008, les domaines de compétence de l'Administration des enquêtes techniques (AET) sont l'aviation civile, les transports maritimes et fluviaux et les chemins de fer. L'unique objectif d'une enquête technique est d'améliorer la sécurité par la formulation de recommandations. Pour ce faire, l'AET se base prioritairement sur des informations factuelles recueillies dans le cadre d'une enquête technique. Un principe de base de toute enquête de l'AET est que la détermination de fautes et de responsabilités ne fait pas partie de ses prérogatives.

En 2017, l'AET a vu élargir ses compétences aux accidents mortels de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Ainsi, la loi permet à l'AET d'ouvrir une enquête technique sur les accidents mortels de la route, pour lesquels une amélioration de la sécurité routière par le biais de recommandations peut être escomptée.

En matière d'enquêtes techniques, force est de constater que contrairement à la circulation routière, les autres domaines d'attribution présentent un cadre bien plus règlementé et offrent généralement des informations susceptibles de permettre d'identifier les causes présumées et, le cas échéant, d'en tirer des leçons qui aideront à éviter la reproduction d'un événement similaire. Ainsi, à titre d'exemple, les avions ont souvent des enregistreurs de données de vol et des enregistreurs de conversations. Il en est de même pour les navires, qui, à partir d'une certaine catégorie, sont munis d'enregistreurs des données de voyage, ainsi que pour le matériel roulant ferroviaire, qui dispose également d'enregistreurs de données.

En ce qui concerne ces trois domaines, l'exploitation est généralement bien documentée et supervisée, tant au niveau du matériel que pour les ressources humaines, ce qui est susceptible de permettre la collecte d'informations pertinentes en cas d'ouverture d'une enquête technique. La réglementation exige de plus en plus souvent la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité, dont le but est d'assurer un certain niveau de sécurité et de promouvoir une culture de la sécurité. Une telle approche ne semble guère réalisable dans le domaine de la circulation routière, sauf éventuellement pour les chauffeurs professionnels, dont le statut peut être comparable à celui du personnel de conduite et de navigation dans les autres domaines.

Les accidents de la route n'offrent en règle général que peu d'informations factuelles qui peuvent servir dans le cadre d'une enquête technique telle qu'effectuée par l'AET. La vitesse d'un véhicule, qui est un paramètre important lors d'un accident, n'est généralement pas disponible dans l'immédiat et ne peut que difficilement être évaluée précisément en l'absence de moyens techniques et analytiques appropriés. L'AET ne dispose ni des moyens techniques, ni des ressources humaines pour procéder à une telle évaluation pour chaque accident mortel de la route et ne souhaite, par ailleurs, pas évoluer dans cette direction. Une installation généralisée d'un système d'enregistrement de paramètres dans les véhicules circulant sur la voie publique pourrait pallier ce manque d'informations dans le futur. En attendant d'éventuels développements dans ce sens, l'AET a décidé de ne pas retenir le facteur « vitesse » dans son rapport de synthèse annuel. Le même constat peut être fait pour d'autres paramètres susceptibles d'être utilisés dans le cadre d'une enquête technique, comme par exemple la position de la pédale d'accélération, de la pédale de freinage et de la direction.

Si on ajoute à cela le fait que la plupart des accidents mortels de la route peuvent être attribués, soit seul ou en combinaison avec d'autres facteurs, à ce qu'on appelle communément « l'erreur humaine », il semble pertinent qu'une enquête technique selon les modalités de l'AET ne peut pas être réalisée pour chaque accident mortel. Le constat que le comportement humain ne peut que difficilement être influencé a

incité l'AET à se concentrer sur les facteurs susceptibles de mitiger les conséquences d'un accident et sur lesquels elle peut éventuellement agir par la formulation de recommandations de sécurité.

Les facteurs ainsi identifiés sont principalement ceux liés à l'infrastructure et à son exploitation. En effet, étant donné que les compétences de l'AET dans le domaine de la route se limitent aux seuls événements qui ont eu lieu sur la voirie publique, les infrastructures concernées sont soit propriété de l'État ou des communes. Dans tous les cas, les acteurs responsables de l'infrastructure et de l'exploitation de la voirie publique sont identifiables et peuvent dès lors faire l'objet de recommandations de la part de l'AET. Les autres facteurs sont uniquement considérés de manière statistique.

Le présent rapport a pour objet de présenter une synthèse des accidents mortels ayant eu lieu sur les voies publiques au Luxembourg au cours de l'année 2018. Il importe de noter qu'il a été rédigé en toute indépendance et qu'il ne présente pas de statistiques officielles sur les accidents mortels de la circulation routière au Luxembourg.

## 1.2 DÉFINITIONS

Est considéré comme accident, tout événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, voire un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables sur l'intégrité des personnes ou des biens impliqués. Les événements ne tombant pas sous la définition d'un accident précitée, ou pour lesquels la sécurité n'est pas susceptible d'être améliorée par la formulation de recommandations de sécurité, ont été exclus du présent rapport.

On entend par accident mortel sur les voies publiques tout accident qui:

- a provoqué au moins une victime décédée sur place ou dans les 30 jours suivant l'accident des suites de ses blessures,
- est survenu sur une voie ouverte à la circulation publique,
- a impliqué au moins un véhicule.

N'ont pas été considérés :

- les accidents du travail pour lesquels une amélioration significative de la sécurité ne peut pas être escomptée,
- les accidents impliquant des véhicules de la police ou des services de secours en service d'urgence,
- les morts naturelles<sup>1</sup>,
- les suicides,
- les accidents aux passages à niveau qui tombent dans le domaine des chemins de fer.

---

<sup>1</sup> Cinq victimes âgées entre 53 et 84 ans sont décédées de causes naturelles. Les accidents qui en résultaient ne constituaient dès lors pas la cause du décès et n'ont pas été retenus.

### 1.3 COLLECTE D'INFORMATIONS

Les accidents mortels de la route sont notifiés par le Centre d'intervention national (CIN) de la Police grand-ducale à l'AET. Une fiche réflexe utilisée par le CIN pour renseigner les premières informations pertinentes a été élaborée conjointement avec l'AET. Dans le cas de blessures graves ayant entraîné la mort dans un délai de 30 jours suivant la date de l'accident, une notification du CIN est envoyée ex-post.

A la suite d'une notification du CIN, l'AET demande systématiquement le dossier de l'enquête judiciaire aux parquets des arrondissements judiciaires concernés afin de décider des suites et de l'envergure de l'enquête technique.

### 1.4 MÉTHODOLOGIE

Le présent paragraphe décrit l'approche systématique avec laquelle l'AET a procédé à l'étude des accidents mortels de la circulation routière ainsi que les éléments qui y ont contribué. Ces éléments peuvent généralement être attribués à une des catégories suivantes :

- facteurs liés aux usagers,
- facteurs liés aux véhicules,
- facteurs liés à l'infrastructure et son exploitation,
- facteurs liés aux conditions de l'environnement routier.

La gravité d'un accident s'explique souvent par une combinaison de ces facteurs.

#### 1.4.1 Facteurs liés aux usagers

Les facteurs liés aux usagers peuvent être attribués, d'une part, au comportement qui est généralement tributaire des capacités et des limitations inhérentes à l'être humain et, d'autre part, à l'état de santé qui n'est généralement pas sous contrôle de l'utilisateur.

##### 1.4.1.1 Comportement des usagers

Les statistiques sur les accidents mortels de la circulation routière au niveau européen montrent qu'environ 90% peuvent être attribués, soit exclusivement, soit en combinaison avec d'autres facteurs, à ce qu'on appelle communément « l'erreur humaine »<sup>2</sup>. On pourrait également parler d'actions ou de réactions humaines des usagers de la route, dont les conséquences ont mené à un accident. Ces actions ou réactions sont uniquement considérées comme « erreur humaine » du fait qu'un accident s'est produit.

Si on souhaite avoir une quelconque influence sur le comportement humain, il faut agir sur un des leviers suivants ou sur une combinaison de ceux-ci : l'éducation, la prévention et la répression. Les facteurs comportementaux souvent identifiés dans le cadre d'accidents de la route sont bien connus des acteurs de la sécurité routière et ont déjà fait l'objet de nombreuses initiatives et campagnes pour informer, sensibiliser ou réprimander les usagers de la route. L'AET soutient pleinement ces démarches et

---

<sup>2</sup> Designing safe road systems, A human factors perspective, ISBN: 978-1-4094-4388-9;  
Rapport sur la sécurité routière 2016, Transport de personnes, Stratégies pour éviter les accidents sur le réseau routier européen, DEKRA;  
La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2017, Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

encourage les acteurs à poursuivre dans cette voie. Néanmoins l'AET ne voit pas de plus-value à agir, par la formulation de recommandations de sécurité, sur ces facteurs liés au comportement humain et traitera dès lors ce volet uniquement de manière statistique.

Les facteurs comportementaux suivants ont été considérés dans l'évaluation statistique :

- A. conduite sous l'influence de substances licites et illicites :
  - 1) alcool,
  - 2) cannabis,
  - 3) drogues dures;
- B. défaut de papiers valables :
  - 1) permis de conduire,
  - 2) autres;
- C. défaut de porter la ceinture de sécurité;
- D. défaut de porter un casque de protection;
- E. fatigue / somnolence;
- F. inattention / distraction;
- G. maintenance du véhicule:
  - 1) défaut de pneus de saison,
  - 2) profil des pneus insuffisant,
  - 3) montage incorrect des pneus;
- H. règles de circulation :
  - 1) franchissement de la ligne médiane,
  - 2) refus de priorité.

#### 1.4.1.2 État de santé des usagers

L'état de santé peut être un facteur déterminant dans le déroulement d'un accident, en ce qu'il est susceptible de rendre l'usager de la route incapable de maintenir le contrôle du véhicule.

L'état de santé des usagers est représenté de manière statistique sous les rubriques « autres facteurs » du chapitre 4.

#### 1.4.1.3 Autres facteurs liés aux usagers

Afin de permettre la prise en compte du contexte social des victimes décédées de la route, des informations telles que l'âge et le sexe des conducteurs ont également été considérées. Ces informations sont représentées de manière statistique sous les rubriques « autres facteurs » du chapitre 4.

### 1.4.2 Facteurs liés aux véhicules

Le type de véhicule impliqué dans un accident de la route joue un rôle primordial en ce qui concerne les conséquences de celui-ci. Ainsi, certains types de véhicules offrent des sécurités actives et passives plus effectives que d'autres. A titre d'exemple, en matière de sécurité passive, les voitures offrent plus de protections que les cycles ou les motocycles. Ces derniers rendent leurs conducteurs bien plus vulnérables par l'absence de cages de protection et de zones de déformation. Pour mitiger les conséquences d'un éventuel accident, les conducteurs de tels engins n'ont d'autres choix que de se munir de vêtements adaptés et de porter des équipements de protection dédiés.

Les camions n'offrent souvent que peu de sécurité passive à leurs occupants lors d'un accident avec un véhicule du même type du fait de l'absence d'une zone de déformation appropriée. Les conséquences peuvent ainsi être fatales en cas de carambolage sur autoroute à l'approche d'un bouchon non-identifié ou identifié trop tard.

Les éléments qui retiennent l'attention de l'AET sont surtout les défauts et autres déficiences qui peuvent être liés à la conception, à l'entretien ou à l'exploitation des véhicules impliqués dans un accident mortel. Sont exclus du présent chapitre les défauts liés à l'état des pneumatiques, dont l'utilisation relève généralement du comportement des usagers (défaut de changer les pneus usés) et qui sont dès lors considérés comme faisant partie des facteurs comportementaux.

Pour les accidents traités dans le présent rapport, aucun défaut aux véhicules n'a pu être mis en évidence.

### 1.4.3 Facteurs liés à l'infrastructure et son exploitation

Comme expliqué ci-avant, l'infrastructure fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'AET du fait que sa conception, sa mise en œuvre et son exploitation relèvent de la compétence des acteurs publics, dont notamment l'État et les communes.

Les facteurs ainsi pris en considération sont, d'une part, ceux liés directement à l'infrastructure (conception, mise en œuvre et type de voirie) et, d'autre part, ceux qui sont en relation avec son exploitation.

#### 1.4.3.1 Facteurs liés à l'infrastructure

L'infrastructure peut jouer un rôle prédominant lors d'un accident de la route. D'une part, la conception des routes peut diminuer ou accentuer les conséquences d'un accident. D'autre part, la configuration de l'infrastructure peut également influencer le comportement des usagers.

Les facteurs suivants liés à l'infrastructure ont été considérés :

- type de voirie,
- présence de glissières de sécurité<sup>3</sup>,
- présence d'obstacle latéral,
- présence de chantier fixe ou mobile.

#### 1.4.3.2 Facteurs liés à l'exploitation de l'infrastructure

L'exploitation de l'infrastructure, dont l'entretien fait partie, peut jouer un rôle dans le déroulement d'un accident. La gestion du trafic par l'intermédiaire de panneaux à messages variables peut également influencer le comportement des usagers de la route.

Pour les accidents traités dans le présent rapport, aucun facteur lié à l'exploitation de l'infrastructure n'a été mis en évidence.

---

<sup>3</sup> Les murs de séparation de type « californien » sont considérés comme des glissières de sécurité.

#### 1.4.4 Facteurs liés aux conditions de l'environnement routier

Certains facteurs environnementaux (nuit/jour, visibilité, vent, etc.) peuvent avoir une influence sur le comportement des usagers et sur le déroulement d'un accident. Pour les accidents traités dans le présent rapport, l'état de la chaussée (présence d'eau, de verglas, de neige ou d'un corps étranger), ainsi que d'autres facteurs permettant de mieux situer l'événement dans le contexte temporel (jour, date, heure), ont été considérés et sont représentés de manière statistique sous les rubriques « autres facteurs » du chapitre 4.

### 1.5 ÉVÉNEMENTS NOTIFIÉS ET ACCIDENTS ANALYSÉS

Pour l'année 2018, l'AET a reçu 37 notifications relatives à des événements mortels de la circulation, représentant au total 42 victimes décédées. Les autres personnes impliquées dans ces événements mortels ne sont pas visées par le présent rapport. Au final, 28 accidents mortels ont été retenus et sont présentés dans ce rapport, faisant un total de 33 victimes décédées sur les routes.

En analysant le nombre d'accidents corporels de 2010 à 2017 (Table 1), on constate que la variation d'une année à l'autre peut atteindre jusqu'à 10 %, alors que le nombre d'accidents mortels et de tués (Table 2) est relativement stable et oscille entre 3 et 4 % des accidents corporels, avec une pointe excédant les 4 % en 2013.

