



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 2022

Rapport initial : 22 juin 2023

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-2023/01**

## **Rapport de synthèse**

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

**Année 2022**

**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 d'accidents pourrait conduire à des interprétations erronées.

# SOMMAIRE

GLOSSAIRE .....	5
1 INTRODUCTION .....	7
1.1 OBJET .....	7
1.2 DÉFINITIONS .....	8
1.2.1 Accident .....	8
1.2.2 Catégories de véhicules .....	9
1.3 COLLECTE D'INFORMATIONS .....	9
1.4 MÉTHODOLOGIE .....	9
1.4.1 Facteurs liés aux usagers .....	10
1.4.1.1 Comportement des usagers .....	10
1.4.1.2 État de santé des usagers .....	12
1.4.1.3 Autres facteurs liés aux usagers .....	12
1.4.2 Facteurs liés aux véhicules .....	12
1.4.3 Facteurs liés à l'infrastructure et son exploitation .....	13
1.4.3.1 Facteurs liés à l'infrastructure .....	13
1.4.3.2 Facteurs liés à l'exploitation de l'infrastructure .....	13
1.4.4 Facteurs liés aux conditions de l'environnement routier .....	13
1.5 Variation statistique .....	14
2 ACCIDENTS MORTELS .....	15
2.1 ACCIDENTS MORTELS FAISANT AU MOINS UN MOTOCYCLISTE DÉCÉDÉ .....	15
2.1.1 Résumé des faits .....	15
2.1.2 Localisation des accidents mortels faisant au moins un motocycliste décédé .....	24
2.2 AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE .....	25
2.2.1 Résumé des faits .....	25
2.2.2 Localisation des autres accidents mortels de la route .....	53
3 REPRÉSENTATIONS STATISTIQUES .....	54
3.1 ACCIDENTS MORTELS FAISANT AU MOINS UN MOTOCYCLISTE DÉCÉDÉ .....	54
3.1.1 Facteurs comportementaux .....	54
3.1.2 Facteurs liés à l'infrastructure .....	55
3.1.3 Autres facteurs .....	55
3.2 AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE .....	56
3.2.1 Facteurs comportementaux .....	56
3.2.2 Facteurs liés à l'infrastructure .....	57
3.2.3 Autres facteurs .....	57










4	ÉLÉMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ.....	58
4.1	GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ .....	58
4.1.1	Objectif.....	58
4.1.2	Placement de glissières de sécurité .....	58
5	ACTIONS PRÉVENTIVES ET CORRECTIVES .....	60
5.1	GROUPE DE TRAVAIL « AUDITS DE SÉCURITÉ ».....	60
5.1.1	Missions.....	60
6	DÉVELOPPEMENTS FUTURS .....	61
	ANNEXE .....	62
	Relevé des éléments liés à la sécurité .....	62

## GLOSSAIRE

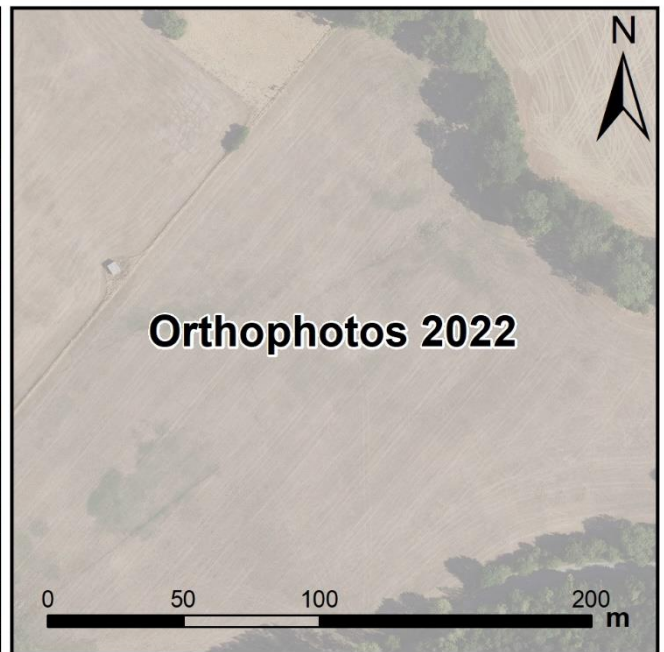
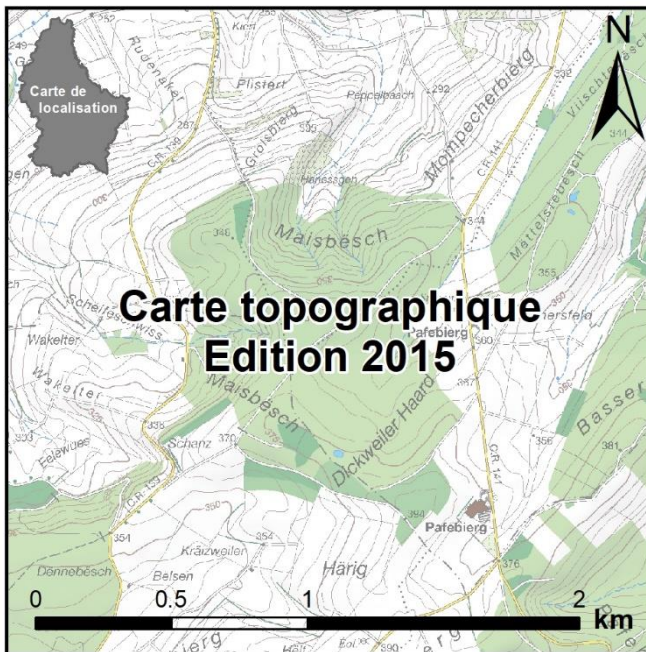
Abréviations :

<b>A</b>	Autoroute
<b>AET</b>	Administration des enquêtes techniques
<b>B.</b>	Bretelle d'accès
<b>CIN</b>	Centre d'intervention national de la police Grand-Ducale
<b>CR</b>	Chemin repris
<b>ISBN</b>	International Standard Book Number (Numéro international normalisé du livre)
<b>N</b>	Route nationale
<b>N/A</b>	Non applicable
<b>VC</b>	Voirie communale (voies communales et chemins ruraux)

Types de véhicules :

	Autobus
	Camion
	Camionnette
	Cycle
	Machine
	Motocycle
	Quad
	Tracteur
	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 les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et fluviaux et des chemins de fer, 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 conducteurs 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 générale que peu d'informations factuelles qui peuvent être utilisées 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. Il en est de même 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 du volant.

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 applicables dans les autres domaines d'attribution 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 sécurité 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 2022. 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

### 1.2.1 Accident

On considère 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.

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

Ne sont pas considérés :

- les accidents pour lesquels la sécurité n'est pas susceptible d'être améliorée par la formulation de recommandations de sécurité,
- les accidents du travail pour lesquels une amélioration significative de la sécurité ne peut pas être escomptée,
- les accidents impliquant uniquement des véhicules de la police ou des services de secours en service d'urgence,
- les accidents aux passages à niveau qui tombent dans le domaine des chemins de fer,
- les morts naturelles, dont les accidents qui en résultent ne constituent pas la cause du décès,
- les suicides présumés ou avérés.

### 1.2.2 Catégories de véhicules

Le présent rapport reprend les définitions du Code de la route<sup>1</sup> pour les catégories suivantes de véhicules qui peuvent circuler sur la voie publique :

- catégorie M : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues;
- catégorie M1 : véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum;
- catégorie N : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de choses et ayant au moins quatre roues;
- catégorie N1 : véhicule N dont la masse maximale ne dépasse pas 3.500 kg;
- catégorie O : véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné soit à être attelé à un véhicule tractant et à être tracté par celui-ci, un tel véhicule étant désigné par remorque ou véhicule tracté, soit à être attelé à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train, un tel véhicule étant désigné par semi-remorque.

## 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.

À 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.

---

<sup>1</sup> CODE DE LA ROUTE – Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 Art. 2bis

### 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 inappropriées 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 influencer 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 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 et sont divisés dans plusieurs groupes avec les définitions ci-dessous.

A	Conduite sous l'influence de substances licites et illicites	1)	Alcool
		2)	Cannabis
		3)	Drogues dures

Table 1-1 : Facteur comportemental sous-groupe A

Pour le groupe A (Table 1-1), les facteurs ne sont comptabilisés qu'une seule fois par accident mortel et uniquement pour les personnes décédées ou non, susceptibles d'avoir contribué au déroulement de l'accident, comme par exemple les conducteurs, les cyclistes ou les piétons.

B	Défaut de papiers valables	1)	Permis de conduire
		2)	Autres

Table 1-2 : Facteur comportemental sous-groupe B

Pour le groupe B (Table 1-2), les facteurs ne sont comptabilisés qu'une seule fois par accident mortel.

<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.

C	Défaut de porter la ceinture de sécurité
D	Absence du port d'un casque de protection

Table 1-3 : Facteur comportemental sous-groupe C et D

Pour les groupes C et D (Table 1-3), les facteurs sont comptabilisés pour chaque victime décédée.

E	Fatigue / somnolence
F	Inattention / Distraction

Table 1-4 : Facteur comportemental sous-groupe E et F

Pour les groupes E et F (Table 1-4), la comptabilisation se fait selon les mêmes critères que pour le groupe A.

G	Maintenance du véhicule	1)	Défaut de pneus
		2)	Profil des pneus insuffisant
		3)	Montage incorrect des pneus
		4)	Autres défauts

Table 1-5 : Facteur comportemental sous-groupe G

Pour le groupe G (Table 1-5), les facteurs ne sont comptabilisés qu'une seule fois par accident mortel. On entend par défaut de pneus :

- défaut d'avoir des pneus de saison,
- défaut d'avoir des pneus de même type et de même structure pour les véhicules de catégorie M1 et N1. Pour les véhicules autres que M1 et N1, défaut d'avoir sur le même essieu des pneus qui sont du même type et de même structure.

H	Règle de circulation	1)	Franchissement de la ligne médiane
		2)	Refus de la priorité

Table 1-6 : Facteur comportemental sous-groupe H

Pour le groupe H (Table 1-6), la comptabilisation se fait selon les mêmes critères que pour le groupe A.

Les facteurs des groupes A - F sont représentés de manière statistique sous la rubrique « facteurs comportementaux » du chapitre 3.

#### 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 ou de réagir de manière appropriée. Sous le terme « état de santé » on regroupe les maladies, les malaises, la prise de médicaments et susceptibles d'avoir une influence sur la capacité de conduire un véhicule, ainsi que le port de dispositifs pouvant réduire la mobilité, tels que plâtres, orthèses, éclisses et autres.

L'état de santé des usagers est représenté de manière statistique sous les rubriques « autres facteurs » du chapitre 3. Ce facteur n'est considéré qu'une fois par accident mortel.

#### 1.4.1.3 Autres facteurs liés aux usagers

Afin de permettre la prise en compte du contexte social des victimes décédées qui peuvent avoir une influence sur le déroulement de l'accident, des informations telles que l'âge et le sexe des conducteurs et piétons décédés sont représentées de manière statistique sous les rubriques « autres facteurs » du chapitre 3. Les passagers décédés n'y sont pas comptabilisés du fait qu'à priori ils n'ont pas de rôle actif dans le déroulement d'un accident.

#### 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. À 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 appropriés.

Les camions offrent souvent moins 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 et qui sont dès lors considérés comme faisant partie des facteurs comportementaux.

### 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 glissière de sécurité<sup>3</sup>,
- présence d'obstacle latéral,
- présence de chantier fixe ou mobile,
- occupation du domaine public<sup>4</sup>.

#### 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.

### 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 3.

---

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

<sup>4</sup> Sont considérées les parties du domaine public appartenant à la voirie publique.

## 1.5 Variation statistique

En analysant le nombre annuel d'accidents corporels de 2010 à 2021 (Table 1-7), on constate que la variation d'une année à l'autre peut dépasser 20%, alors que le nombre d'accidents mortels et de tués (Table 1-8) est relativement stable et oscille entre 2% et 4% des accidents corporels, avec une pointe excédant les 4% en 2013.