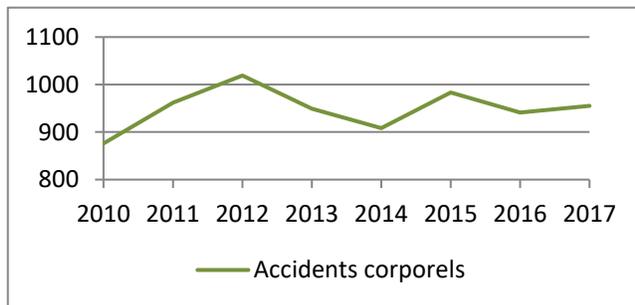


Table 1 (Source :STATEC, Police grand-ducal)

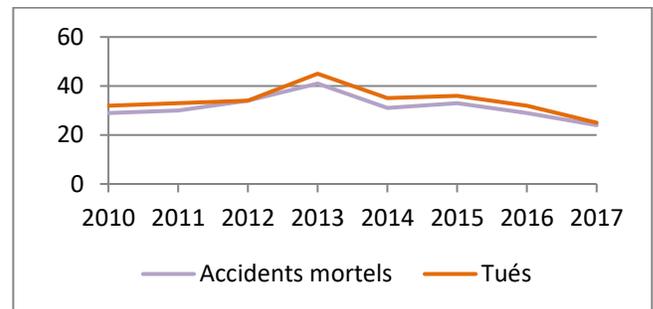


Table 2 (Source : STATEC, Police grand-ducal)

Le nombre statistiquement faible d'accidents mortels et de tués a pour conséquence que chaque accident et chaque victime décédée y prennent une proportion importante. Ainsi, un accident impliquant plus d'une victime décédée peut à lui seul augmenter significativement le nombre de tués par rapport à l'échantillon annuel. Au final, peu d'accidents avec plusieurs victimes décédées peuvent produire une variabilité statistique annuelle importante.

A titre d'exemple, en 2018 deux accidents impliquant chacun une voiture ont provoqué la mort de sept personnes. Ces accidents représentent 7,4% des accidents mortels considérés par l'AET en 2018 et 21,9% des tués. Sur la période analysée on peut comptabiliser en moyenne 11 tués pour 10 accidents mortels, alors que pour 2018 le taux était de 12 tués pour 10 accidents (ce qui équivaut à une augmentation de presque 10%). On peut conclure que la faible taille des échantillons analysés ne permet pas d'établir de tendance.

## **2. ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT AU MOINS UN MOTOCYCLE**

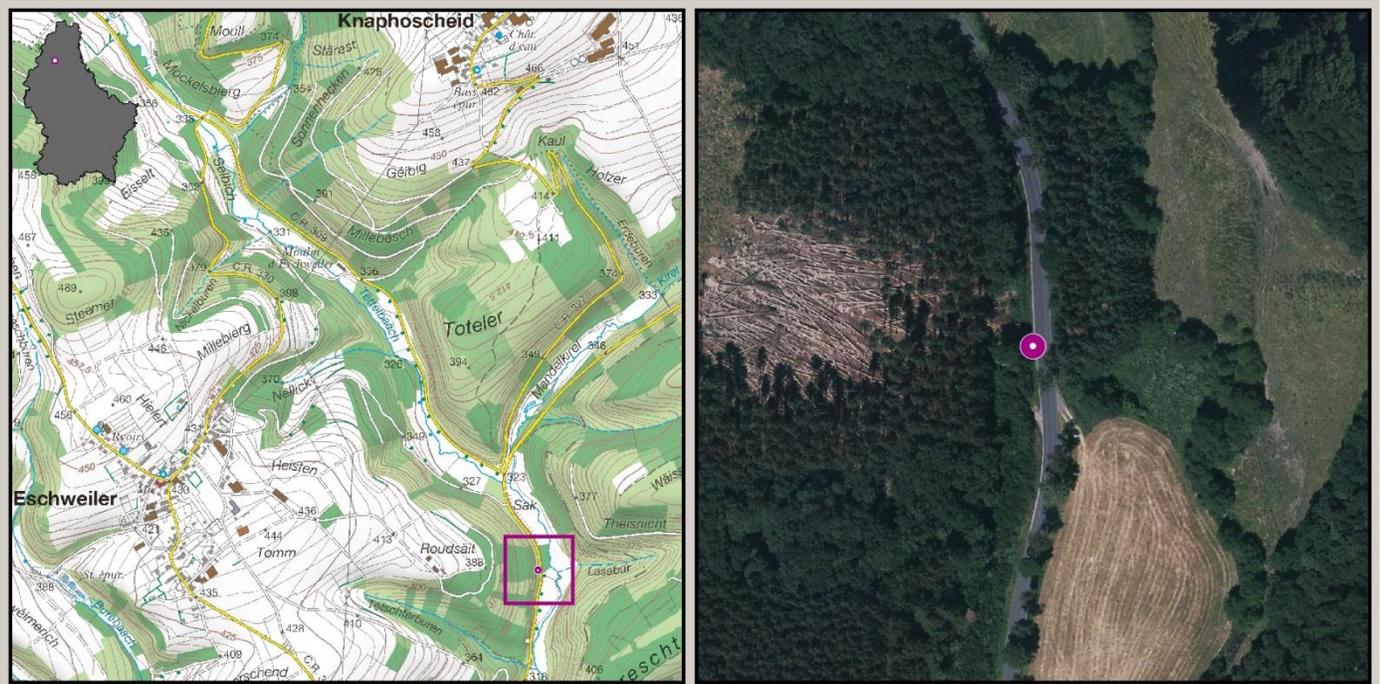
Sur les 28 accidents décrits dans le présent rapport, neuf ont impliqué au moins un motocycle dont le conducteur est décédé sur place ou dans les 30 jours suivant l'accident des suites de ses blessures.

Ces accidents n'ont pas fait d'autres victimes décédées.

### **2.1 RÉSUMÉ DES FAITS**

Les accidents mortels de la route impliquant au moins un motocycle sont présentés de manière synoptique dans ce chapitre. Les informations suivantes sont indiquées pour chaque accident :

- la localisation,
- les données de base,
- les facteurs liés à l'infrastructure,
- les circonstances de l'événement.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

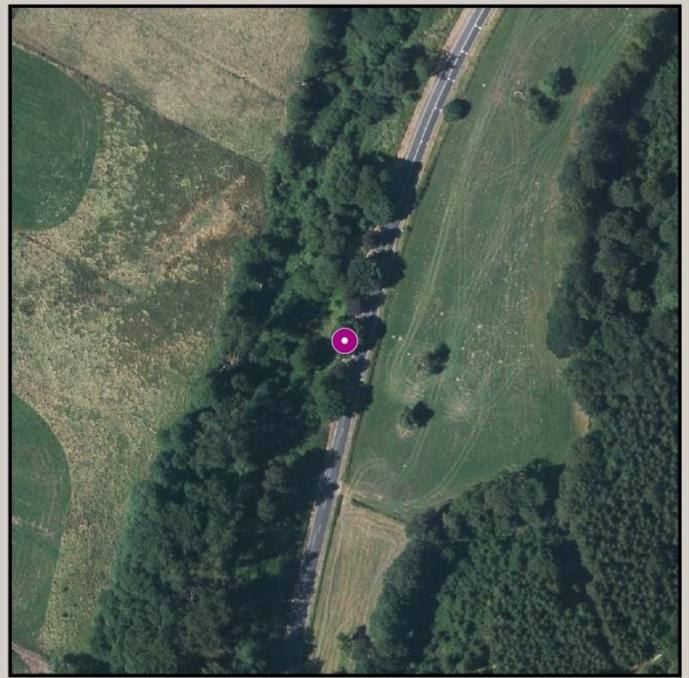
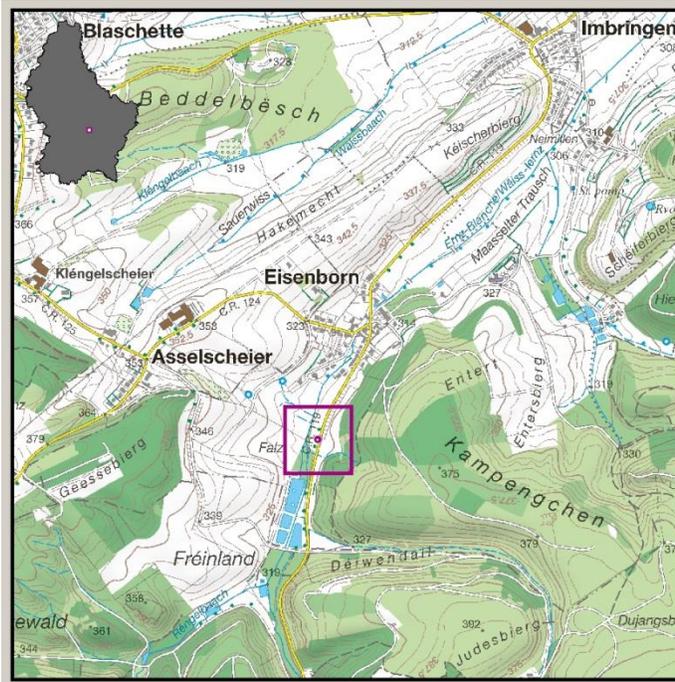
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
6 janvier 2018	Samedi	13:55	CR325	 Trail routier sportif, grosse cylindrée
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	27	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Pas de sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type trail routier sportif de grosse cylindrée a circulé sur le CR325 entre Drauffelt et Erpeldange. Dans un virage à droite le contrôle a été perdu. Le motocycliste a glissé vers la voie opposée et a heurté à deux reprises la glissière de sécurité. Lors du second impact, il a heurté un arbre se trouvant derrière la glissière de sécurité et il a été projeté sur la voie opposée où il s'est immobilisé.

Le motocycliste est décédé des suites de ses blessures.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

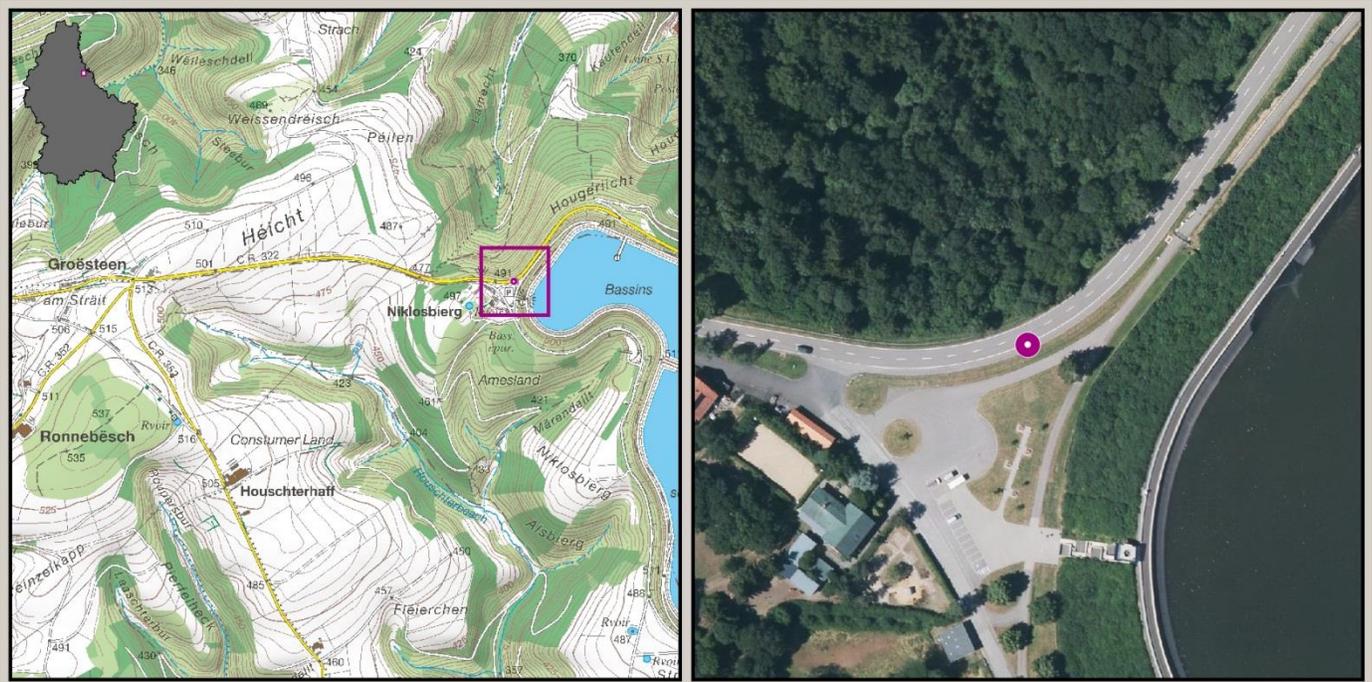
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
23 février 2018	Vendredi	8:10	CR119	 Trail routier sportif, grosse cylindrée
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	38	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type trail routier sportif de grosse cylindrée a circulé sur le CR119 entre Eisenborn et le lieu-dit « Stafelter ». Environ 100 mètres après la sortie d'Eisenborn, le contrôle a été perdu et le motorcycle a dérapé. Le motocycliste a glissé et a percuté un arbre. La moto a continué sa course sur plusieurs mètres avant de s'immobiliser.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
15 avril 2018	Dimanche	13:40	CR322	 Routier sportif  Break
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Motocycle	55	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un groupe de trois motocycles a circulé sur le CR322 entre le Mont Saint-Nicolas et Grauenstein. Dans un virage à droite, le dernier motocycle de type routière sportive en position inclinée est entré en collision avec une voiture de type break sur la voie opposée.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHE DE Luxembourg

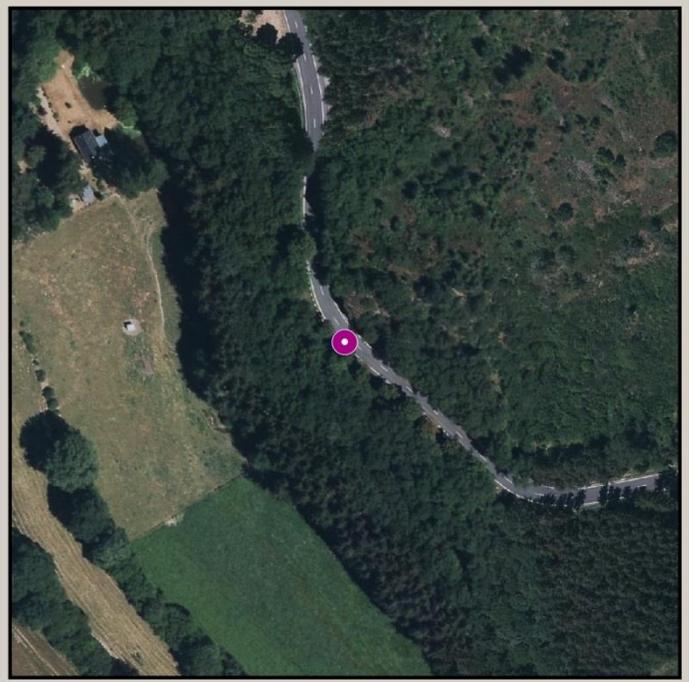
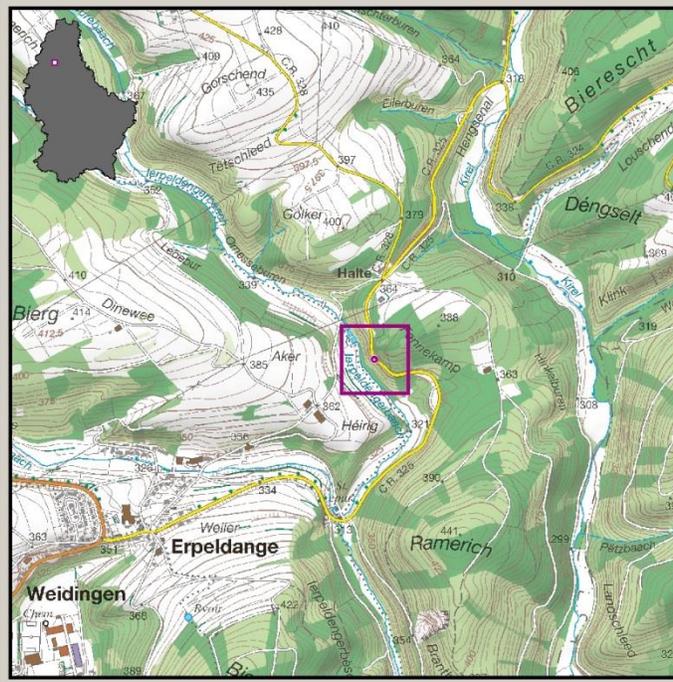
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
16 avril 2018	Lundi	7:45	CR306	 Roadster
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				 Minibus
N°	Désignation	Âge	Sexe	 Berline
1	Conducteur - Motorcycle	30	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type roadster a circulé sur le CR306 entre Vichten et Bissen. Lors du dépassement d'un minibus, le motorcycle est entré en collision avec une berline sur la voie opposée.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