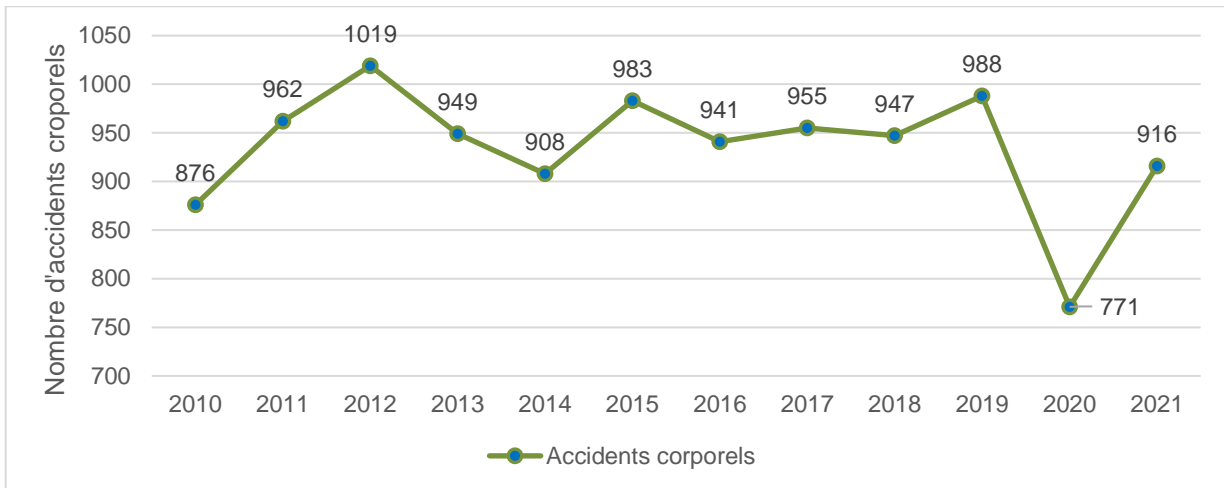


Table 1-7 : Accidents corporels (Source : STATEC, Police grand-ducale)

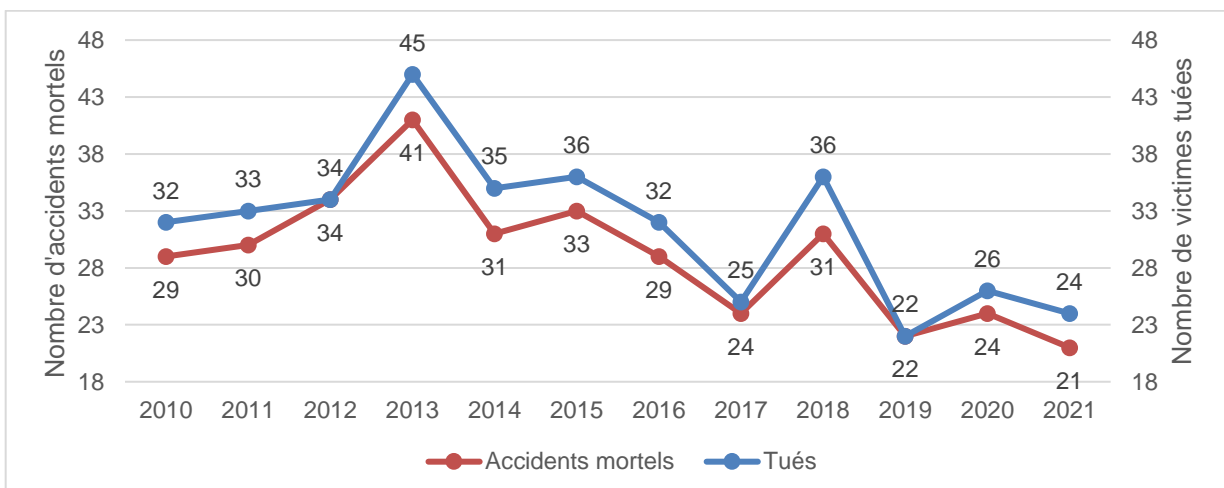


Table 1-8 : Accidents mortels (Source : STATEC, Police grand-ducale)

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 engendrer une variabilité statistique annuelle importante.

À 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

Pour l'année 2022, l'AET a reçu 38 notifications relatives à des événements mortels de la circulation, représentant au total 39 victimes décédées. Selon les modalités définies au chapitre 1.2.1, 35 accidents mortels ont été retenus et sont représentés dans ce rapport, faisant un total de 36 victimes décédées sur place ou dans les 30 jours suivant l'accident des suites de leurs blessures. Les autres personnes impliquées dans ces accidents mortels ne sont pas visées par le présent rapport.

La Table 2-1 montre, pour les notifications reçues de 2018 jusqu'à 2022, le nombre total de victimes décédées, ainsi que les accidents mortels et les victimes décédées retenus par l'AET dans les rapports respectifs.

	2018	2019	2020	2021	2022
Total de notifications	37	26	27	24	38
→ dont nombre de victimes décédées	42	26	29	27	39
Nombre d'accidents mortels retenus par l'AET	28	21	21	21	35
→ dont nombre de victimes décédées	33	21	23	24	36

Table 2-1 : Accidents mortels rapportés à l'AET

### 2.1 ACCIDENTS MORTELS FAISANT AU MOINS UN MOTOCYCLISTE DÉCÉDÉ

Sur les 35 accidents décrits dans le présent rapport, 8 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.

Dans la Table 2-2 sont représentés le nombre des accidents mortels ainsi que des victimes décédées décrits dans les rapports de 2018 jusqu'à 2022 et le nombre d'accidents mortels faisant au moins un motocycliste décédé ainsi que le nombre de victimes décédés y afférent.

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre d'accidents mortels retenus par l'AET	28	21	21	21	35
→ dont nombre de victimes décédées	33	21	23	24	36
Nombre d'accidents mortels retenus (motocyclistes)	9	3	7	3	8
→ dont nombre de victimes décédées	9	3	7	3	8

Table 2-2 : Accidents mortels faisant au moins un motocycliste décédé 2018 à 2022

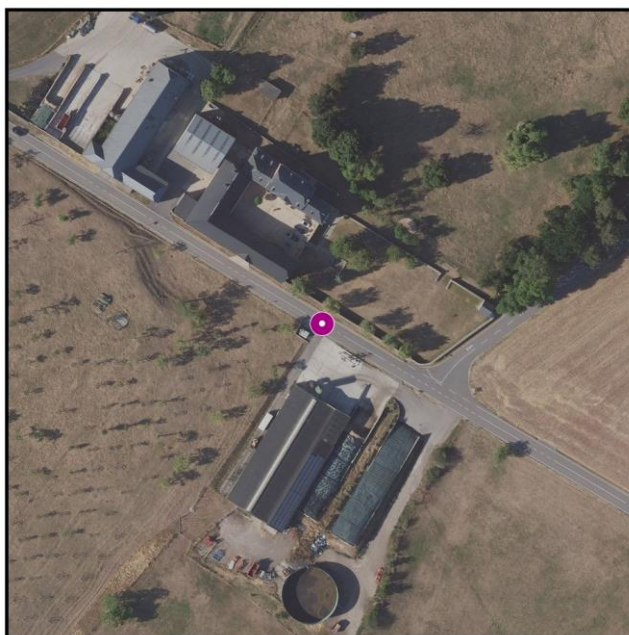
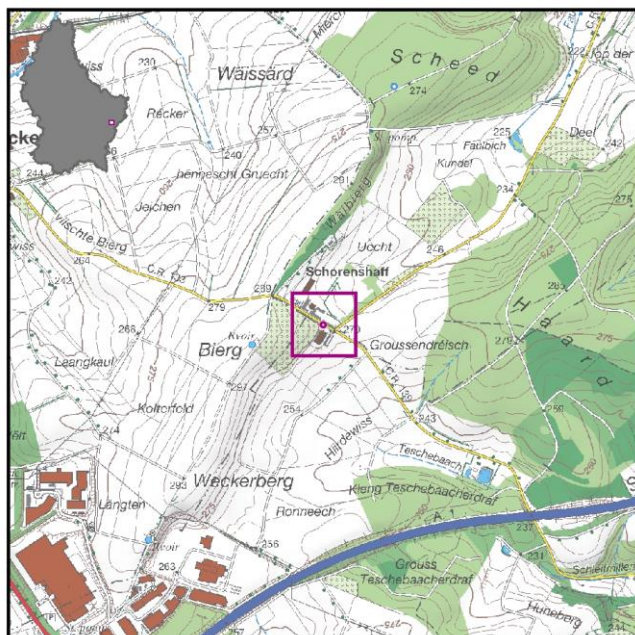
#### 2.1.1 Résumé des faits

Les accidents mortels de la route faisant au moins un motocycliste décédé 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.

Identifiant : 2022-M-1

Lieu de l'accident : 6,40679° E – 49,69052° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
02/06/2022	Judi	17:55	CR	 Chopper, grosse cylindrée (> 125 cm <sup>3</sup> )
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	43	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

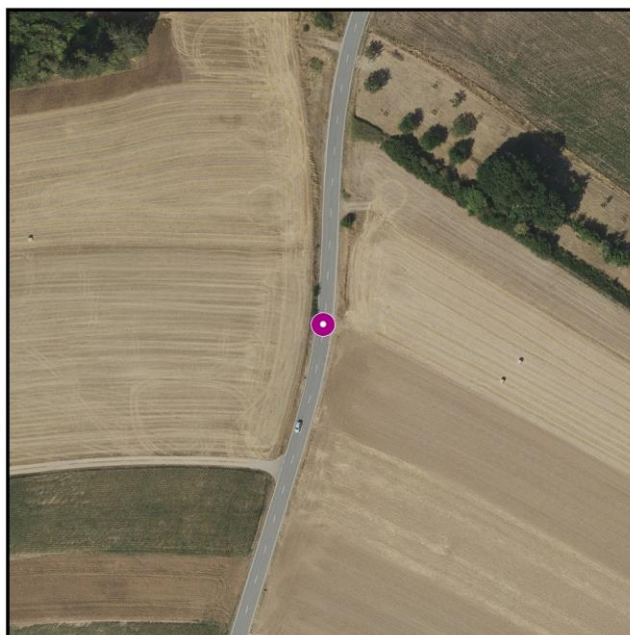
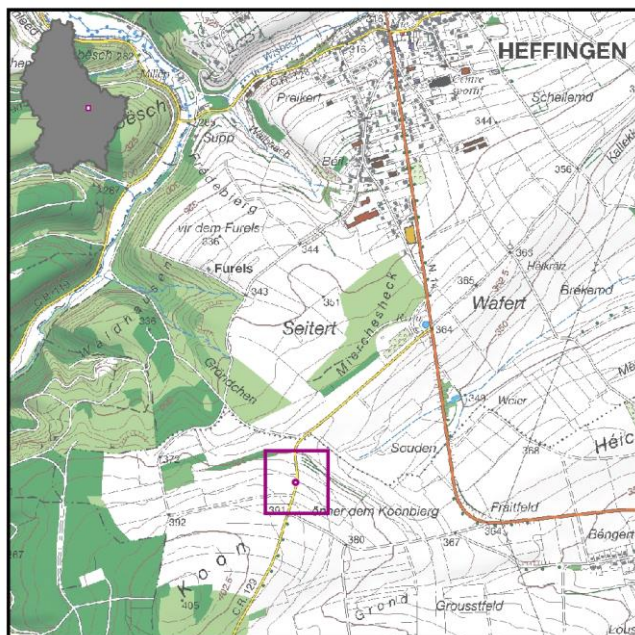
**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type chopper a circulé sur le CR133 entre Wecker et Grevenmacher. À hauteur de la ferme « Schorenschaff », le contrôle a été perdu, le motocycliste est tombé et a heurté un tracteur stationné à côté de la chaussée.



Le motocycliste est décédé sur place.