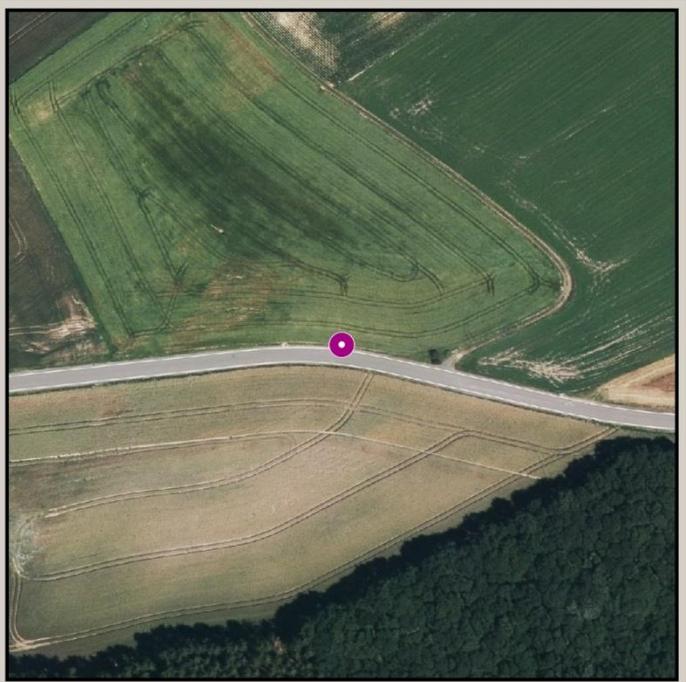
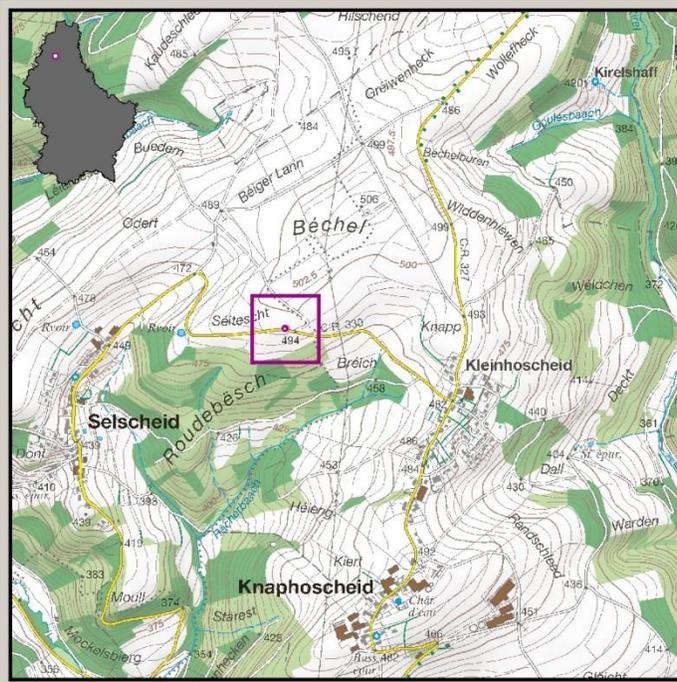
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
18 avril 2018	Mercredi	13:50	CR325	 Roadster
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	20	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissières de sécurité	Oui	Pas de sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un groupe de deux motocycles a circulé sur le CR325 entre Eschweiler et Erpeldange. Dans un virage à gauche, le deuxième motocycle de type roadster a fait une sortie de route et a impacté la glissière de sécurité sur sa voie. Le motocycliste a heurté un arbre qui se trouvait derrière la glissière de sécurité.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

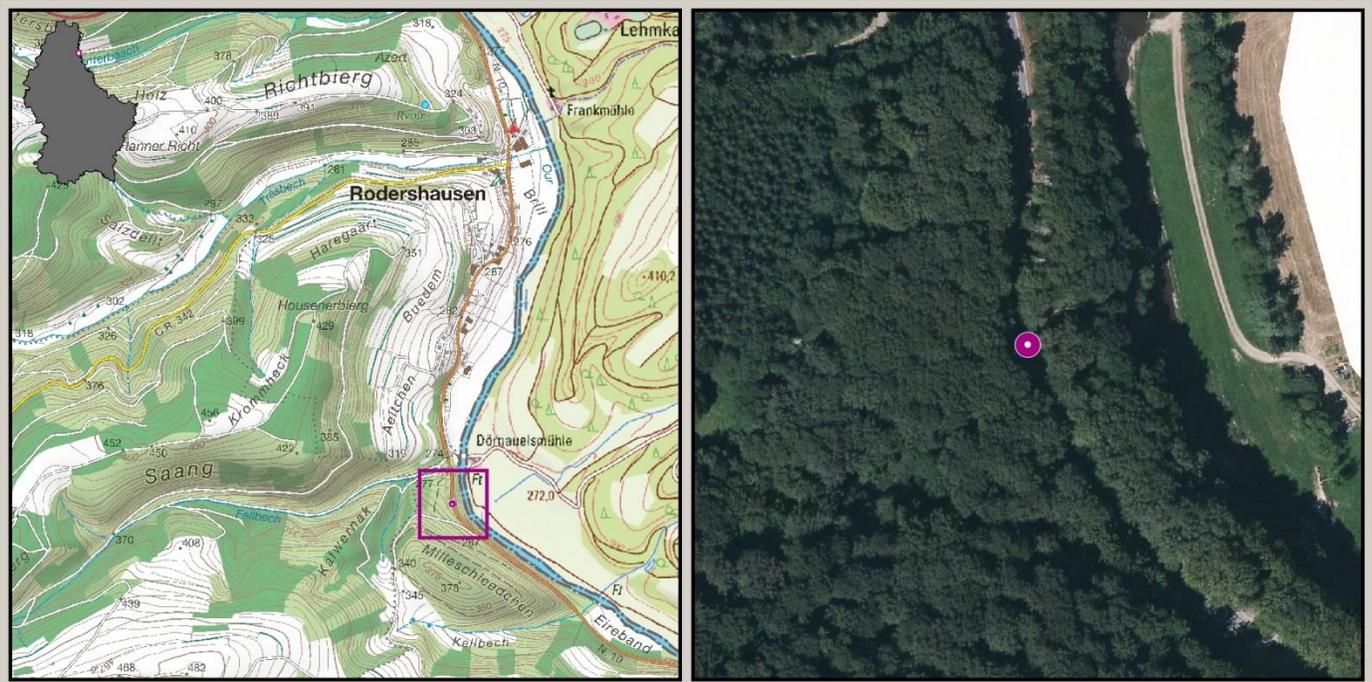
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
27 mai 2018	Dimanche	17:50	CR330	 Sportive, grosse cylindrée
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	35	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbuste
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un groupe de motos a circulé sur le CR330 entre Selscheid et Knaphoscheid, suivi par un autre groupe de six motos. Dans un virage à droite, le contrôle d'un motorcycle du premier groupe de type sportive de grosse cylindrée a été perdu et il s'est déporté sur la voie opposée. Le motocycliste a chuté et a heurté un arbuste.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

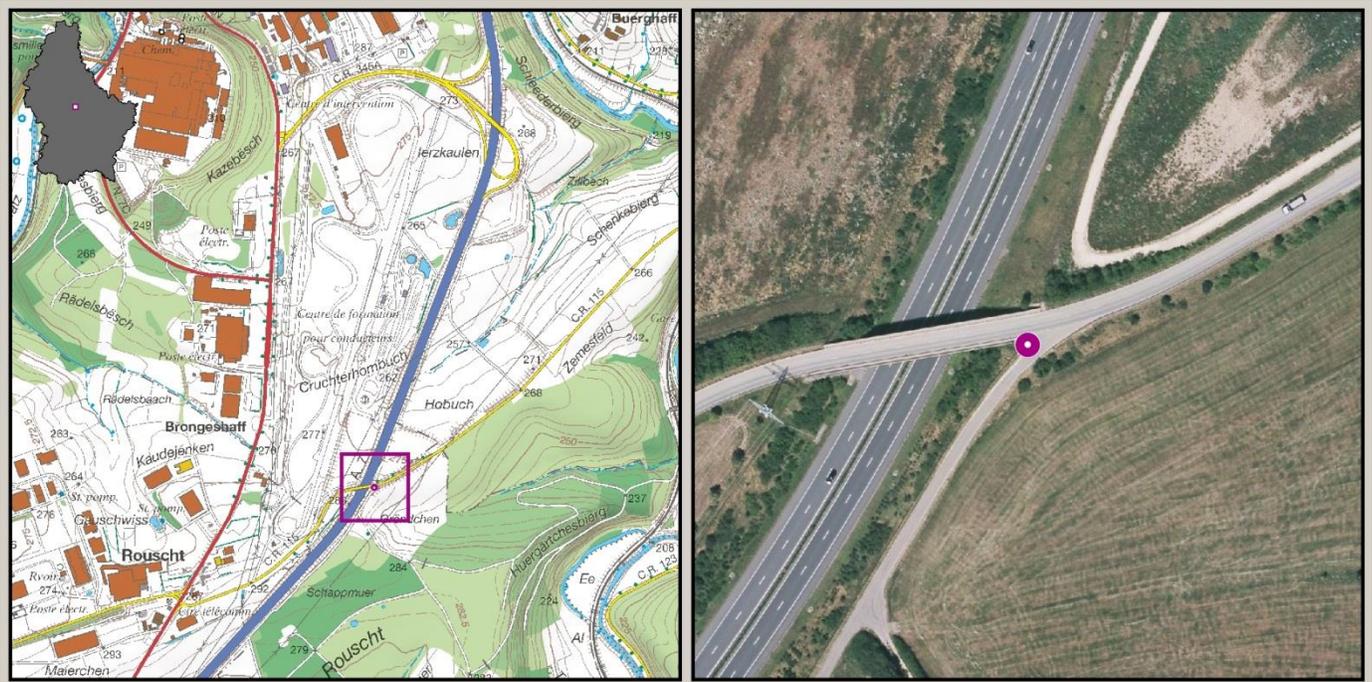
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
31 mai 2018	Judi	16:50	N10	Roadster Utilitaire sport avec remorque Autocar
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Motorcycle	45	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type sportive de grosse cylindrée a circulé sur la N10 en direction de Rodershausen. Dans un virage, un véhicule de type utilitaire sport avec remorque et un autocar venant en direction opposée étaient à l'arrêt sur leur voie respective. En essayant d'éviter la remorque sur sa voie, le contrôle du motorcycle a été perdu. Le motocycliste a chuté, a glissé sur la voie opposée où il est entré en collision frontale avec l'autocar à l'arrêt.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
28 juin 2018	Judi	12:25	CR115	 Supersport
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	29	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissières de sécurité	Oui	Encastrement sous la glissière Pas de second rail de sécurité au sol
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type supersport a circulé sur le CR115 entre Roost et Cruchten. Dans un virage à droite le contrôle a été perdu. Le motocycliste a chuté et il a glissé sur la voie opposée où il s'est encastré sous la glissière de sécurité.

Le motocycliste est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
23 juillet 2018	Lundi	11:40	CR122	 Sportster
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Motocycle	23	M	

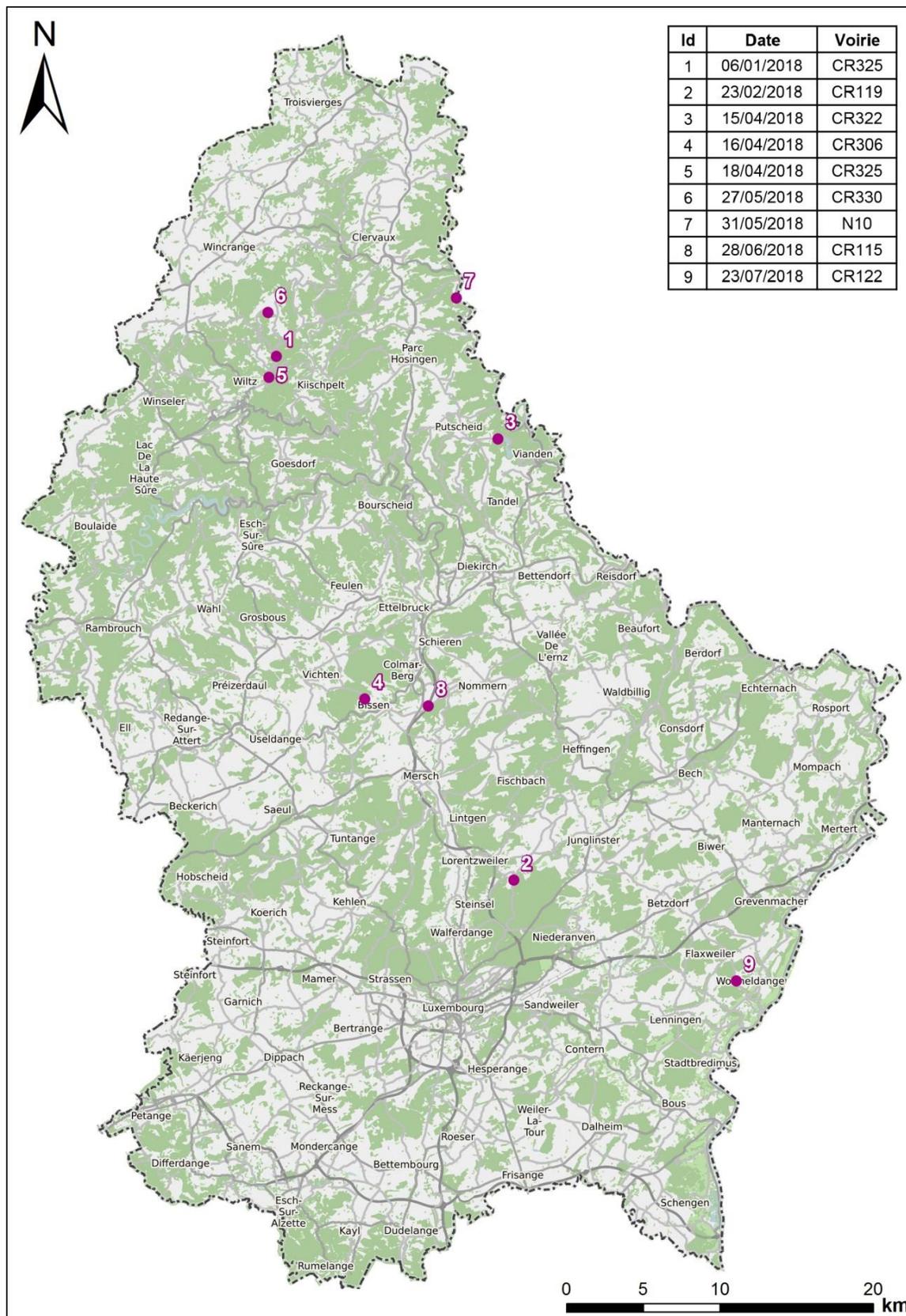
Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Pas de sortie de route de la camionnette
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type sportster a circulé sur le CR122 entre Dreiborn et Flaxweiler. Dans un virage à droite, une camionnette circulant en sens opposé s'est déportée sur sa voie. Les deux véhicules sont entrés en collision frontale. Le motocycliste a été projeté par-dessus la glissière de sécurité dans le ravin longeant la route. La camionnette s'est immobilisée contre la glissière de sécurité.