Identifiant : 2022-M-2

Lieu de l'accident : 6,23515° E – 49,75482° N



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

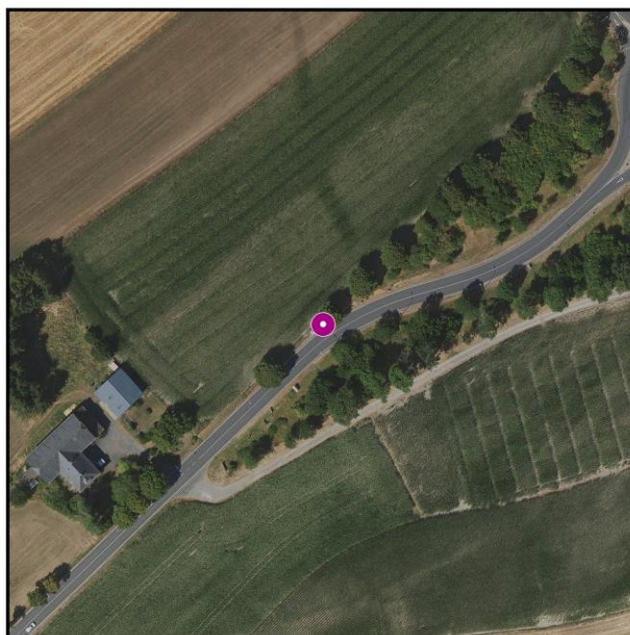
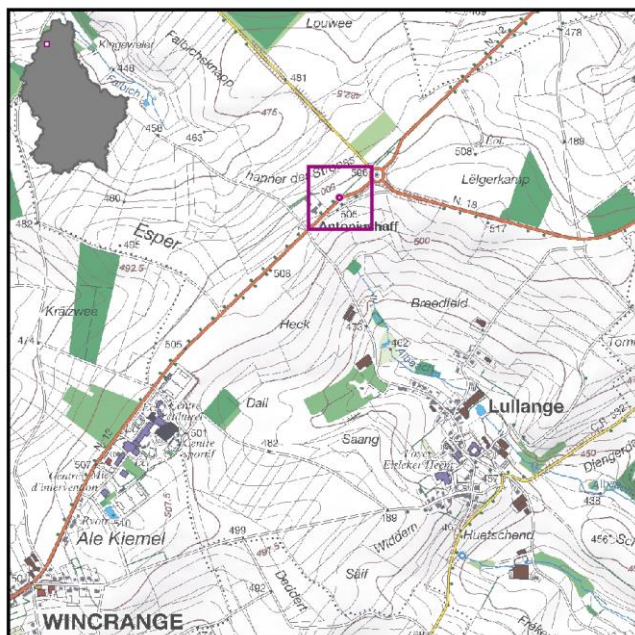
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)	
13/07/2022	Mercredi	15:21	CR	 Touring, petite cylindrée ( $\leq 125 \text{ cm}^3$ )	
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				 Benne ( $> 12000 \text{ kg}$ )	
N°	Désignation	Âge	Sexe		
1	Conducteur	16	M		

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A


Circonstances de l'accident
Un motorcycle de type touring a circulé sur le CR129 entre Heffingen et Godbrange. Dans un virage à gauche, le contrôle a été perdu et le motorcycle est entré en collision avec un camion de type benne sur la voie opposée.
Le motocycliste est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-M-3

Lieu de l'accident : 5,93375° E – 50,06801° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
14/07/2022	Jeudi	16:34	N	 Chopper, grosse cylindrée (> 125 cm <sup>3</sup> )
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	51	F	

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

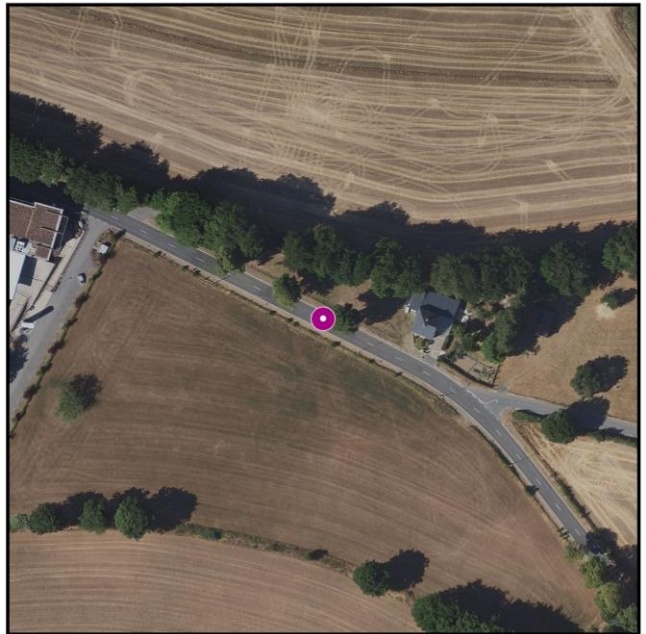
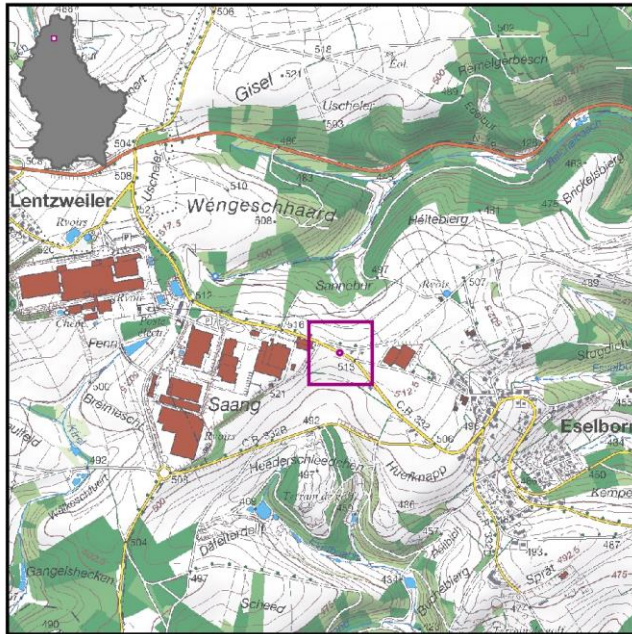
**Circonstances de l'accident**

Un groupe de 6 motocyclistes a circulé sur la N12 entre Troisvierges et Wincrange. Dans un virage à gauche, le contrôle d'un motorcycle de type chopper a été perdu et le motocycliste est entré en collision avec un arbre.


Le motocycliste est décédé sur place.

Identifiant : 2022-M-4

Lieu de l'accident : 5,99355° E – 50,06433° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
16/07/2022	Samedi	20:18	CR	 Scooter, grosse cylindrée (> 125 cm <sup>3</sup> )
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	63	M	

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

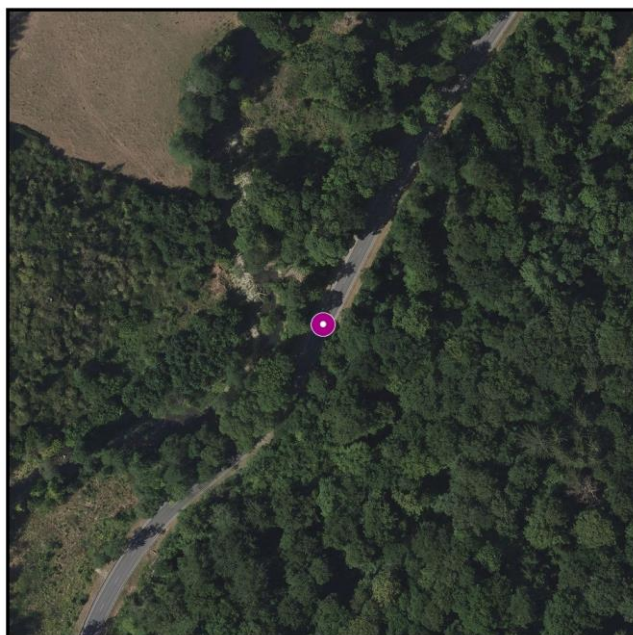
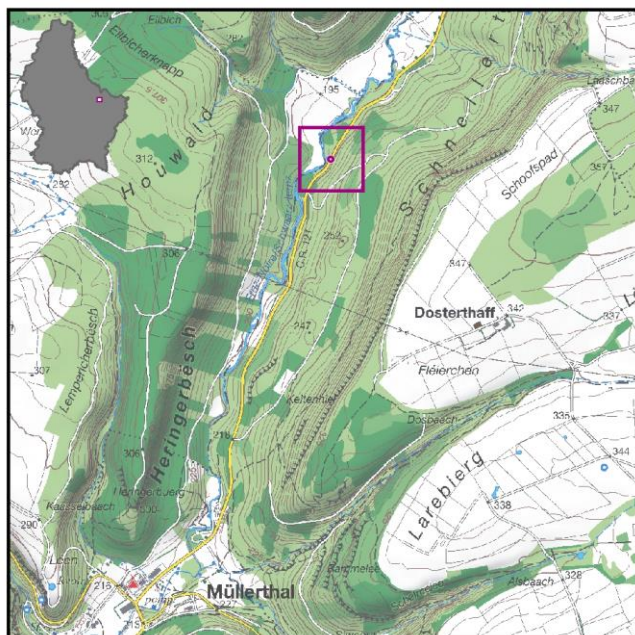
**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type scooter a circulé sur le CR332 entre Eselborn et Lentzweiler. Dans un virage à gauche, le contrôle a été perdu et le motocycliste est entré en collision avec un arbre.

Le motocycliste est décédé sur place.

Identifiant : 2022-M-5

Lieu de l'accident : 6,31781° E – 49,80538° N



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

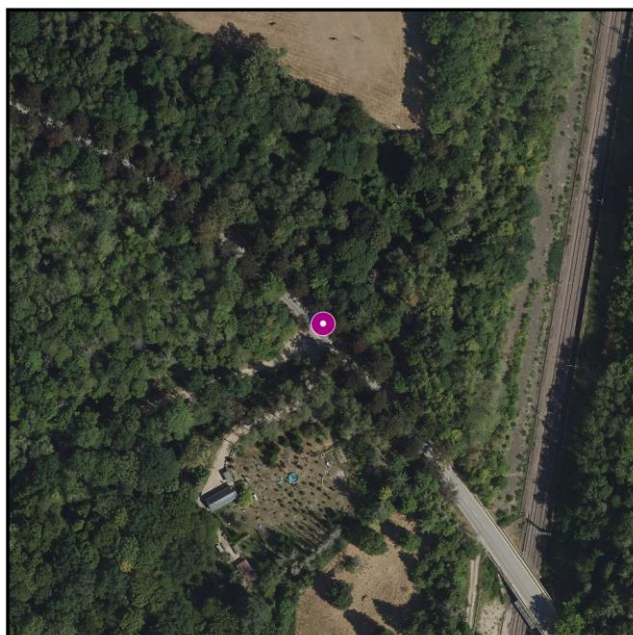
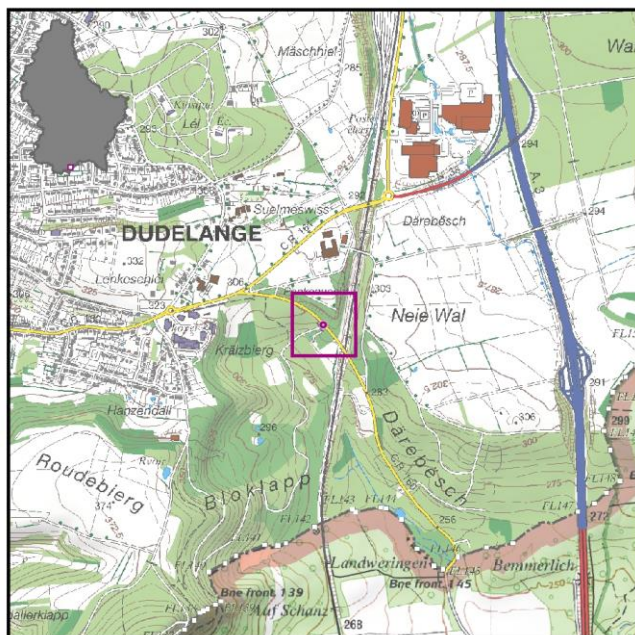
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
22/07/2022	Vendredi	17:26	CR	 Sportif, grosse cylindrée (> 125 cm <sup>3</sup> )
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	30	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A



Circonstances de l'accident
Un motorcycle de type sportif a circulé sur le CR121 entre Müllerthal et le Grundhof. Dans un virage à droit, le contrôle a été perdu, le motorcycle a touché un poteau réflecteur et le motocycliste est tombé.
Le motocycliste est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-M-6