Le motocycliste est décédé sur place.

## 2.2 LOCALISATION DES ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT AU MOINS UN MOTOCYCLE



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

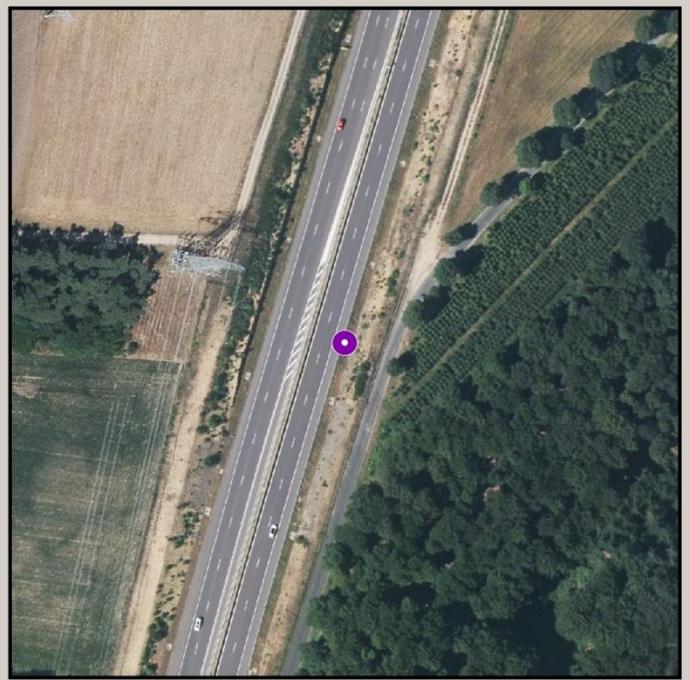
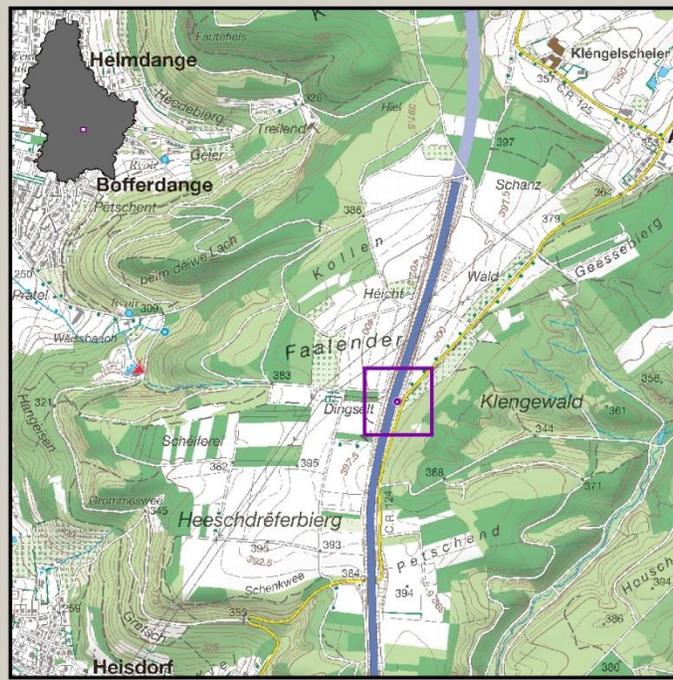
### **3. AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE**

Sur les 28 accidents décrits dans le présent rapport, 19 n'ont pas impliqué de motorcycle. Ces accidents sont regroupés sous la catégorie « autres accidents mortels de la route ». Ils ont fait 24 victimes décédées sur place ou dans les 30 jours suivant l'accident des suites de leurs blessures.

#### **3.1 RÉSUMÉ DES FAITS**

Les accidents mortels de la route n'impliquant pas de motorcycle sont présentés de manière synoptique dans ce chapitre. Les informations suivantes sont indiquées pour chaque accident :

- la localisation,
- les données de base,
- les facteurs liés à l'infrastructure,
- les circonstances de l'événement.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
20 janvier 2018	Samedi	15:30	A7	 Berline
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	34	M	
2	Passager avant			
3	Passager arrière/droite			

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Décollage au contact de la glissière
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un panneau fixe
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type berline a circulé sur l'A7 en direction de Colmar-Berg. Dans un virage à droite, le contrôle du véhicule a été perdu et il a dérapé. Au contact de la glissière de sécurité à extrémité abaissée, le véhicule a été projeté en l'air et a heurté un panneau fixe 53 mètres plus loin. Il s'est ensuite retourné sur le toit et a atterri sur la glissière de sécurité avec la partie arrière.

Le conducteur et deux passagers sont décédés sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
22 janvier 2018	Lundi	21:12	N12	 Citadine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	19	F	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine a circulé sur la N12 entre Hierheck et Grosbous. Dans un virage à droite, le contrôle du véhicule a été perdu. Le véhicule a fait un tête-à-queue et il est entré en collision avec un arbre longeant la voie opposée de la chaussée.

Le conducteur est décédé des suites de ses blessures.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

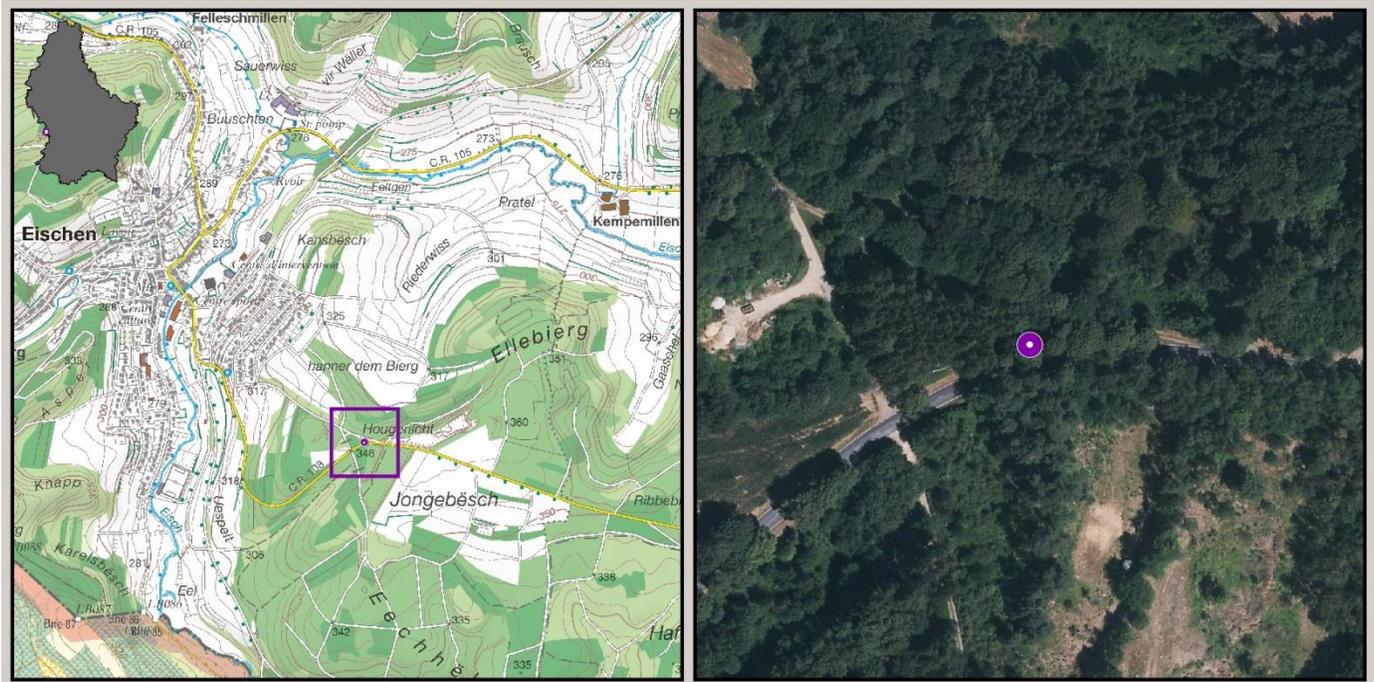
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
3 février 2018	Samedi	02:00	CR306	 Utilitaire sport
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	31	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type utilitaire sport a circulé sur le CR306 entre Vichten et Grosbous. Dans un virage à gauche, le contrôle du véhicule a été perdu et il est entré en collision frontale avec un arbre longeant sa voie. Il a glissé dans un ravin, a fait plusieurs tonneaux et a pris feu.

Le conducteur est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

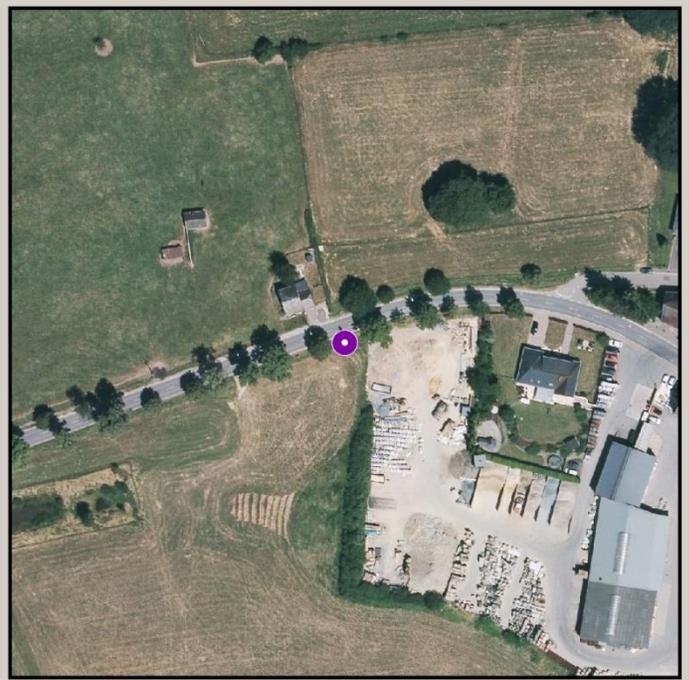
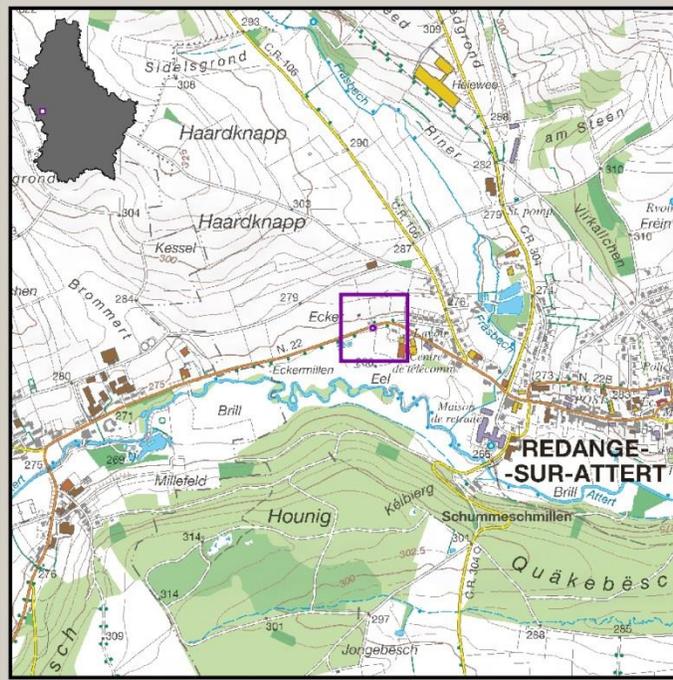
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
20 février 2018	Mardi	23:30	CR108	 Compacte
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	64	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec des arbres
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type compacte a circulé sur le CR108 entre Steinfort et Eischen. Dans un virage à gauche, le contrôle du véhicule a été perdu. Il a fait une sortie de route, heurtant un premier arbre puis un second contre lequel le véhicule s'est immobilisé.

Le conducteur est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

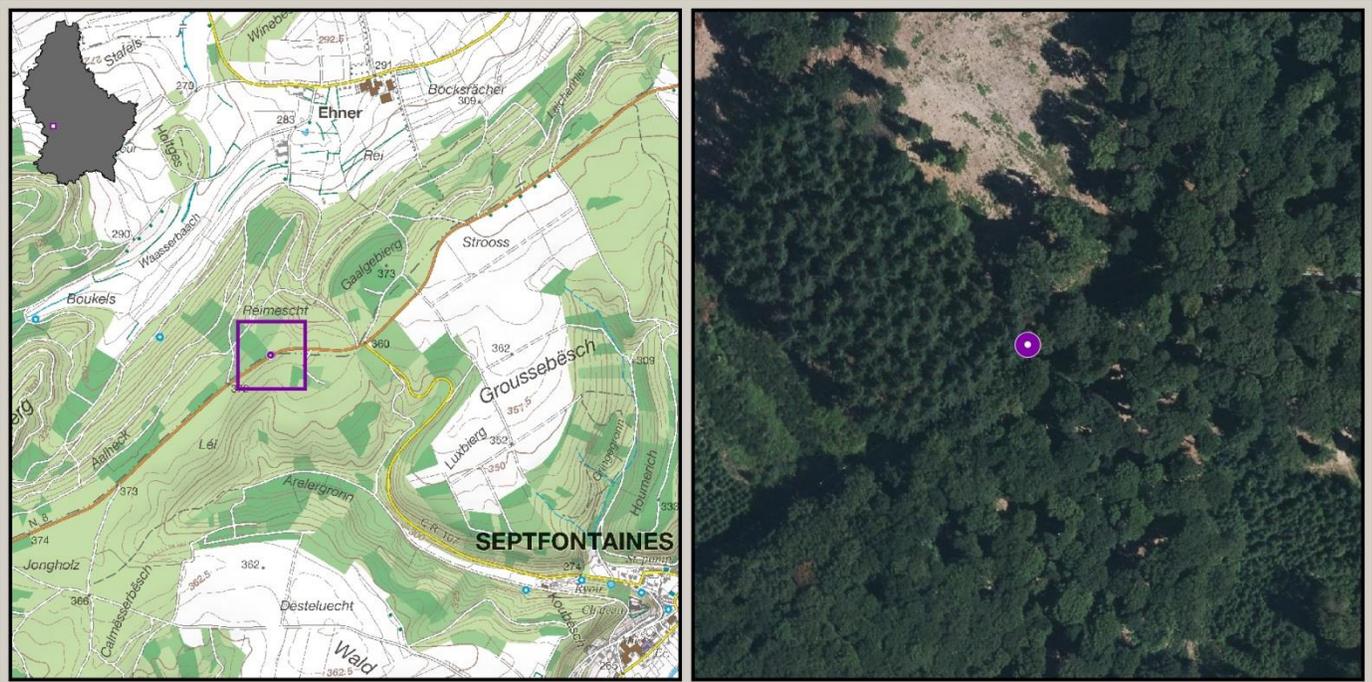
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
23 février 2018	Vendredi	13:45	N22	 Utilitaire sport  Compacte
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Compacte	24	F	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type compacte a circulé sur la N22 entre Redange-Sur-Attert et Eil. En sortie d'un virage à gauche, le contrôle du véhicule de type compacte a été perdu. Il est entré en collision frontale avec un véhicule de type utilitaire sport sur la voie opposée.