Lieu de l'accident : 6.10798° E – 49.4788° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
24/08/2022	Mercredi	18:25	CR	 Sportif, grosse cylindrée (> 125 cm <sup>3</sup> )  Tout-terrain
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	47	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

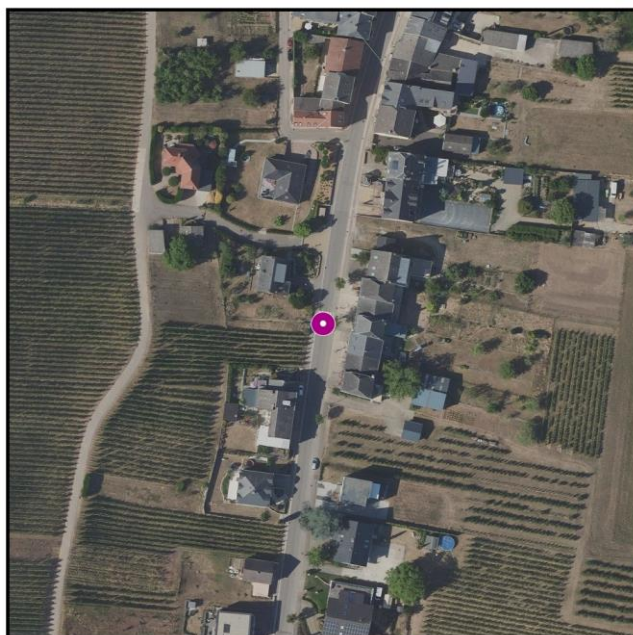
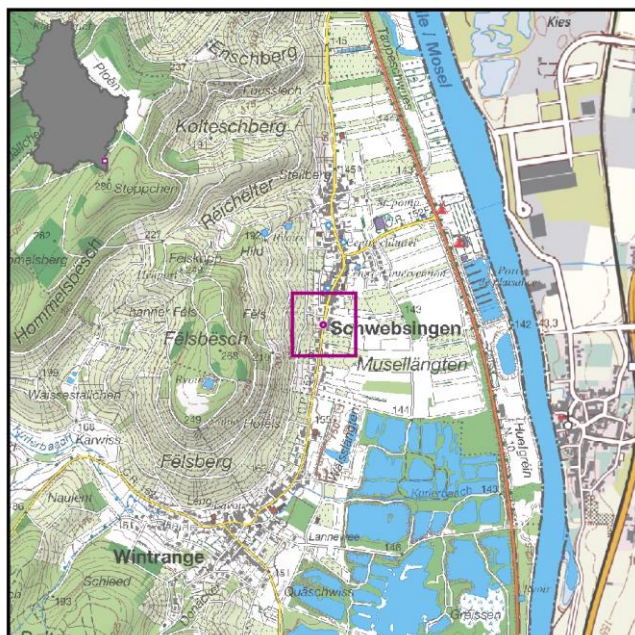
**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type sportif a circulé entre Dudelange et Zoufftgen (F) sur le CR160. Dans un virage à droite, le motorcycle est entré en collision avec un véhicule de type tout-terrain sortant d'un accès riverain. Le motocycliste a été projeté de son motorcycle.


Le motocycliste est décédé sur place.

Identifiant : 2022-M-7

Lieu de l'accident : 6,35606° E – 49,50836° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
04/09/2022	Dimanche	22:26	CR	 Chopper, grosse cylindrée (> 125 cm <sup>3</sup> )
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	37	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Oui	Collision avec un obstacle

**Circonstances de l'accident**

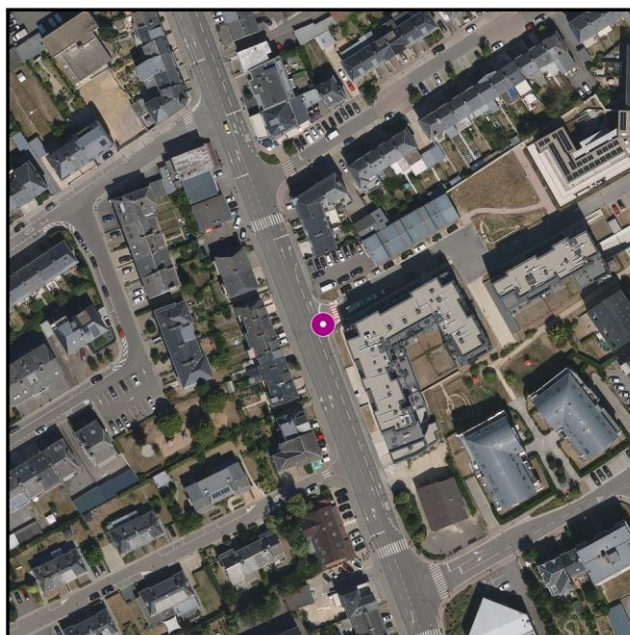
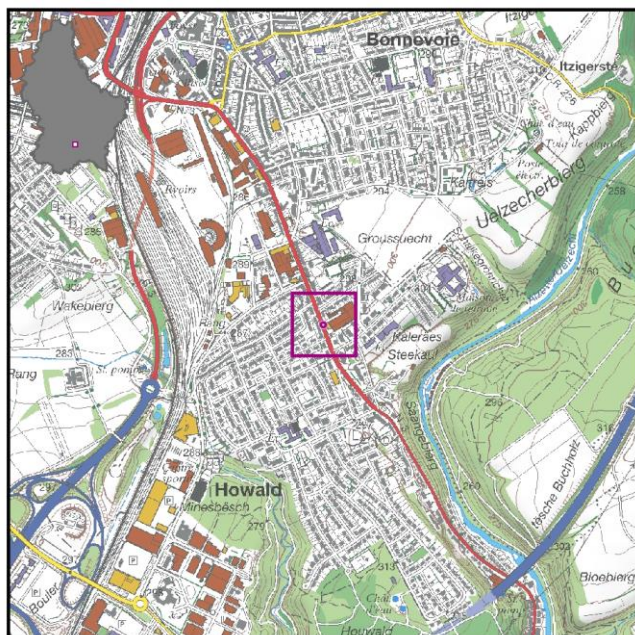
Un motorcycle de type chopper a circulé sur le CR152 entre Bech-Kleinmacher et Wintrange. Dans le village de Schwebsingen, le motorcycle est entré en collision avec une barrière Vauban interdisant temporairement la circulation posée sur la chaussée, le contrôle a été perdu et le motocycliste est tombé.

Le motocycliste est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.





Identifiant : 2022-M-8

Lieu de l'accident : 6,14283° E – 49,58760° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
16/11/2022	Mercredi	09:45	N	 Scooter, petite cylindrée (= < 125 cm <sup>3</sup> )  Fourgon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	36	F	

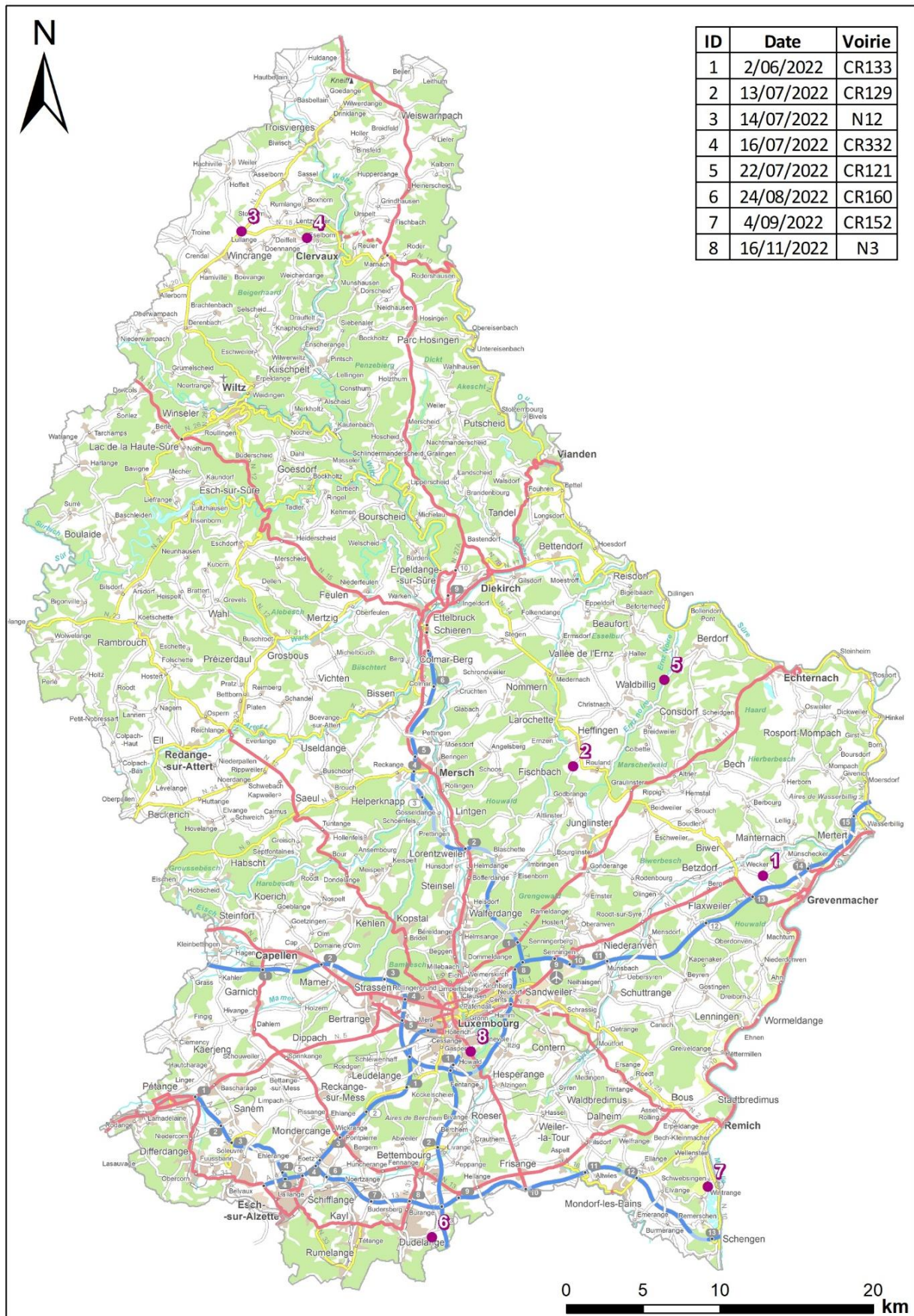
Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

**Circonstances de l'accident**

Un motorcycle de type scooter a circulé sur la voie réservée à la circulation de bus de la N3 en direction de Luxembourg-Ville et est entré en collision avec une camionnette de type fourgon en train de bifurquer de la voie opposée vers un parking.

Le motocycliste est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

## 2.1.2 Localisation des accidents mortels faisant au moins un motocycliste décédé



## 2.2 AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE

Sur les 35 accidents décrits dans le présent rapport, 27 n'ont pas fait au moins un motocycliste décédé. Ces accidents sont regroupés sous la catégorie « autres accidents mortels de la route ». Ils ont fait 28 victimes décédées sur place ou dans les 30 jours suivant l'accident des suites de leurs blessures.

Dans la **Error! Reference source not found.** sont représentés le nombre des accidents mortels ainsi que des victimes décédées décrits dans les rapports de 2018 jusqu'à 2022 et le nombre des autres accidents mortels de la route ainsi que le nombre de victimes décédés y afférent.