Le conducteur du véhicule de type compacte est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date		Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
25 mars 2018		Dimanche	21:30	N8	
Victime(s) décédée(s)					
N°	Désignation	Âge	Sexe		
1	Conducteur	39	M		

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Pas de sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type Quad a circulé sur la N8 entre Kreizerbuch et Saeul. A l'approche d'un virage à droite, le contrôle du véhicule a été perdu. Il a touché la glissière de sécurité sur la voie opposée et a terminé sa course au milieu de la chaussée. Le conducteur a été retrouvé à côté de son véhicule.

Le conducteur est décédé des suites de ses blessures.

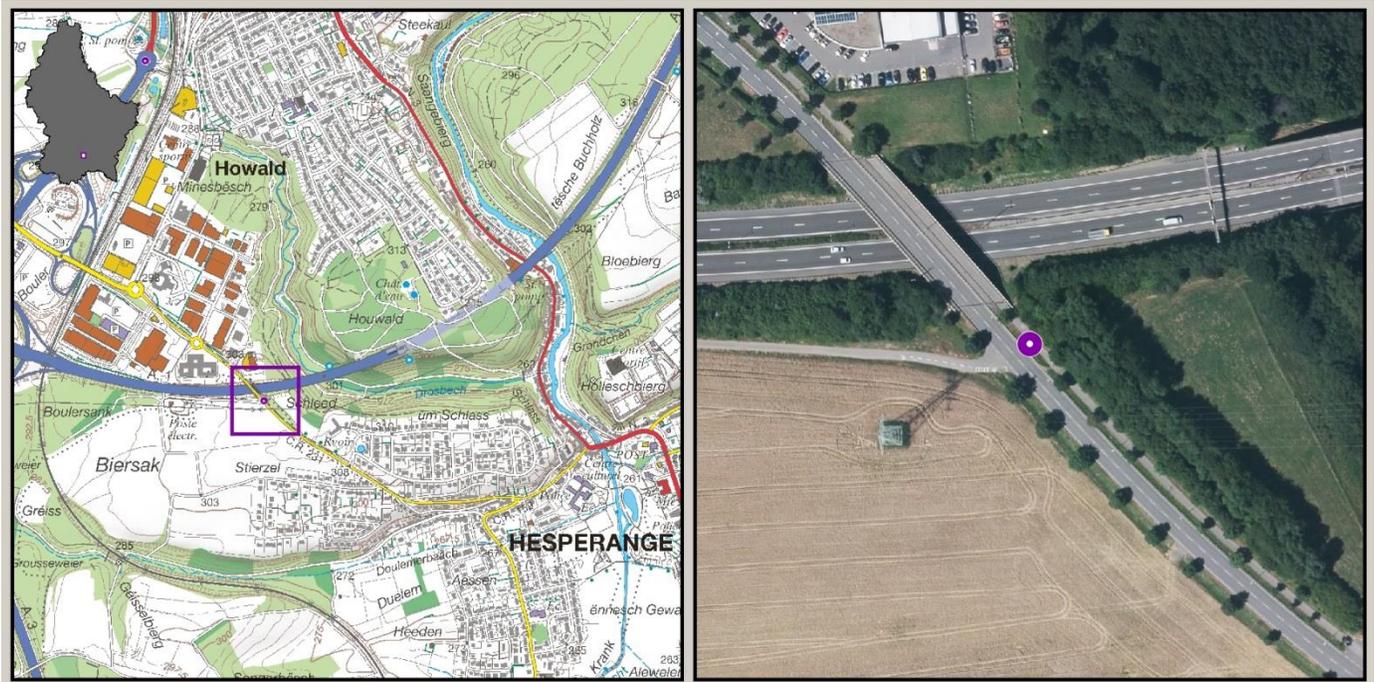


© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
3 mai 2018	Judi	14:00	N11	Compacte Limousine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur – Compacte	78	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

Circonstances de l'accident
<p>Un véhicule de type compacte a circulé sur la N11 entre Junglinster et Luxembourg. La perte de contrôle d'un véhicule de type limousine circulant en sens opposé a engendré une collision frontale avec le véhicule de type compacte.</p> <p>Le conducteur du véhicule de type compacte est décédé des suites de ses blessures.</p>



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

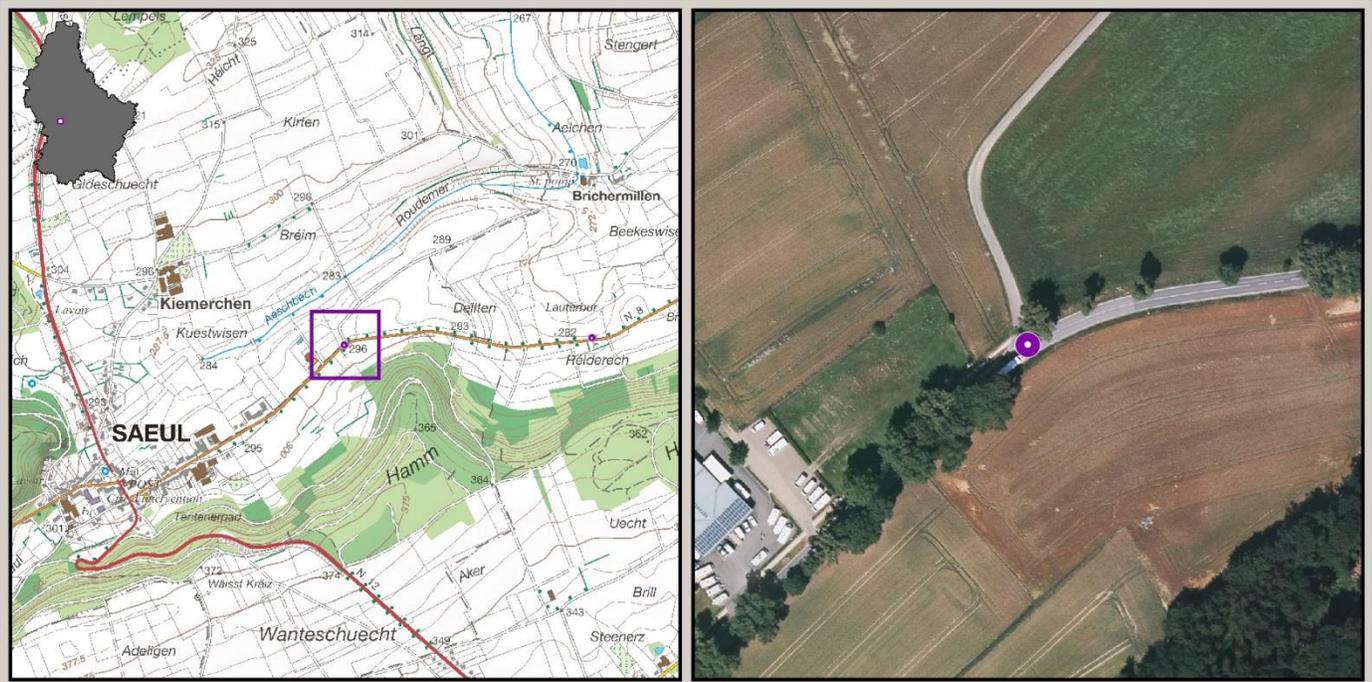
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
12 mai 2018	Samedi	16:20	CR231	Compacte 
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Cycle	13	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un cycle en provenance d'une piste cyclable s'est engagé sur le CR231 en direction de Howald et est entré en collision avec un véhicule de type compacte qui circulait dans la même direction.

Le cycliste est décédé des suites de ses blessures.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

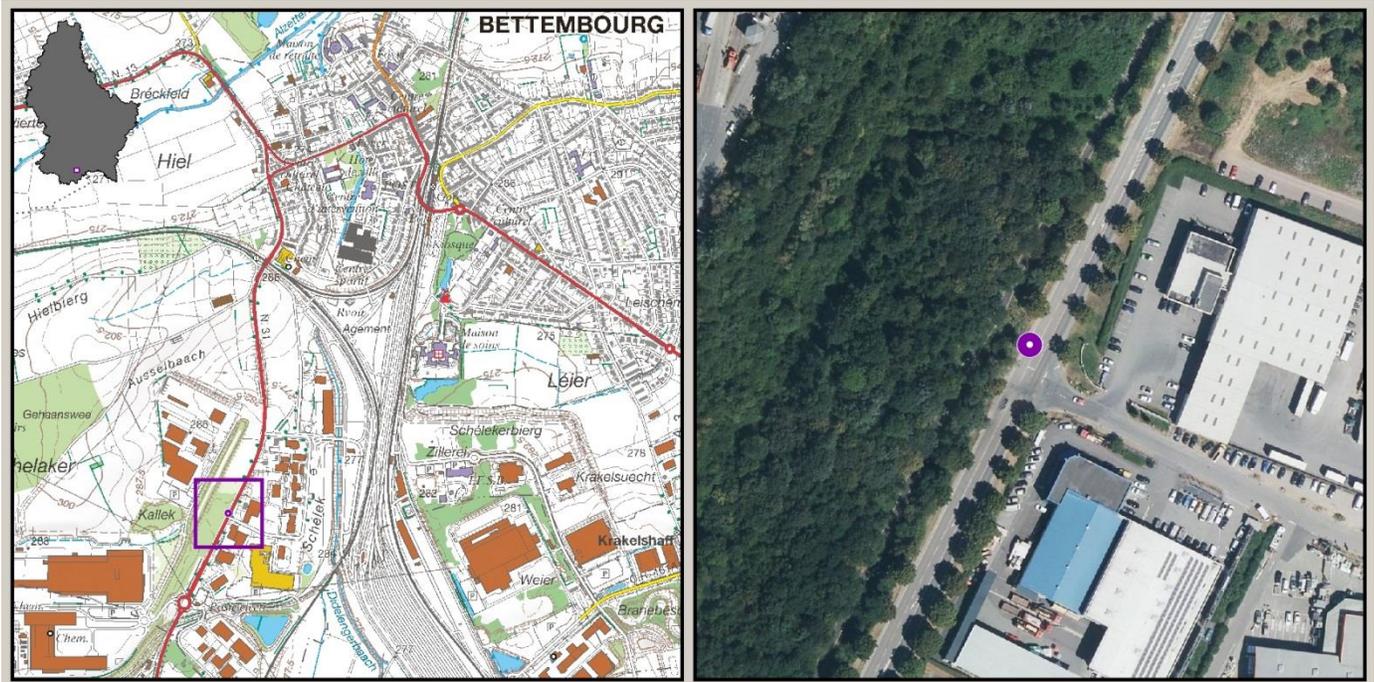
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
5 juillet 2018	Jeu	20:13	N8	 Berline  Autocar
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Berline	37	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type berline a circulé sur la N8 entre Brouch et Saeul. Dans un virage à gauche, le contrôle du véhicule a été perdu et il est entré en collision frontale avec un bus sur la voie opposée. La voiture s'est ensuite encastrée dans un arbre longeant la voie opposée.

Le conducteur du véhicule de type berline est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

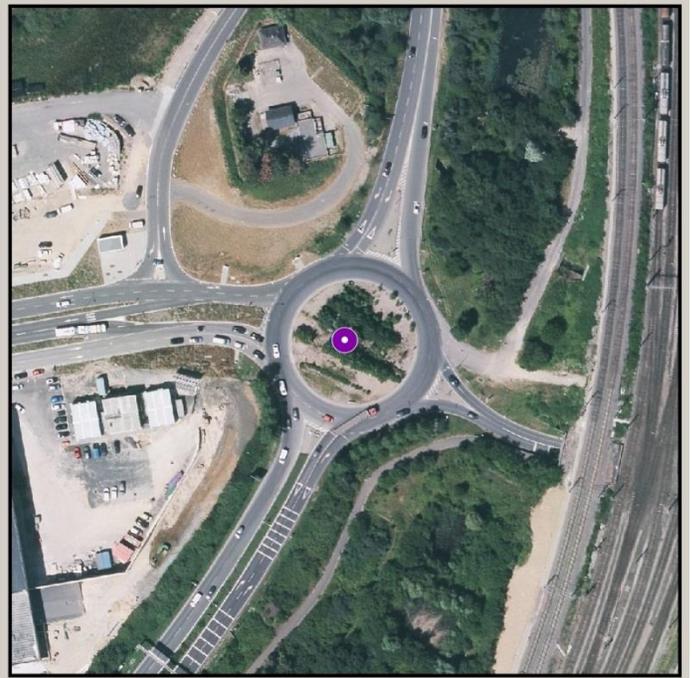
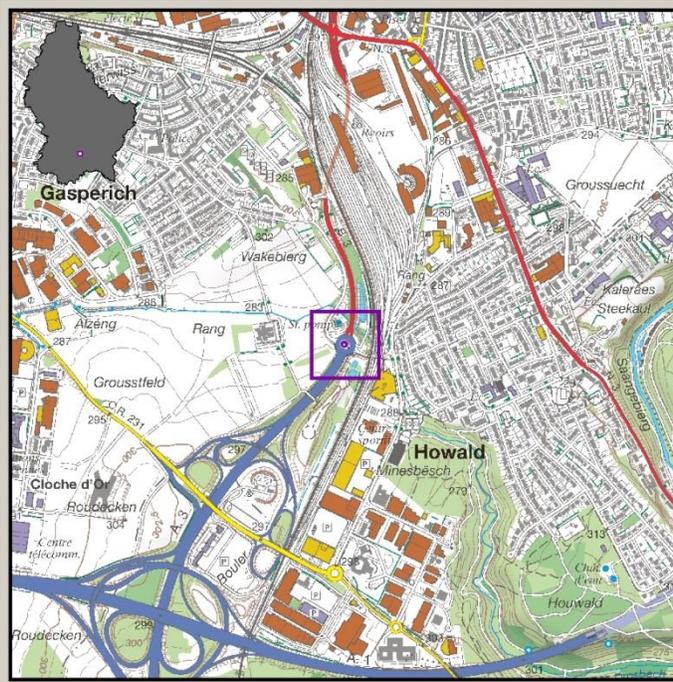
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
21 juillet 2018	Samedi	03:10	N31	 Citadine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Piéton	56	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un piéton marchait le long de la N31 entre Bettembourg et Dudelange et a été percuté par un véhicule de type citadine qui circulait sur la même voie en direction de Dudelange.