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre d'accidents mortels retenus par l'AET	28	21	21	21	35
→ dont nombre de victimes décédées	33	21	23	24	36
Nombre d'accidents mortels retenus (motocyclistes)	19	18	14	18	27
→ dont nombre de victimes décédées	24	18	16	21	28

Table 2-3 : Autres accidents mortels de la route 2018 à 2022

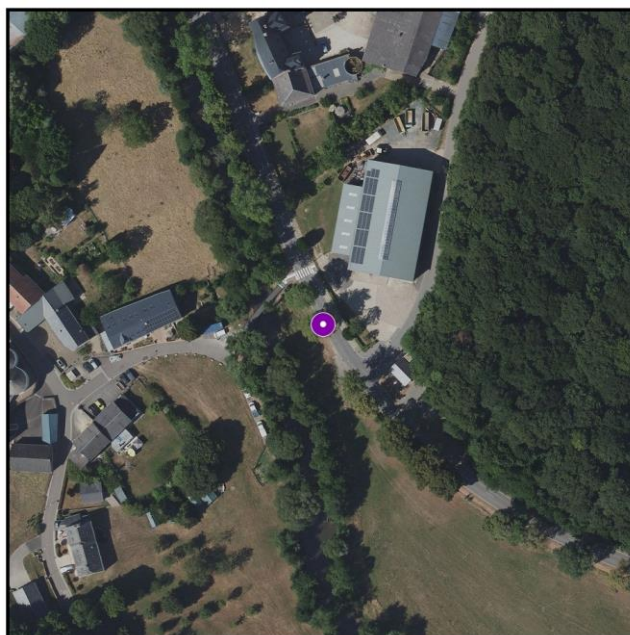
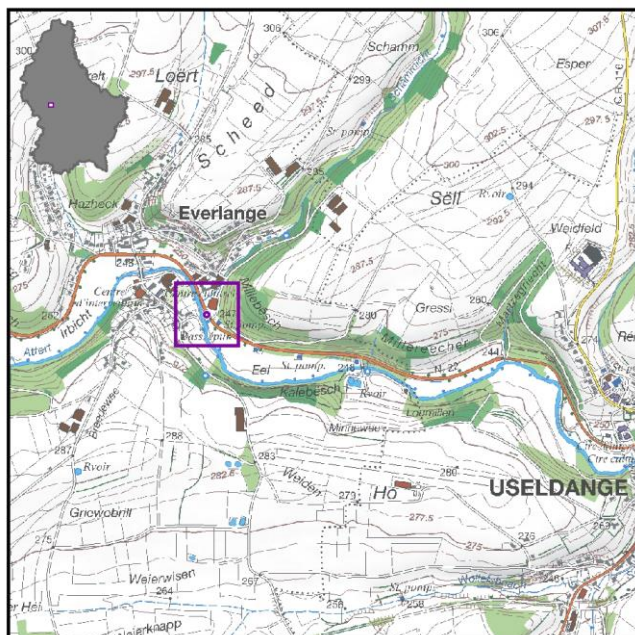
### 2.2.1 Résumé des faits

Les accidents mortels de la route n'ayant pas fait au moins un motocycliste décédé 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.

Identifiant : 2022-A-1

Lieu de l'accident : 5,95648° E – 49,77348° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
03/01/2022	Lundi	21:20	N	 Berline
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	18	F	

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

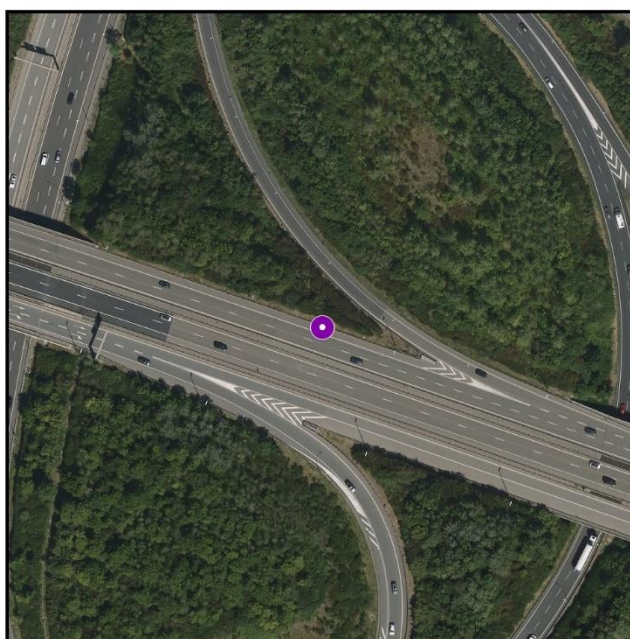
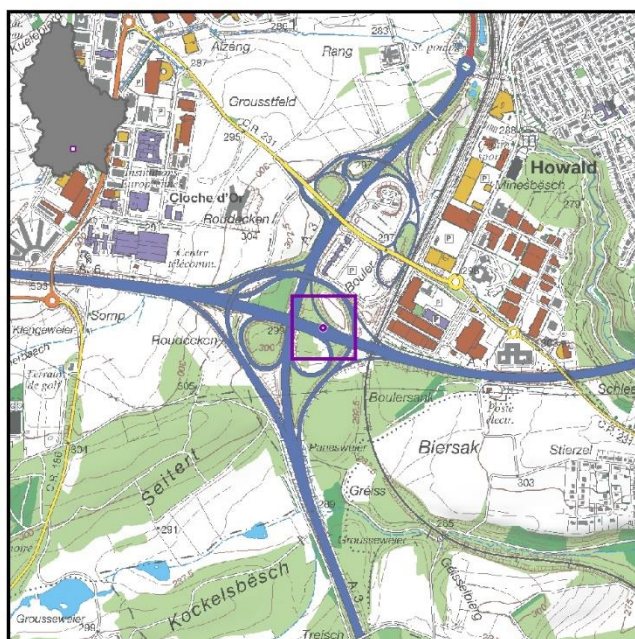
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type berline circulait sur la N22 entre Useldange et Everlange. Dans un virage à droite, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un arbre longeant la voie opposée.

Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-2

Lieu de l'accident : 6,12637° E – 49,57658° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
07/01/2022	Vendredi	12:08	A	Citadine (4 <sup>ème</sup> position) Utilitaire sport (2 <sup>ème</sup> position) Semi-remorque (> 12000 kg) (5 <sup>ème</sup> position) Multivan (3 <sup>ème</sup> position) Fourgon (véhicule de tête)
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Citadine	48	F	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

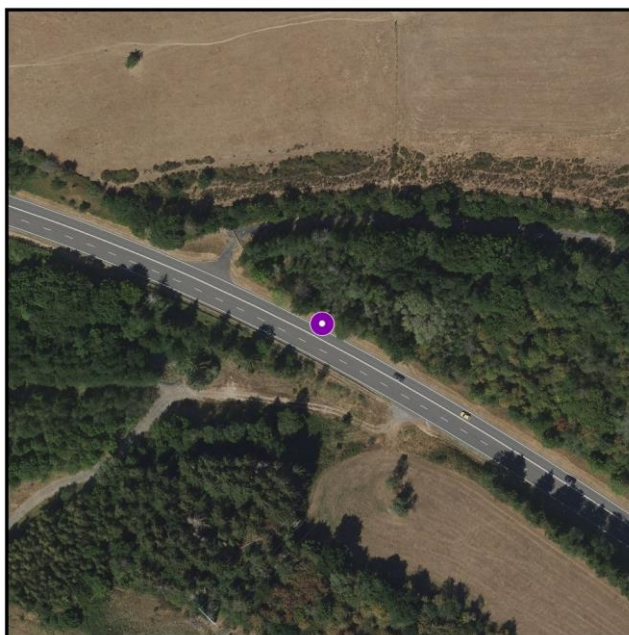
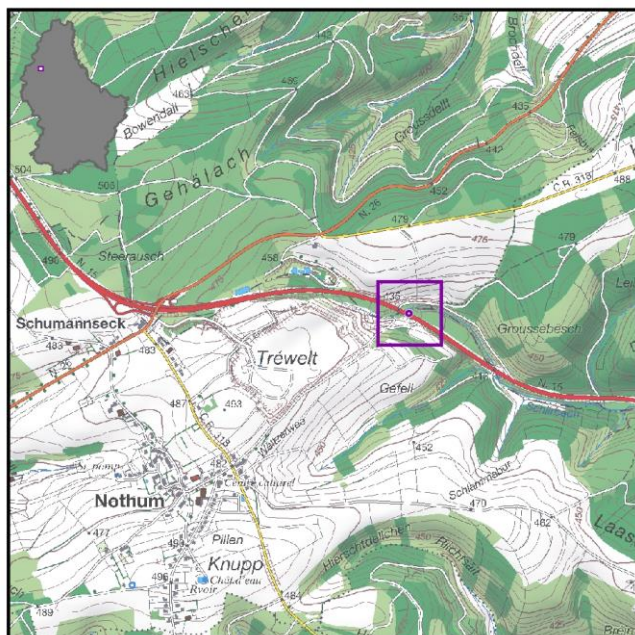
**Circonstances de l'accident**

Cinq véhicules impliqués dans une collision en chaîne ont circulé sur la A1 à hauteur de la croix de Gasperich en direction de la croix de Cessange. La vitesse du véhicule de tête de type fourgon a été réduite jusqu'à l'arrêt. Le véhicule en 4<sup>ème</sup> position de type citadine a été percuté à l'arrière par un camion de type semi-remorque. Lors de la collision en chaîne, les 5 véhicules se sont encastrés.

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

Identifiant : 2022-A-3

Lieu de l'accident : 5,8934° E – 49,94625° N



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

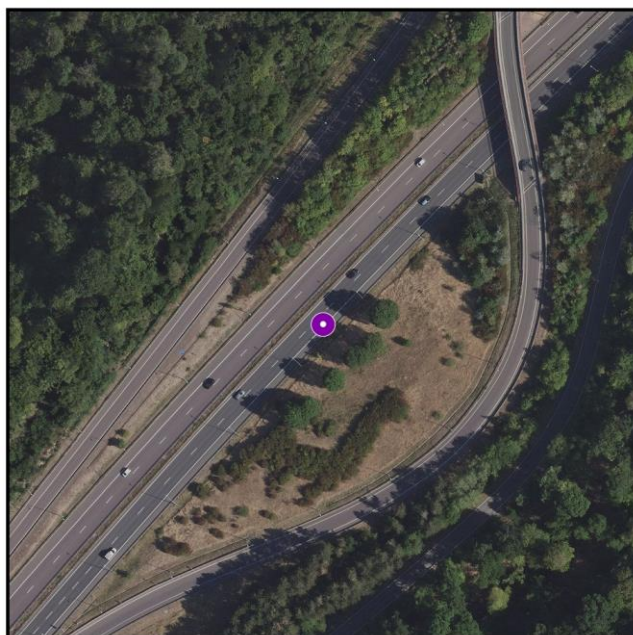
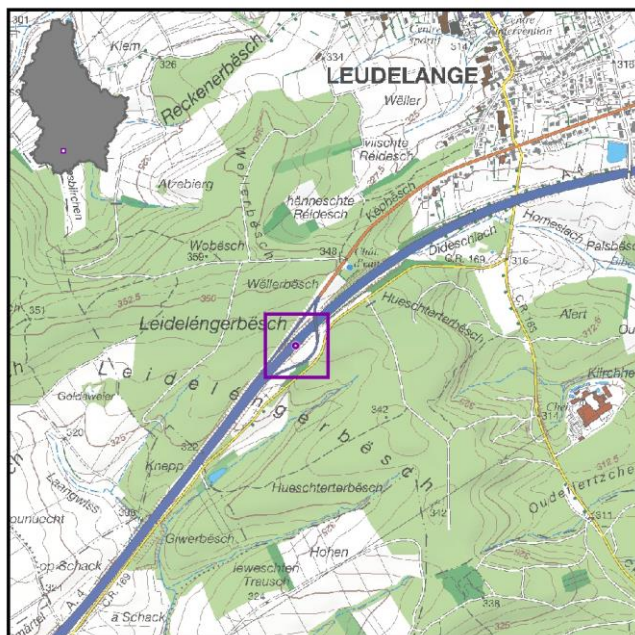
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
07/02/2022	Lundi	07:28	N	Citadine (1)
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				Citadine (2)
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Citadine (1)	26	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A



Circonstances de l'accident
Un véhicule de type citadine (1) a circulé sur la N12 entre le lieu-dit « Schumannseck » et Buederscheid. Lors d'une manœuvre de dépassement, le contrôle a été perdu et il est entré en collision avec un véhicule de type citadine (2) circulant en direction opposée.
Le conducteur du véhicule de type citadine (1) est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-4

Lieu de l'accident : 6,05444° E – 49,55571° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)	
12/02/2022	Samedi	02:14	A		Citadine
<b>Victime(s) décédée(s)</b>					Berline
N°	Désignation	Âge	Sexe		
1	Conducteur - Citadine	52	M		

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

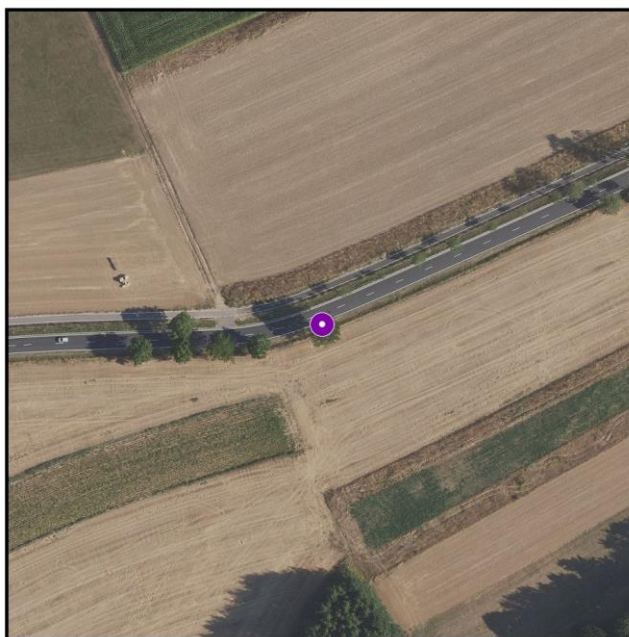
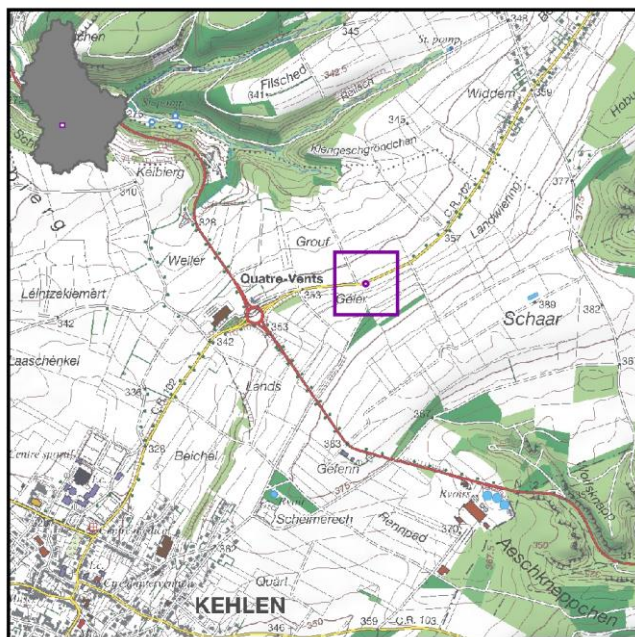
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine a circulé à contresens sur l'autoroute A4 en direction d'Esch-sur-Alzette. À la hauteur de la sortie n°2 le véhicule de type citadine est entré en collision avec un véhicule de type berline circulant en direction de Luxembourg.


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

Identifiant : 2022-A-5

Lieu de l'accident : 6,04958° E – 49,67903° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
20/03/2022	Dimanche	21:47	CR	 Break
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Passager avant			

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

**Circonstances de l'accident**

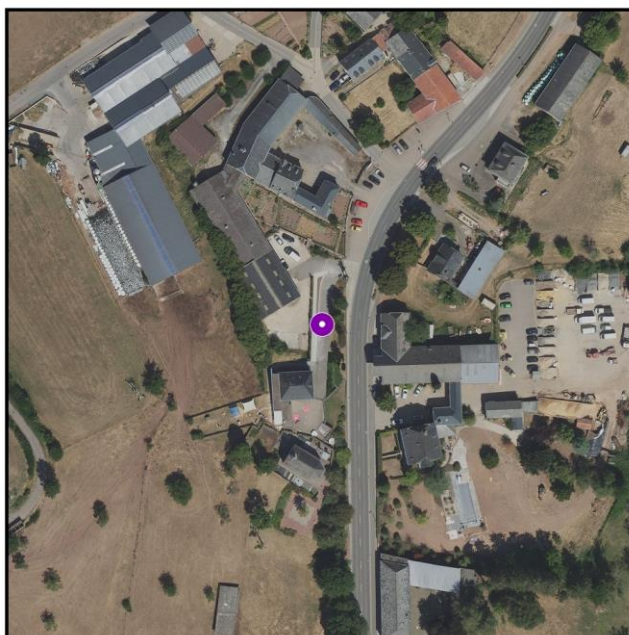
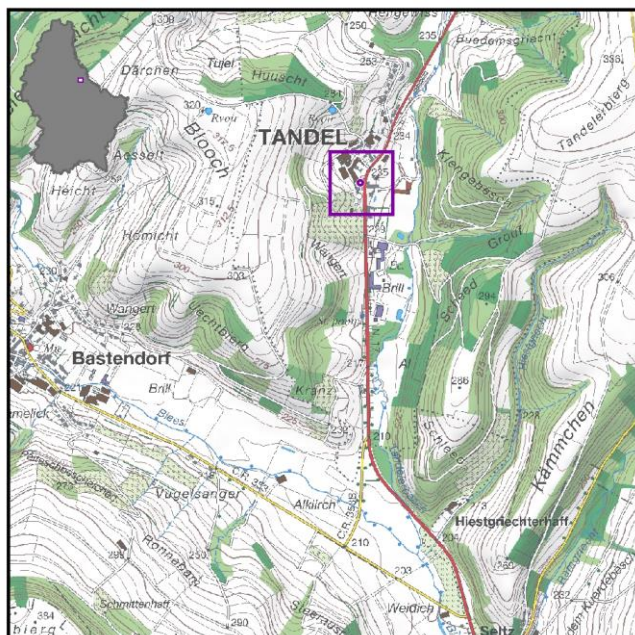
Un véhicule de type break a circulé sur le CR102 entre le lieu-dit Quatre-Vents et Keispelt. Dans un virage à gauche, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un arbre avant de finir sa course dans le fossé.

Le passager avant est décédé sur place.




Identifiant : 2022-A-6

Lieu de l'accident : 6,18151° E – 49,8964° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
31/03/2022	Judi	13:50	VC	 Fourgon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Piéton	65	F	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

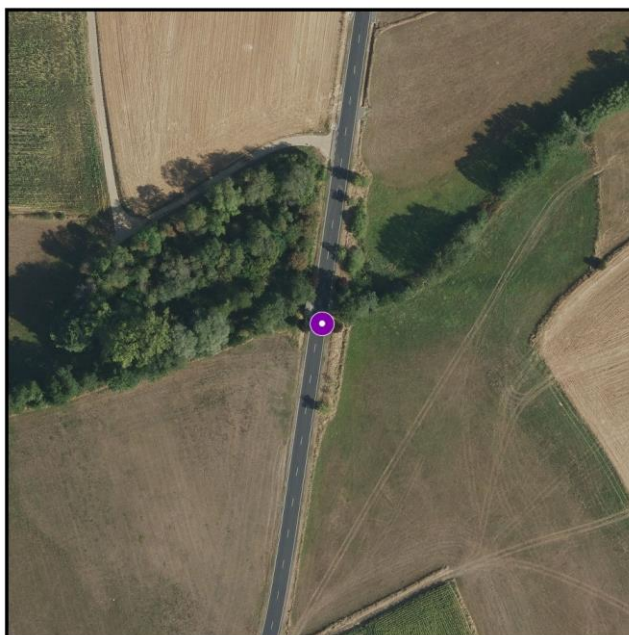
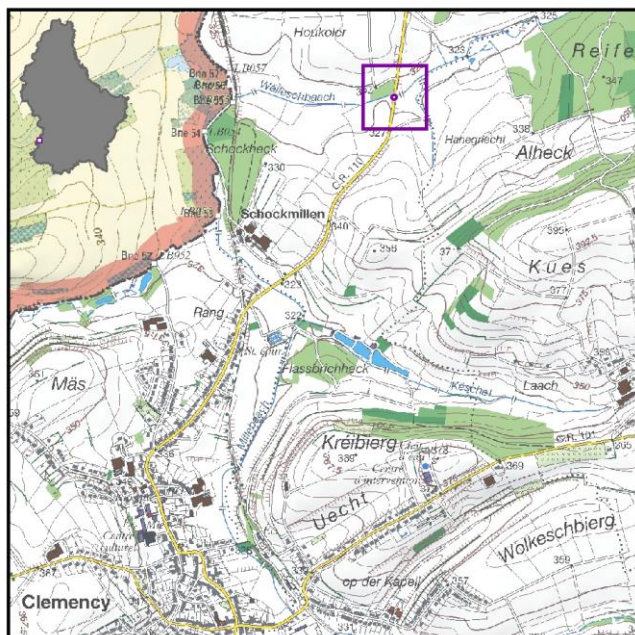
**Circonstances de l'accident**

Un piéton marchait sur la voirie communale « Veianerstrooss » à Tandel lorsqu'il a été percuté par un véhicule de type fourgon en train de manœuvrer en marche arrière.

Le piéton est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-7

Lieu de l'accident : 5,88565° E – 49,61252° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
02/05/2022	Lundi	12:07	CR	Citadine (1)
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				Citadine (2)
N°	Désignation	Âge	Sexe	Benne (=< 12000 kg)
1	Conducteur - Citadine (1)	58	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

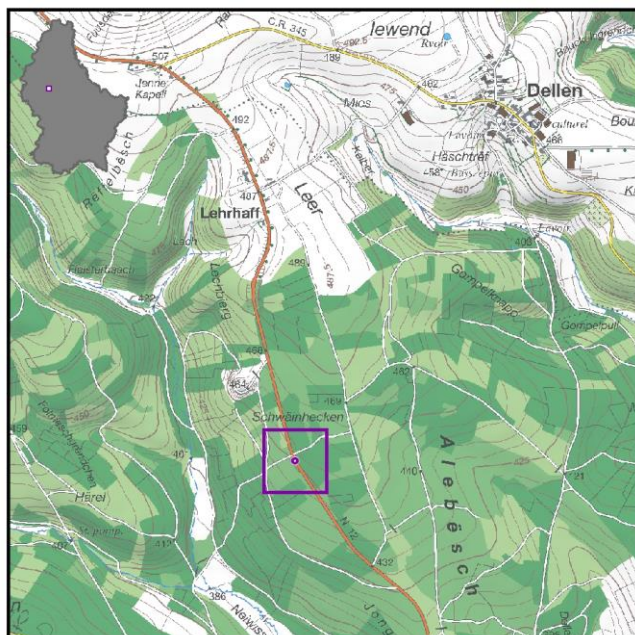
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine (1) a circulé sur le CR110 entre Clemency et Grass. Lors d'une manœuvre de dépassement, le contrôle a été perdu et le véhicule de type citadine (1) est entré en collision avec un camion, puis avec un véhicule de type citadine (2) circulant en direction opposée.


Le conducteur du véhicule de type citadine (1) est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-8

Lieu de l'accident : 5,94818° E – 49,84649° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
07/05/2022	Samedi	18:00	N	 Utilitaire sport
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	32	M	

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

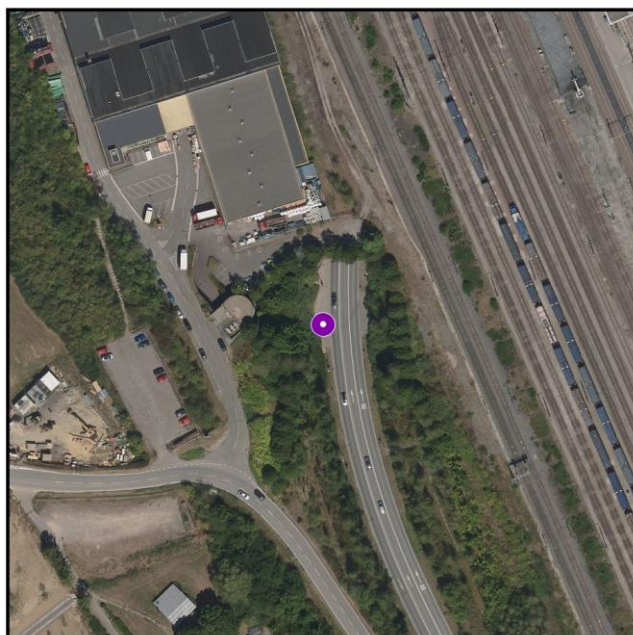
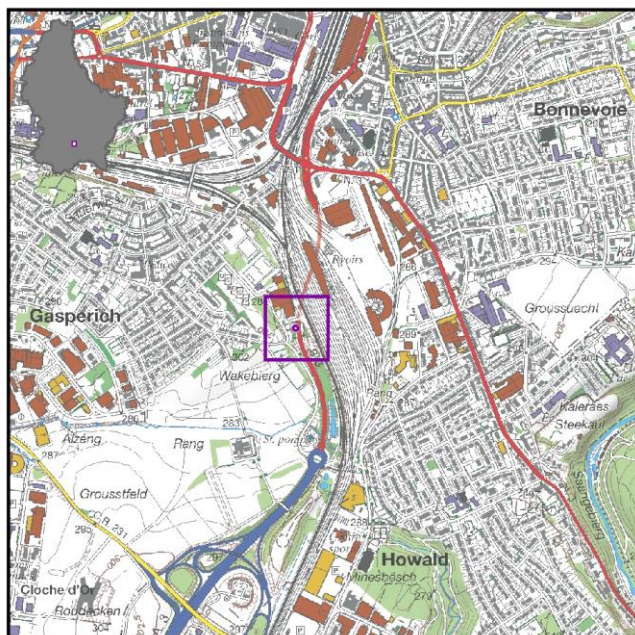
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type utilitaire sport a circulé sur la N12 entre Hiereck et Grousbous. Dans un virage à gauche, le contrôle a été perdu et le véhicule de type utilitaire sport est entré en collision avec un arbre.