Le piéton est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

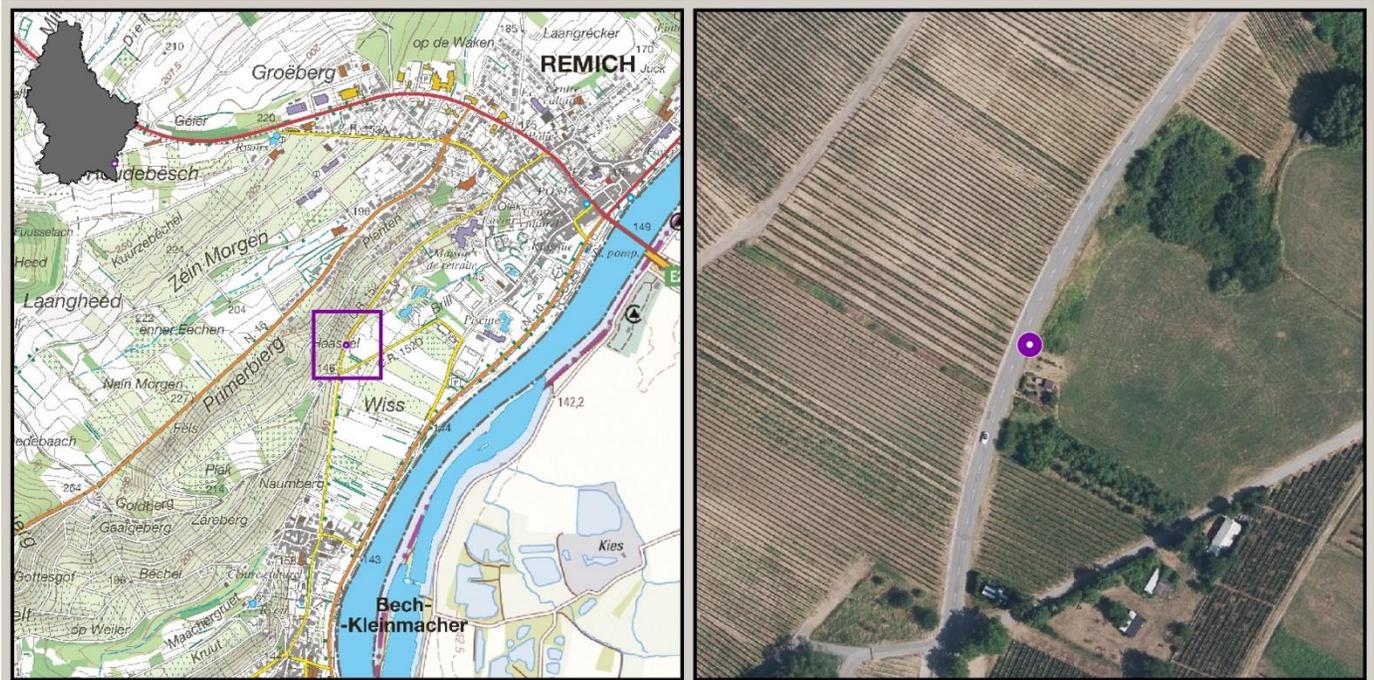
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
4 aout 2018	Samedi	02:30	B.3	 Berline
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	33	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type berline a circulé sur la B.3 (Pénétrante sud) en direction du rond-point Gluck. A l'entrée du rond-point, le contrôle du véhicule a été perdu et il s'est encastré dans un arbre sur l'îlot du rond-point.

Le conducteur est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

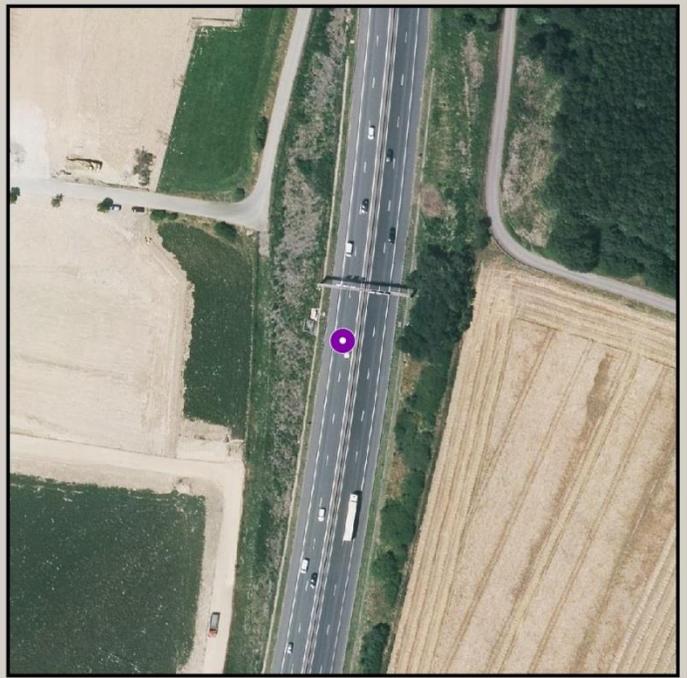
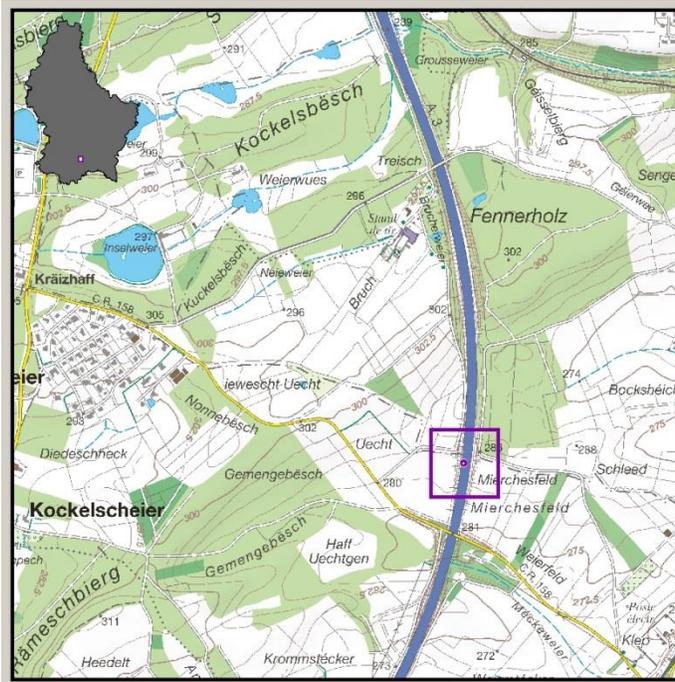
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
28 septembre 2018	Vendredi	11:40	CR152	 Citadine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Piéton - Ouvrier	52	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Oui	Collision avec une personne hors de la zone protégée

**Circonstances de l'accident**

Dans le cadre de travaux en bordure du CR152 entre Remich et Bech-Kleinmacher, un chantier protégé par plusieurs balises a été mis en place sur une des deux voies de circulation. Un ouvrier est tombé en arrière sur la voie ouverte à la circulation où il a été happé par une voiture de type citadine.

L'ouvrier est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

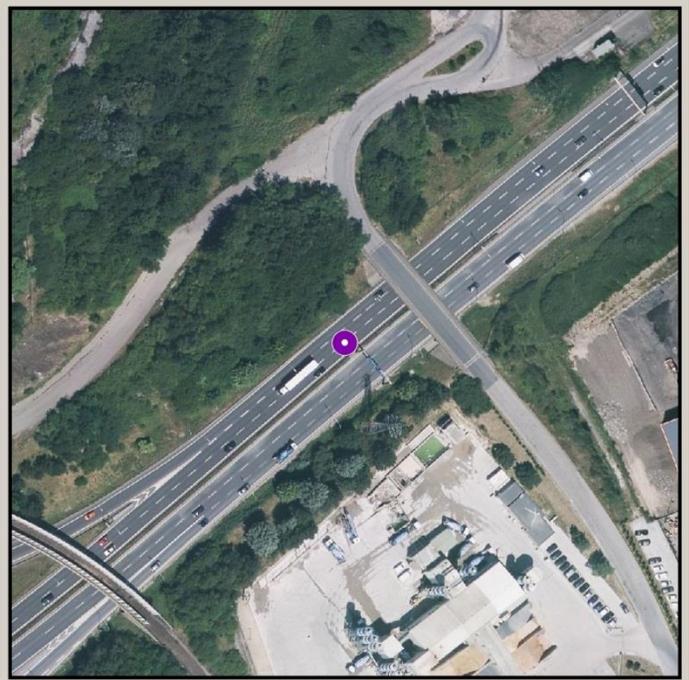
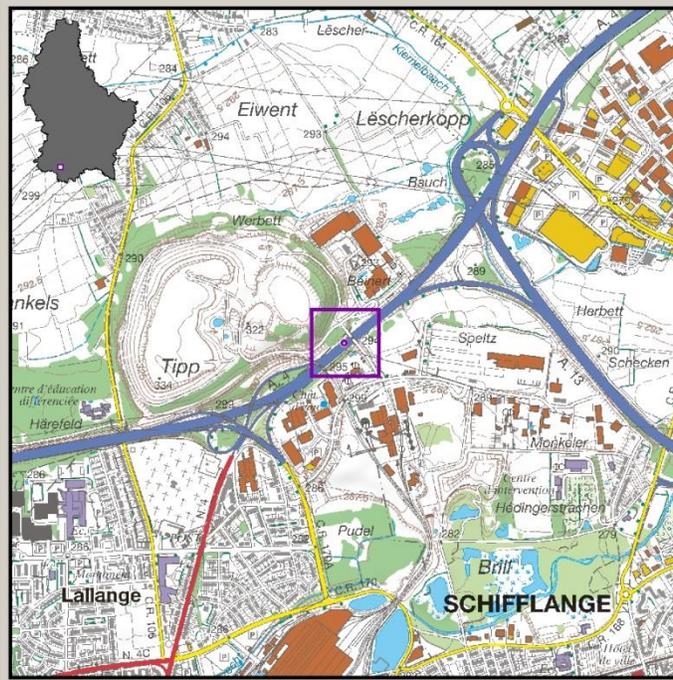
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
30 septembre 2018	Dimanche	07:02	A3	Citadine Autocar
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Citadine	18	M	
2	Passager avant - Citadine			
3	Passager arrière/droite - Citadine			
4	Passager arrière/gauche - Citadine			

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissières de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Oui	Collision avec un véhicule venant de face

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine a circulé sur l'A3 en direction de la France. En raison d'un chantier, les voies de circulation en direction de Luxembourg étaient fermées et la voie de gauche en direction de la France était utilisée en contresens. Au point kilométrique 3,5, le contrôle du véhicule a été perdu et il est entré en collision frontale avec un autocar sur la voie opposée.

Le conducteur et le passager avant du véhicule de type citadine sont décédés sur place et les deux passagers arrière sont décédés des suites de leurs blessures.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

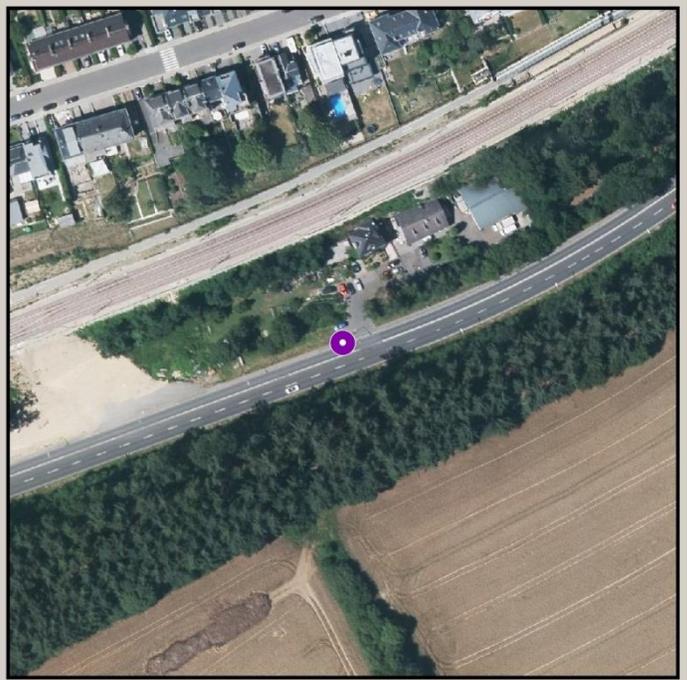
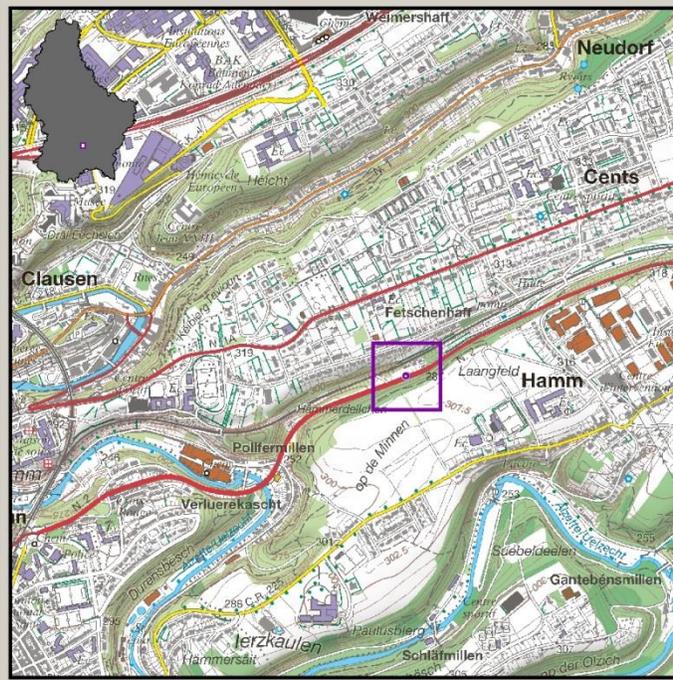
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
13 octobre 2018	Samedi	7:48	A4	 Berline  Compacte
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Compacte	88	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type compacte a circulé à contresens sur l'A4 en direction de Luxembourg. A hauteur de la sortie n°5 il est entré en collision frontale avec un véhicule de type berline circulant en direction d'Esch-sur-Alzette.

Le conducteur du véhicule de type compacte est décédé des suites de ses blessures.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

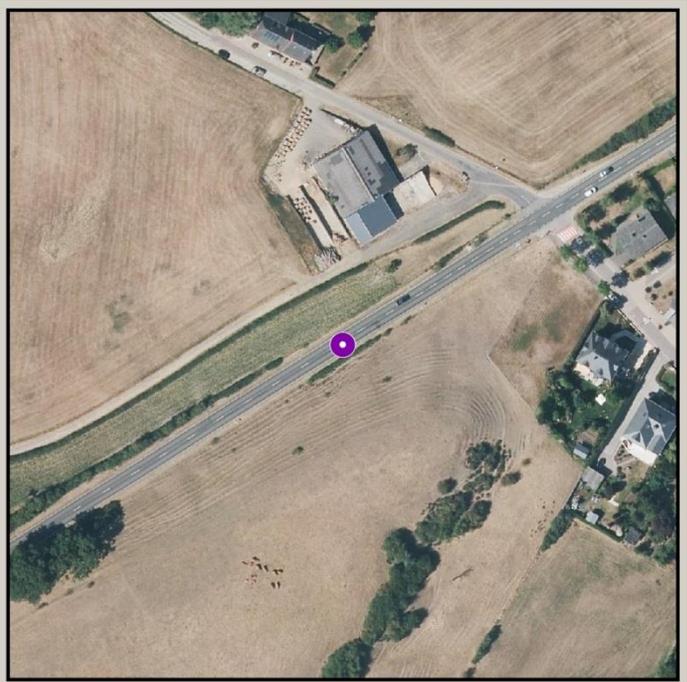
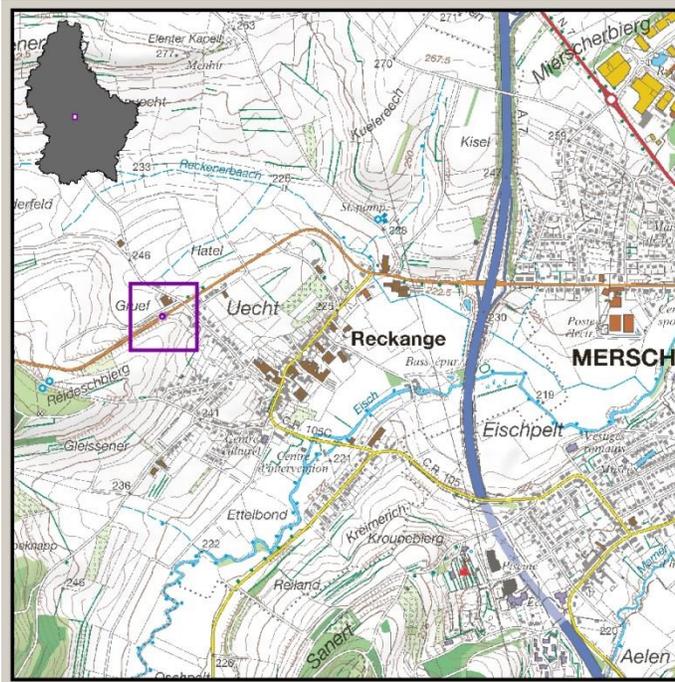
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
16 octobre 2018	Mardi	16:25	N2	
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				 Électrique
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Cycle	60	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un poteau d'éclairage public
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un cycle électrique a circulé sur la N2 entre Hamm et Pulvermühle. En s'engageant sur le trottoir pour laisser passer un autobus, le contrôle du cycle a été perdu. Le cycliste a été projeté par-dessus le guidon et a percuté le poteau d'éclairage public.