Le conducteur est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-A-9

Lieu de l'accident : 6,1327° E – 49,58984° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)	
11/05/2022	Mercredi	20:20	B.	 Berline	
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				 Hayon	
N°	Désignation		Âge	Sexe	
1	Conducteur - Berline		67	M	
2	Conducteur - Hayon		73	F	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Oui	Aucune
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

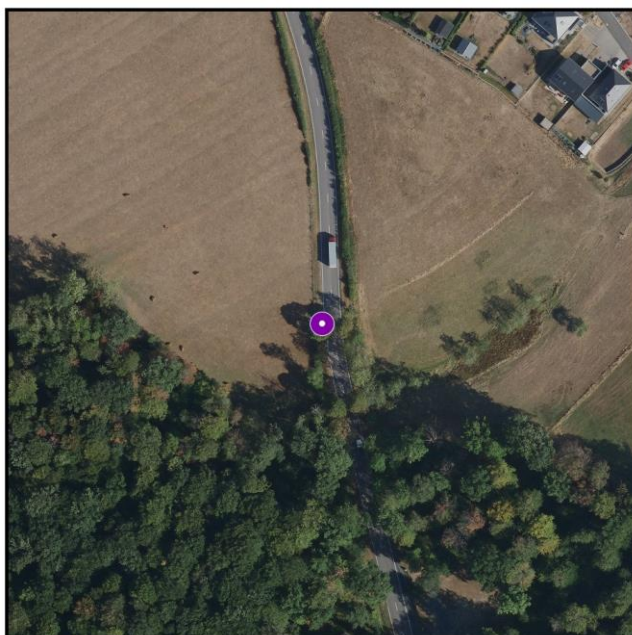
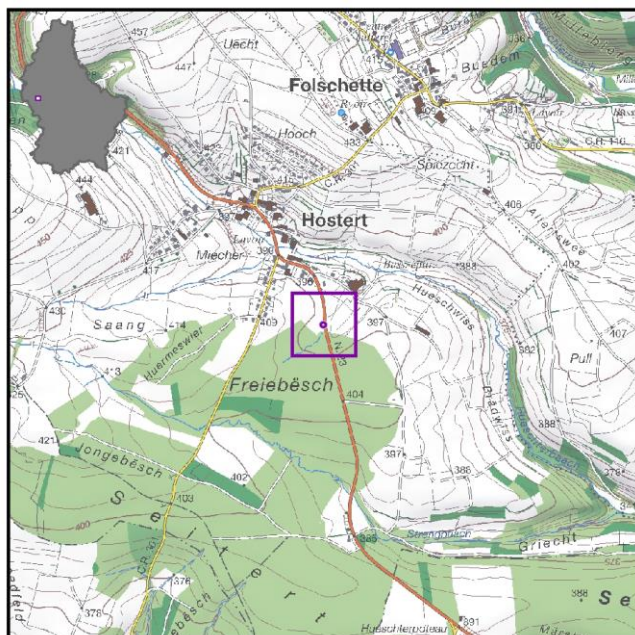
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type berline a circulé sur la B.3 entre Gasperich et Bonnevoie. Dans un virage à droite, le contrôle a été perdu et le véhicule de type berline est entré en collision avec un véhicule de type hayon circulant en direction opposée.


Les deux conducteurs sont décédés sur place.

Identifiant : 2022-A-10

Lieu de l'accident : 5,8692° E – 49,80556° N



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

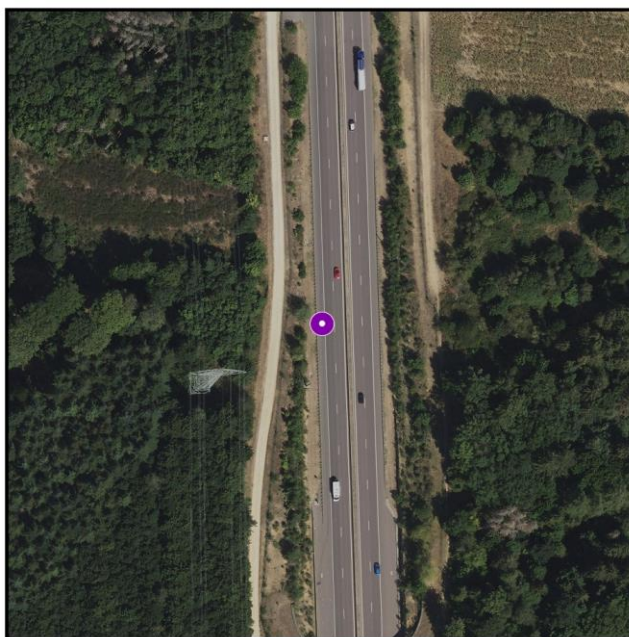
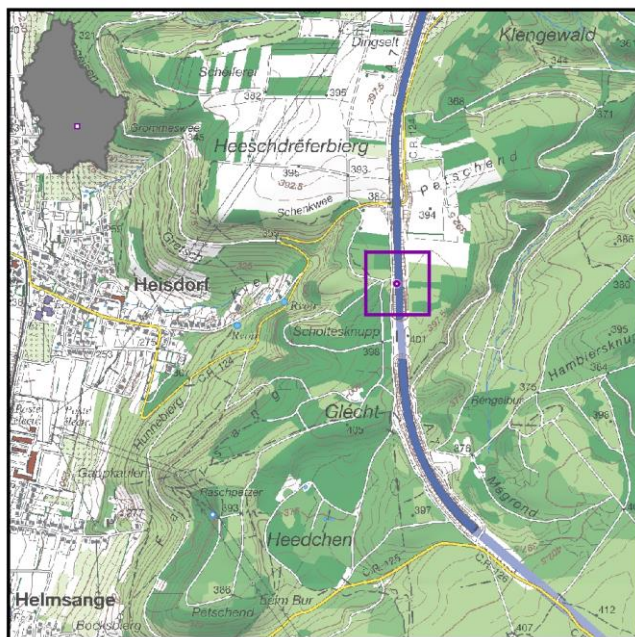
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
06/06/2022	Lundi	15:30	N23	 Hayon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Passager avant			

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



Circonstances de l'accident
Un véhicule de type hayon a circulé sur la N23 entre Rambrouch et Hostert, le contrôle a été perdu et il est entré en collision avec un arbre.
Le passager avant est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-11

Lieu de l'accident : 6,15889° E – 49,67376° N



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

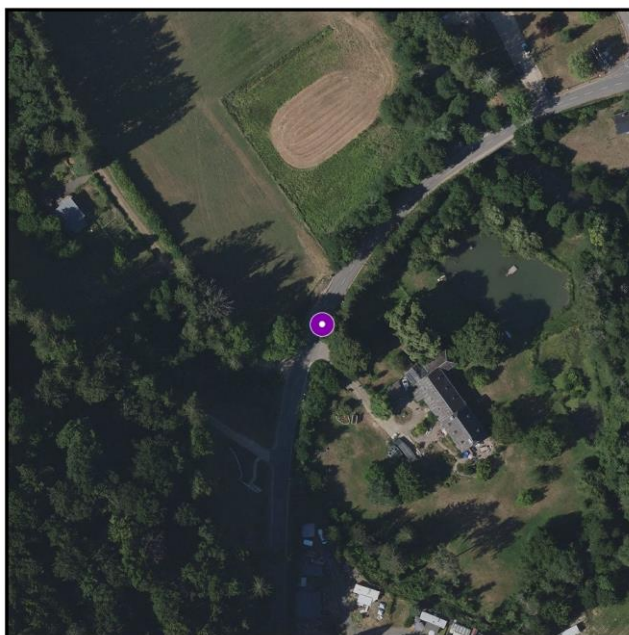
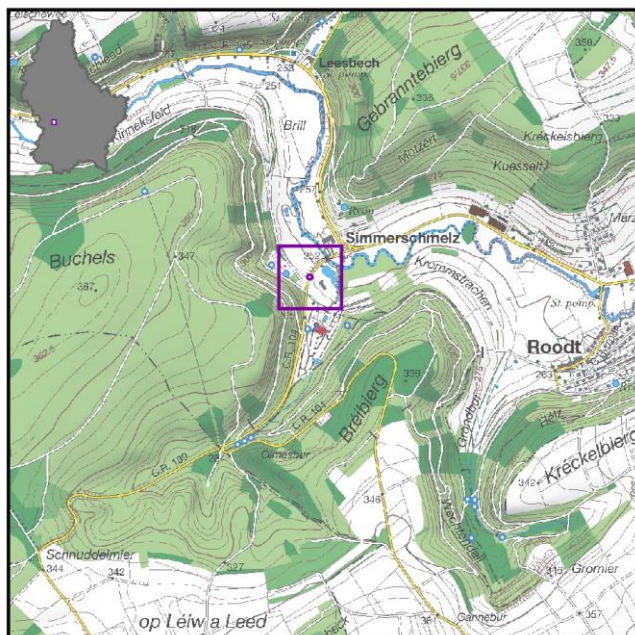
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
09/06/2022	Judi	21:30	A	 Citadine  Citerne (=< 12000 kg)
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Piéton	26	F	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A


Circonstances de l'accident
<p>Un piéton se trouvait sur l'A7 à hauteur d'un véhicule de type citadine arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence. Il a été happé par un camion-citerne qui a circulé sur la voie de droite en direction de Luxembourg.</p> <p>Le piéton est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.</p>