Le cycliste est décédé des suites de ses blessures.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

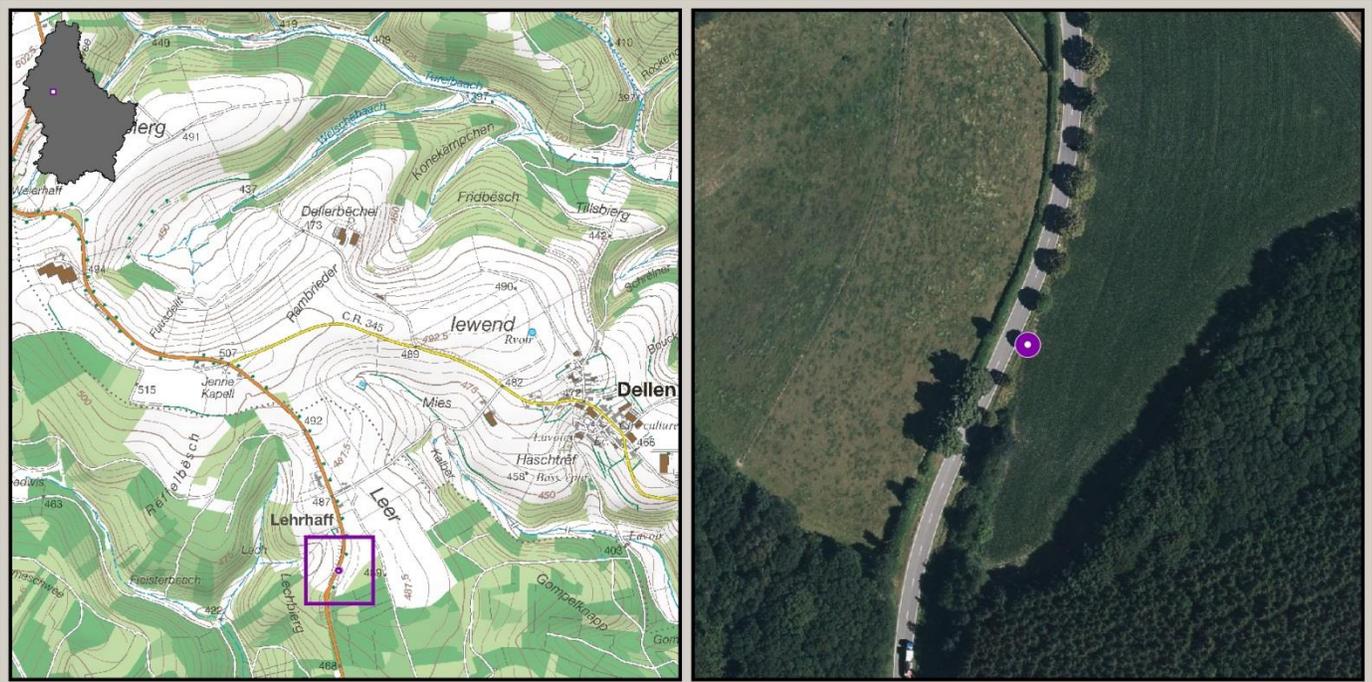
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
22 octobre 2018	Lundi	8:55	N8	 Utilitaire  Camion à benne
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur – Utilitaire	52	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Une camionnette de type utilitaire a circulé sur la N8 entre Reckange et Brouch. Environ 50 mètres après la sortie de Reckange elle est entrée en collision frontale avec un camion à benne sur la voie opposée.

Le chauffeur du véhicule utilitaire est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

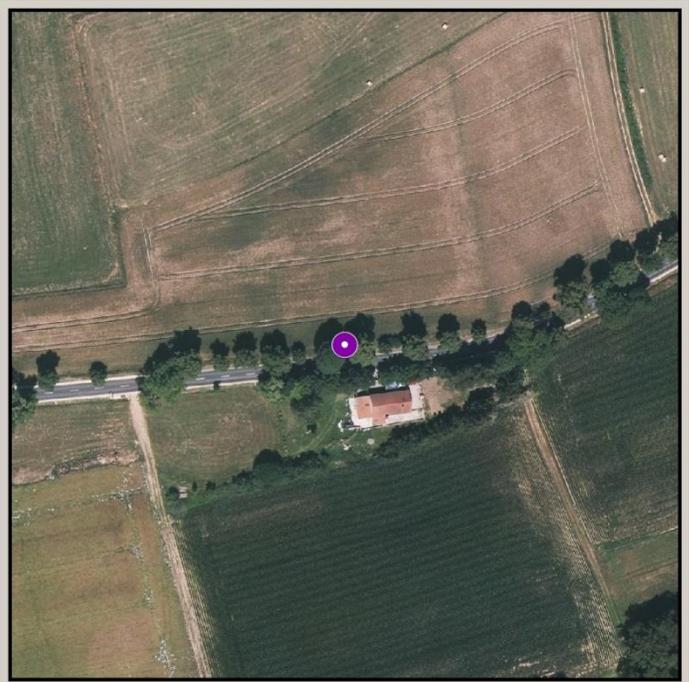
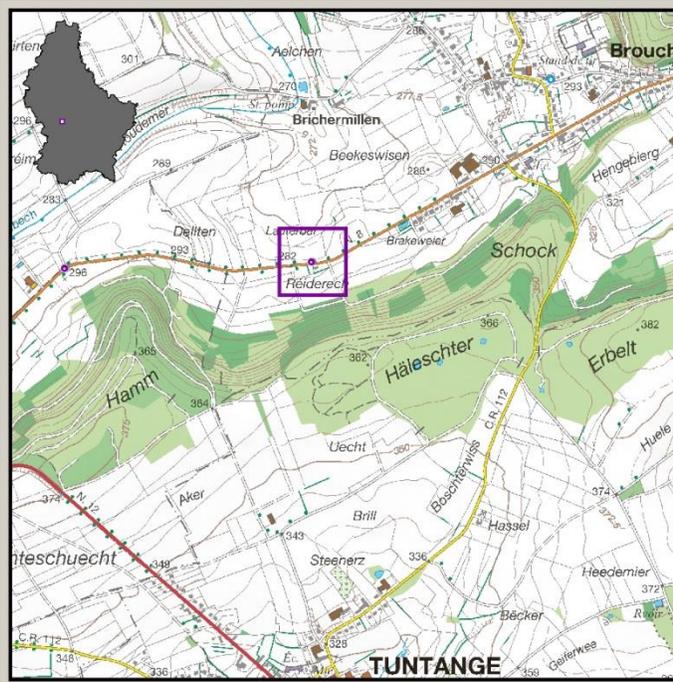
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
24 octobre 2018	Mercredi	07:10	N12	 Limousine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	22	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Une voiture de type limousine a circulé sur la N12 entre Grosbous et Hierheck. Dans un virage à droite, le contrôle du véhicule a été perdu, il a fait un tête-à-queue et a heurté un arbre longeant sa voie. Le véhicule s'est immobilisé dans un champ adjacent.

Le conducteur est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

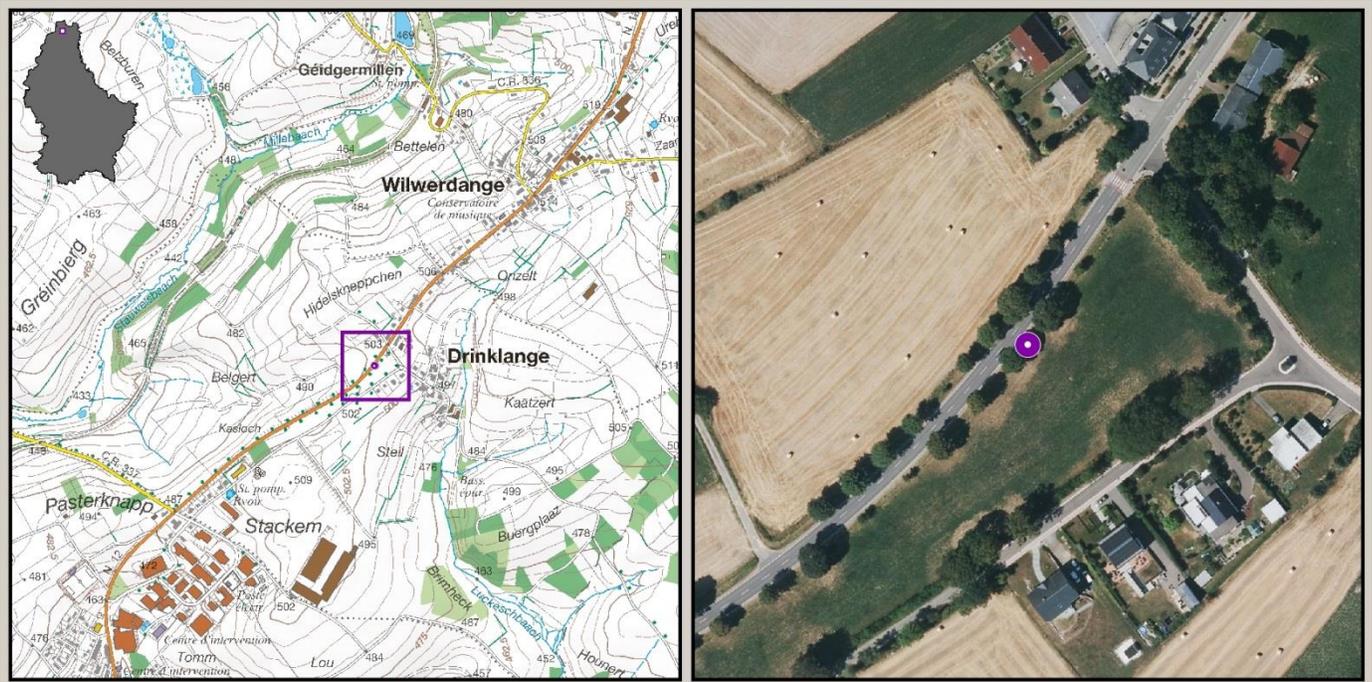
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
27 octobre 2018	Samedi	01:15	N8	 Citadine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	35	M	

Facteurs liés à l'infrastructure		Conséquence
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine a circulé sur la N8 entre Brouch et Saeul. Dans un virage à droite, le contrôle du véhicule a été perdu et il est entré en collision avec un arbre longeant sa voie.

Le conducteur est décédé sur place.



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
27 décembre 2018	Judi	22:55	N12	 Compacte
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	20	F	

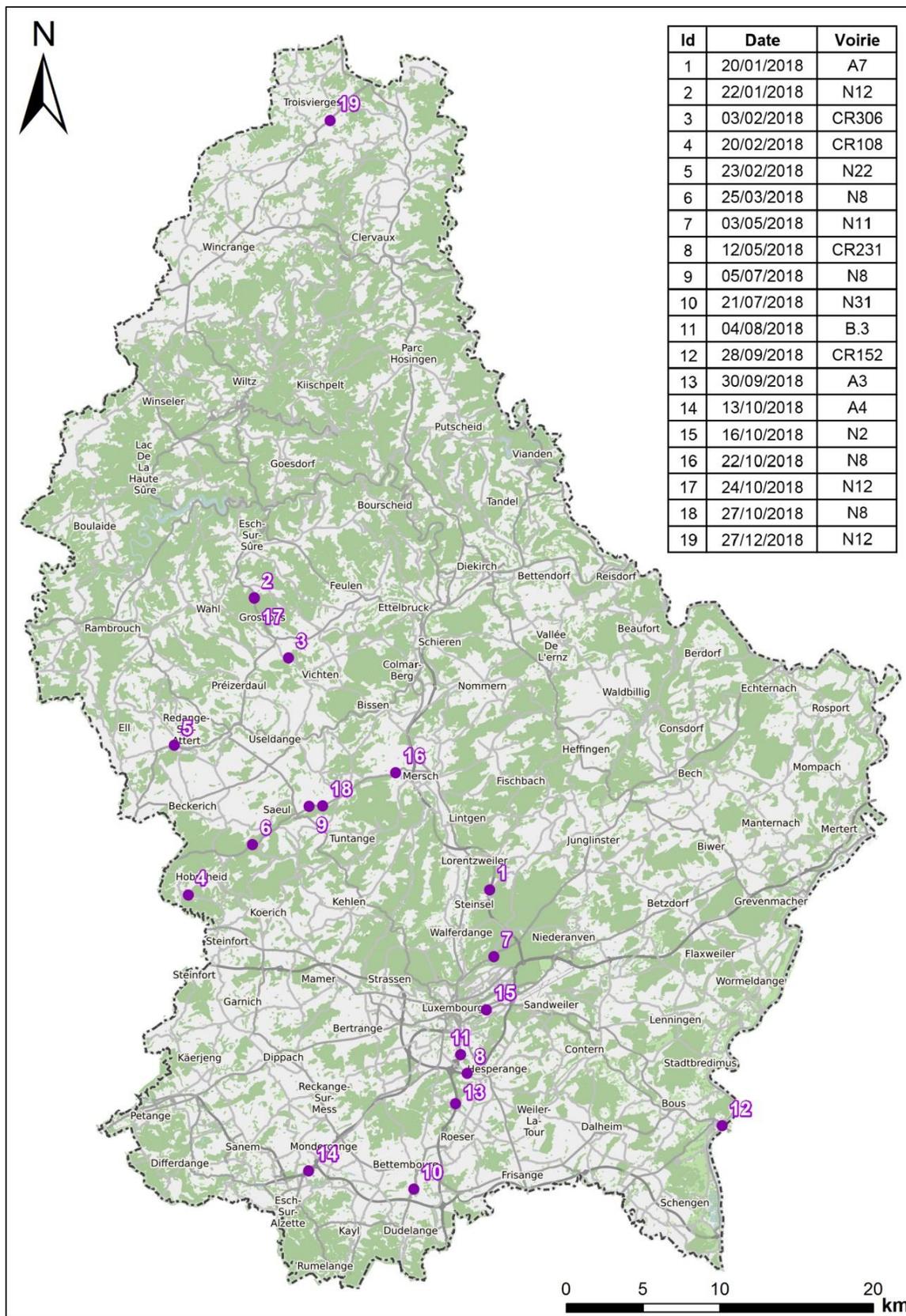
Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissières de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type compacte a circulé sur la N12 entre Troisvierges et Drinklange. Dans un virage à gauche le contrôle du véhicule a été perdu et il est entré en collision frontale avec un arbre longeant sa voie.

Le conducteur est décédé sur place.

### 3.2 LOCALISATION DES AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE



© ORIGINE CADASTRE: DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHE DE Luxembourg

## 4. REPRÉSENTATIONS STATISTIQUES

### 4.1 ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT AU MOINS UN MOTOCYCLE

#### 4.1.1 Facteurs comportementaux

				2018
A	Conduite sous influence de substances licites et illicites	1)	Alcool	0
		2)	Cannabis	0
		3)	Drogues dures	0
B	Défaut de papiers valables	1)	Permis de conduire	2
		2)	Autres	0
C	Défaut de porter la ceinture de sécurité			N/A
D	Défaut du port d'un casque de protection			0
E	Fatigue / somnolence			1
F	Inattention / Distraction			0
G	Maintenance du véhicule	1)	Défaut de pneus	2
		2)	Profil des pneus insuffisant	2
		3)	Montage incorrect des pneus	0
H	Règles de circulation	1)	Franchissement de la ligne médiane	6
		2)	Refus de priorité	0

#### 4.1.2 Facteurs liés à l'infrastructure

				2018	
I	Type de voirie			A	0
				B.	0
				N	1
				CR	8
				VC	0
J	Présence de glissière de sécurité	Oui	Sortie de route	0	
			Pas de sortie de route	3	
			Encastrement sous la glissière	1	
			Pas de conséquence	1	
		Non	Sortie de route	2	
			Pas de conséquence	2	
K	Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre / arbuste	4	
			Collision avec autre obstacle	0	
			Pas de conséquence	4	
		Non	N/A	1	
L	Présence de chantier fixe ou mobile	Oui	N/A	0	
		Non	N/A	9	

#### 4.1.3 Autres facteurs

				2018	
M	État de santé			0	
N	Tranche d'âge des conducteurs et des piétons décédés			< 18	0
				18 - 29	4
				30 - 59	5
				60 - 75	0
				> 75	0
O	Sexe des conducteurs et piétons décédés			Féminin	0
				Masculin	9
P	État de la chaussée			2	

## 4.2 AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE

### 4.2.1 Facteurs comportementaux

				2018
A	Conduite sous influence de substances licites et illicites	1)	Alcool	4
		2)	Cannabis	3
		3)	Drogues dures	1
B	Défaut de papiers valables	1)	Permis de conduire	1
		2)	Autres	2
C	Défaut de porter la ceinture de sécurité			6
D	Absence du port d'un casque de protection			1
E	Fatigue / somnolence			1
F	Inattention / Distraction			3
G	Maintenance du véhicule	1)	Défaut de pneus	0
		2)	Profil des pneus insuffisant	2
		3)	Montage incorrect des pneus	1
H	Règles de circulation	1)	Franchissement de la ligne médiane	4
		2)	Refus de priorité	1

#### 4.2.2 Facteurs liés à l'infrastructure

				2018
I	Type de voirie	A		3
		B.		1
		N		11
		CR		4
		VC		0
J	Présence de glissière de sécurité	Oui	Sortie de route	0
			Pas de sortie de route	1
			Décollage au contact de la glissière	1
		Non	Pas de conséquence	4
			Sortie de route	8
			Pas de conséquence	5
K	Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un arbre / arbuste	8
			Collision avec autre obstacle	2
			Pas de conséquence	8
		Non	N/A	1
L	Présence de chantier fixe ou mobile	Oui	Collision avec une personne	1
			Collision avec un véhicule venant de face	1
		Non	N/A	17

#### 4.2.3 Autres facteurs

				2018
M	État de santé			3
N	Tranche d'âge des conducteurs et des piétons décédés	< 18		1
		18 - 29		5
		30 - 59		9
		60 - 75		2
		> 75		2
O	Sexe des conducteurs et piétons décédés	Féminin		3
		Masculin		16
P	État de la chaussée			8

## 5. ÉLÉMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ

Comme expliqué en première partie de ce rapport, l'infrastructure routière fait l'objet d'une attention particulière de l'AET. Les statistiques relatives aux facteurs liés à l'infrastructure ont montré que certains éléments sont récurrents dans les accidents mortels considérés et peuvent dès lors être qualifiés d'éléments liés à la sécurité. Le présent paragraphe porte sur ces éléments liés à la sécurité et leurs implications potentielles dans le cadre d'un accident.

### 5.1 GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ

Le but primaire d'une glissière de sécurité est d'éviter la sortie de route d'un véhicule et de mitiger ainsi les conséquences d'un d'accident. Conçue initialement pour les véhicules à quatre roues et plus, les glissières de sécurité sont généralement implantées à hauteur du pare-chocs d'un véhicule. En fonction de l'énergie avec laquelle une voiture entre en collision avec une glissière de sécurité, celle-ci peut se déformer et ainsi absorber une partie de l'énergie d'impact, tout en maintenant le véhicule sur la chaussée.

#### 5.1.1 MOTOCYCLISTES

Une glissière de sécurité ne peut cependant pas être efficace dans toutes les situations et pour tout type de véhicule. Ainsi, pour les motocyclistes, l'impact avec une glissière de sécurité à rail unique peut représenter un risque de blessure supplémentaire en cas d'utilisation de poteaux d'ancrage non-protégés. En 2018, un motocycliste a subi des blessures mortelles lors d'impacts avec des poteaux d'ancrage non-protégés.

*Ce risque peut être diminué par l'ajout d'un deuxième rail qui sert d'écran de protection entre la chaussée et le rail supérieur.*

La hauteur d'une glissière de sécurité peut également s'avérer insuffisante lors de l'impact d'un motocycliste du fait d'un centre de gravité plus élevé par rapport à la glissière. Le motocycliste peut ainsi être projeté par-dessus la glissière. En cas de présence d'obstacles latéraux situés trop près derrière une glissière, un impact du motocycliste contre ceux-ci peut avoir des conséquences fatales. En 2018, deux motocyclistes sont décédés des suites d'impacts avec des obstacles latéraux se trouvant trop près derrière une glissière de sécurité. L'obstacle latéral était à chaque fois un arbre.

*Afin de mitiger ce risque, il est conseillé de respecter une distance minimale de 4,5 m entre le bord de la route et un obstacle latéral sur une route limitée à 60 ou 70km/h<sup>4</sup>. Cette distance passe à 7,5 m sur une route avec une limitation de vitesse entre 80 et 100 km/h.*

---

<sup>4</sup> Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)

## 5.1.2 AUTRES VÉHICULES

La problématique liée aux obstacles latéraux vaut également pour d'autres véhicules entrant en collision avec une glissière de sécurité. En effet, un obstacle latéral situé trop près d'une glissière peut empêcher la déformation de celle-ci au contact de l'obstacle, limitant ainsi la dissipation de l'énergie cinétique du véhicule impliqué dans l'accident et augmentant les risques de blessure.

## 5.1.3 GLISSIÈRES À EXTRÉMITÉ ABAISSÉE

Les extrémités d'une glissière de sécurité peuvent représenter un danger en cas d'impact avec celles-ci. En fonction du type d'extrémité choisi, les conséquences d'un impact peuvent varier. Les glissières de sécurité à extrémité abaissée sont le type les plus fréquemment utilisé sur la voirie publique luxembourgeoise. En cas de choc frontal, ce type d'extrémité peut cependant avoir un effet de rampe. A vitesse élevée, la conséquence peut être la perte de contact avec le sol du véhicule. Dans ce cas de figure, une action corrective du conducteur sur la trajectoire et la vitesse du véhicule n'est plus possible. En 2018, un tel accident s'est produit sur autoroute et a entraîné le décès de trois occupants du véhicule impliqué.

*Le risque lié aux glissières de sécurité à extrémité abaissée sur une route avec une limitation de vitesse supérieur à 100 km/h peut être mitigé en choisissant un autre type, comme par exemple à extrémité en trompette ou à absorption d'énergie.*

## 5.1.4 ABSENCE DE GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ

Certains accidents ont mis en évidence le risque lié à l'absence de glissières de sécurité, notamment sur des routes de type CR. Dans ce cas, une sortie de route peut rapidement entraîner un accident grave ou mortel si les abords de la voirie ne sont pas aménagés de manière à « pardonner »<sup>5</sup> et dépourvus d'obstacles latéraux sur une certaine distance. Idéalement, chaque chaussée serait pourvue d'un accotement le long des voies de circulation qui permettrait à un véhicule de ne pas sortir de la route en cas de déviation de sa trajectoire. La réalité est que bien souvent l'emprise de la route ne permet pas un tel agencement. En cas d'absence de glissières de sécurité, ces routes ne pardonnent souvent pas les erreurs des usagers et les conséquences d'un accident peuvent être mortelles.

Les obstacles latéraux non-protégés situés trop près de la chaussée peuvent représenter un danger en cas de sortie de route et avoir des conséquences fatales lors d'impacts avec ceux-ci. Ces obstacles, le plus souvent rigides, n'absorbent pas ou que très peu l'énergie d'un impact. En 2018, deux motocyclistes, huit conducteurs de voitures et un cycliste sont décédés des suites de sorties de route suivies d'impacts avec des obstacles latéraux non-protégés. L'obstacle latéral non-protégé était dans dix cas un arbre ou un arbuste et dans un cas un poteau d'éclairage public.

*La sécurisation ponctuelle d'obstacles latéraux non-protégés ou le placement de glissières de sécurité aux endroits où les abords de route ne pardonnent pas, pourrait réduire les risques de blessures en cas d'accident. Si les abords le permettent (propriété, dénivelé, etc.), un aménagement approprié du bord de la route pourrait produire le même effet.*

---

<sup>5</sup> Guide de conception des abords de chaussée qui pardonnent ; Novembre 2012, Conférence européenne des directeurs des routes : *Le concept de « route qui pardonne » (aussi appelé « route clémente ») vise à éviter les collisions entre les véhicules en détresse et des obstacles potentiels ou à minimiser les conséquences de ces collisions.*

## 5.2 CHANTIERS FIXES ET MOBILES

La mise en œuvre d'un chantier fixe ou mobile est susceptible de créer des perturbations de la circulation routière par la suppression de la bande d'arrêt d'urgence, la réduction du nombre de voies ou la mise en place de circulation déviée ou alternée. La présence d'un chantier peut donc influencer le comportement des usagers et jouer un rôle prédominant dans un accident de la route. En 2018, un accident s'est produit dans le cadre d'un chantier fixe sur autoroute entraînant le décès des quatre occupants du véhicule impliqué. Un autre accident s'est produit le long d'un chantier fixe sur un chemin repris entraînant le décès d'un ouvrier du chantier.

*Afin de réduire les perturbations liées aux chantiers fixes ou mobiles, l'Administration des ponts et chaussées planifie l'exécution de chantiers sur la voirie publique pendant des périodes de faible intensité de trafic routier. En journée, cela peut être en dehors des heures de pointe pour des chantiers à courte durée. Pour des chantiers de plus grande envergure, les travaux sont généralement prévus pendant la nuit et les weekends.*

## 6. ACTIONS PRÉVENTIVES ET CORRECTIVES

Depuis 2009, le groupe de travail « Audits de sécurité », dont l'objet est de réduire le nombre et la gravité des accidents sur les routes luxembourgeoises en agissant sur l'infrastructure routière (géométrie, environnement, dispositifs de protection, etc.), se réunit six fois par an. Le groupe, qui est présidé par l'Administration des ponts et chaussées, se compose de divers acteurs des secteurs public et privé. Y sont actuellement représentés :

- le Département des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics,
- le Département des travaux publics du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics,
- le Ministère de l'environnement,
- l'Administration des enquêtes techniques<sup>6</sup>,
- le Centre de Formation pour Conducteurs,
- l'Unité Centrale de Police de la Route,
- la Sécurité Routière, association luxembourgeoise pour la prévention des accidents de la route,
- l'Automobile Club du Luxembourg,
- l'Association nationale des Victimes de la Route,
- trois bureaux d'études.

Lors des réunions du groupe, les accidents mortels et graves de la route sont passés en revue et discutés contradictoirement en vue de déterminer d'éventuels changements à l'infrastructure qui sont susceptibles d'améliorer la sécurité sur la voirie publique. Ainsi, des interventions ciblées sont régulièrement décidées par le groupe et mises en œuvre par l'Administration des ponts et chaussées pour éviter la récurrence d'accidents ou pour mitiger leurs conséquences.

Une action préventive du groupe a été la mise en œuvre d'une section de route à marquage spécifique additionnel pour les motocyclistes afin de pouvoir évaluer, en situation réelle, l'efficacité d'une telle mesure. En juin 2018, la N25 entre Wiltz et Kautenbach a ainsi été aménagée avec des bandes spéciales dans les virages qui ont pour but d'inciter les motocyclistes à garder une distance de sécurité par rapport à la ligne médiane et de diminuer significativement le risque de collision frontale avec un véhicule circulant en sens opposé.

Une deuxième réalisation du même type est prévue sur le CR342 entre Rodershausen et le carrefour avec la N7 pour le premier trimestre 2019.

Outres les points évoqués précédemment, le groupe a également d'autres missions, telles que :

- la réalisation d'audits de sécurité sur des tronçons de voirie considérés comme dangereux,
- l'analyse de sites jugés dangereux et définis comme « points noirs »,
- la détermination des emplacements des radars fixes.

---

<sup>6</sup> L'AET a rejoint le groupe de travail « Audits de sécurité » en qualité d'observateur en novembre 2017.

## 7. DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Le passé a montré que les avancées technologiques dans le secteur automobile peuvent avoir une influence significative sur la sécurité routière. L'introduction généralisée de systèmes de sécurité active, tel que l'antiblocage des freins et le correcteur électronique de trajectoire, mais aussi les systèmes de sécurité passive, comme la ceinture de sécurité à 3 points d'ancrage, l'airbag, la cage de sécurité intégrale combinée aux zones déformables, ont fait régresser le nombre de victimes de la route. Les systèmes de sécurité active actuels et futurs peuvent, d'une part, augmenter les capacités des conducteurs en leur fournissant des informations supplémentaires sur leur environnement routier comme aide à la décision et, d'autre part, palier les limitations de la performance humaine en intervenant sur la trajectoire et la vitesse du véhicule.

Une proposition de règlement européen<sup>7</sup> qui a pour but de généraliser la présence dans les véhicules d'un certain nombre de systèmes avancés de sécurité a récemment été introduite. La mise en application est prévue 36 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement. Nul doute que ce type de législation serait en mesure de réduire, à moyen et long terme, le nombre de victimes de la route. Ce projet prévoit également l'introduction obligatoire d'enregistreurs de données d'événement afin d'être en mesure d'analyser la sécurité routière et d'évaluer l'efficacité de mesures de sécurité prises.

---

<sup>7</sup> [http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0151\\_FR.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0151_FR.html)