Identifiant : 2022-A-12

Lieu de l'accident : 5,98555° E – 49,69451° N



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

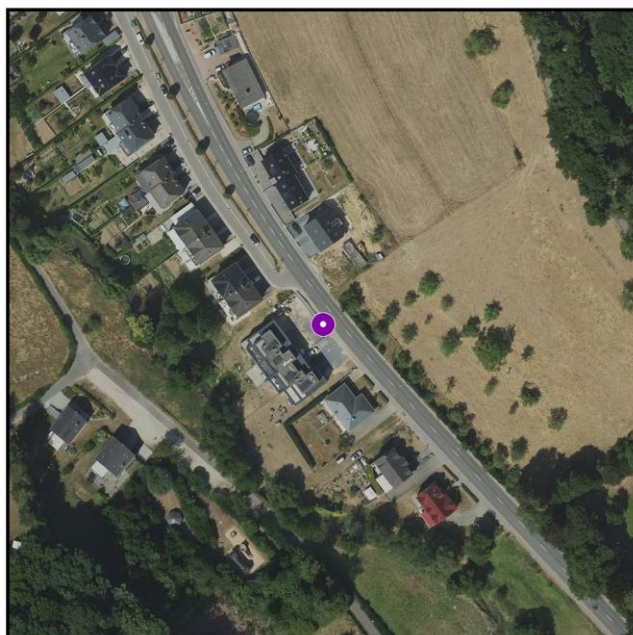
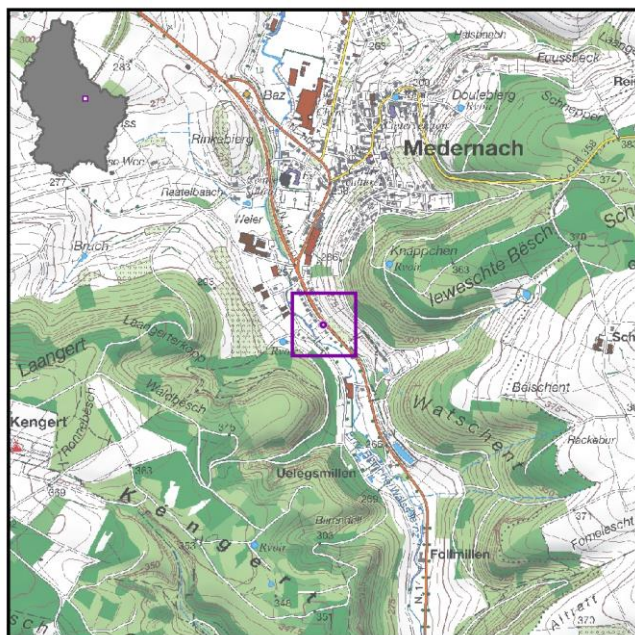
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
10/07/2022	Dimanche	11:10	CR	
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	66	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A



Circonstances de l'accident
Un cycliste a circulé sur le CR104 entre le camping « Simmerschmelz » et Simmerfarm, le contrôle a été perdu et le cycliste est tombé.
Le cycliste est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-A-13

Lieu de l'accident : 6,21502° E – 49,80411° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
12/07/2022	Mardi	15:00	N	 Citadine  À benne (> 12000 kg)
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Piéton - Ouvrier	45	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Oui	Collision avec une personne

**Circonstances de l'accident**

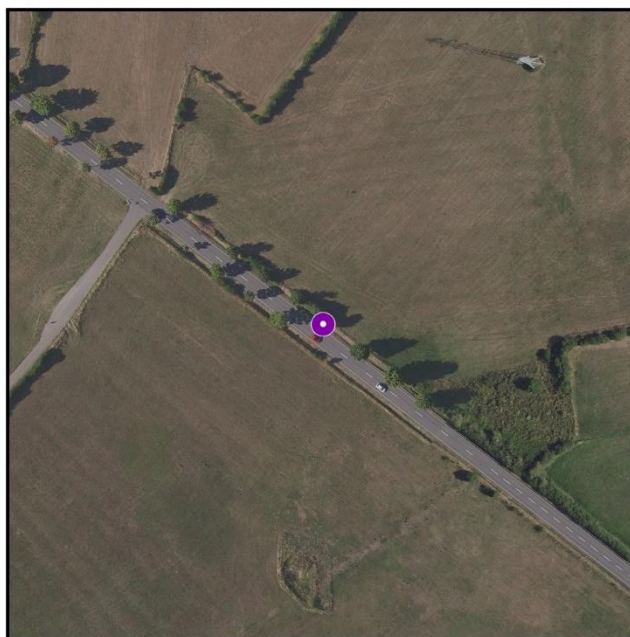
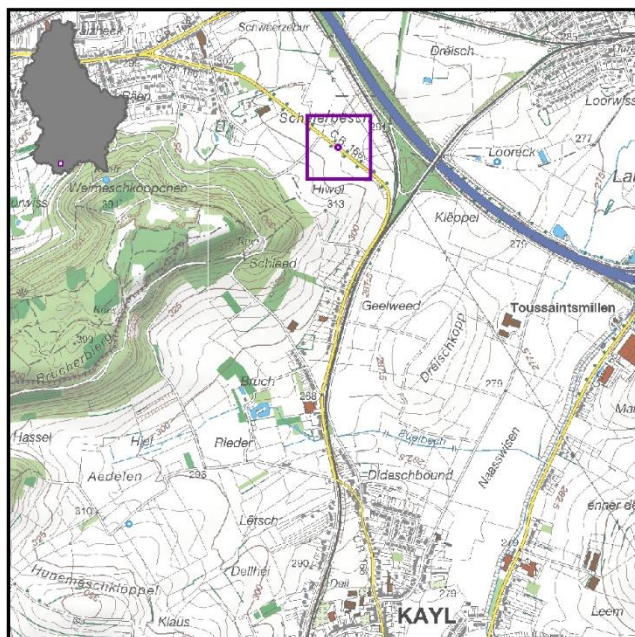
Sur le CR358 à Medernach, un ouvrier était en train de décharger une pelle mécanique de la benne d'un camion bloquant la moitié de la voie de circulation en direction de Larochette. La porte à ouverture latérale de la benne s'est ouverte et a été percutée par un véhicule de type citadine en train de doubler le camion. En se refermant, la porte a happé l'ouvrier.

L'ouvrier est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.




Identifiant : 2022-A-14

Lieu de l'accident : 6,03684° E – 49,50441° N



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

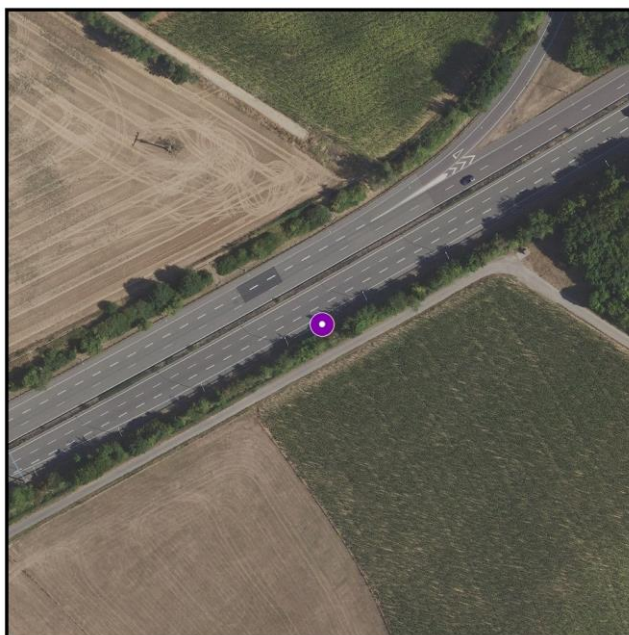
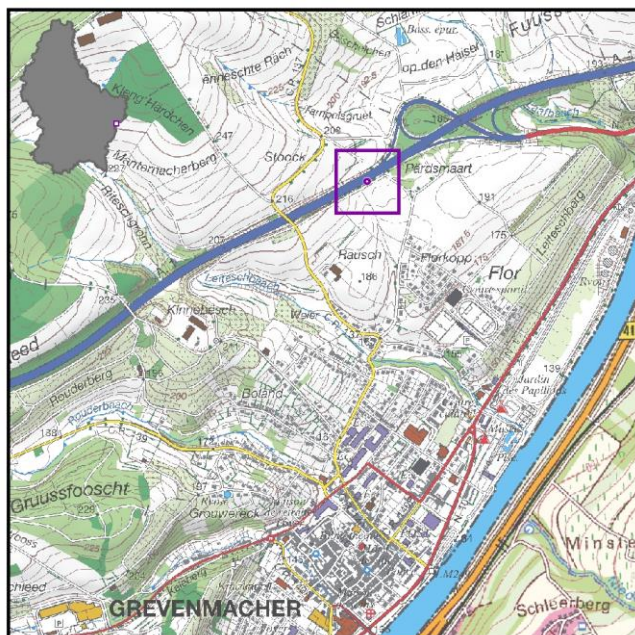
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
17/07/2022	Dimanche	02:21	CR	 Roadster
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	45	M	

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


Circonstances de l'accident
Un véhicule de type roadster a circulé sur le CR166 entre Schifflange et Kayl. Le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un arbre longeant la voie opposée.
Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-15

Lieu de l'accident : 6,44288° E – 49,69153° N



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

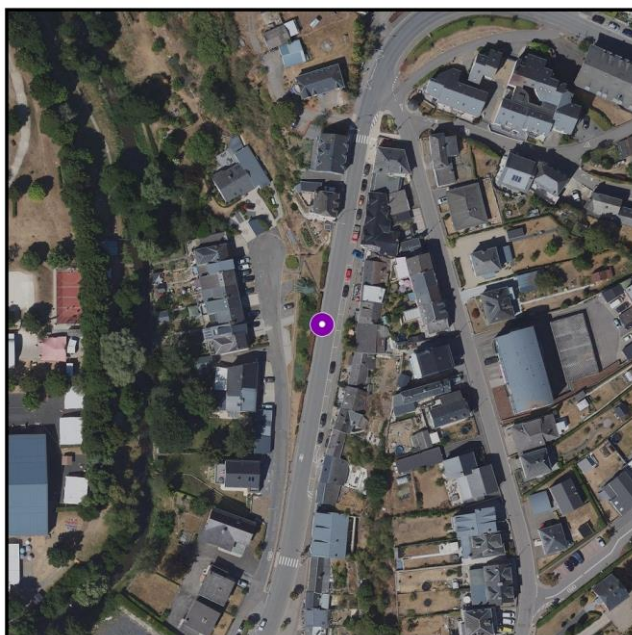
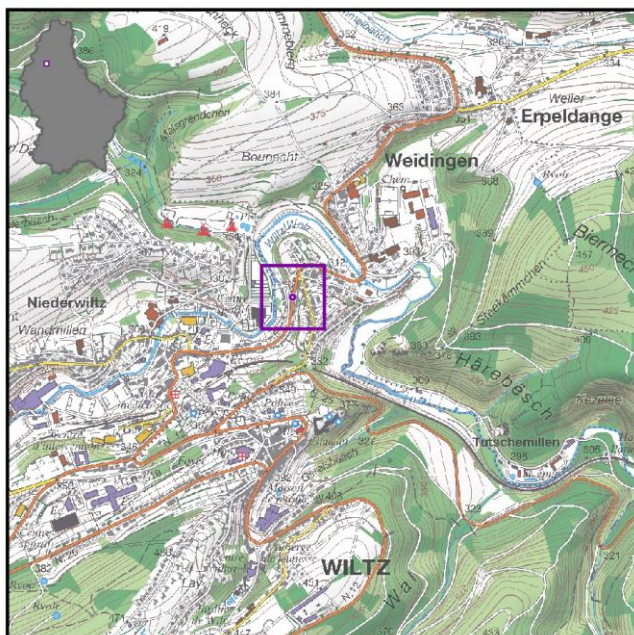
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
28/07/2022	Jeu	14:15	A	 Berline
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	44	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Oui	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un autre obstacle
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A



Circonstances de l'accident
Un véhicule de type berline a circulé sur l'A1 en direction de la frontière allemande. Lors d'une manœuvre de dépassement, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec la glissière de sécurité, puis avec un poteau d'éclairage.
Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-16

Lieu de l'accident : 5,93674° E – 49,97079° N



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

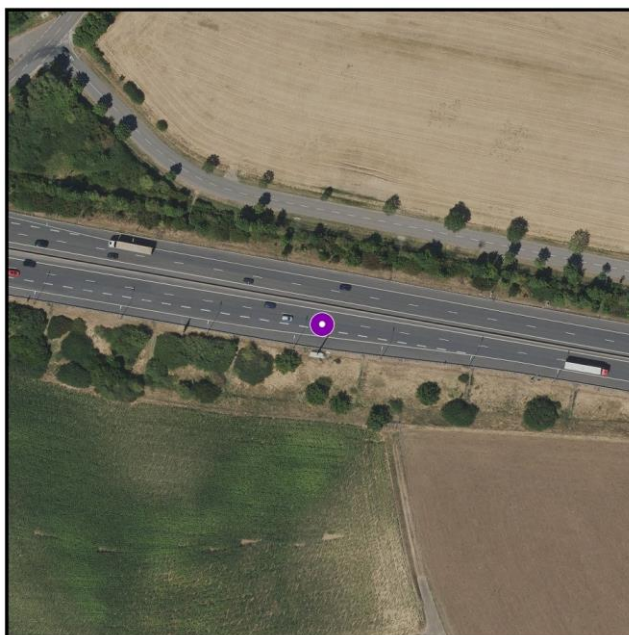
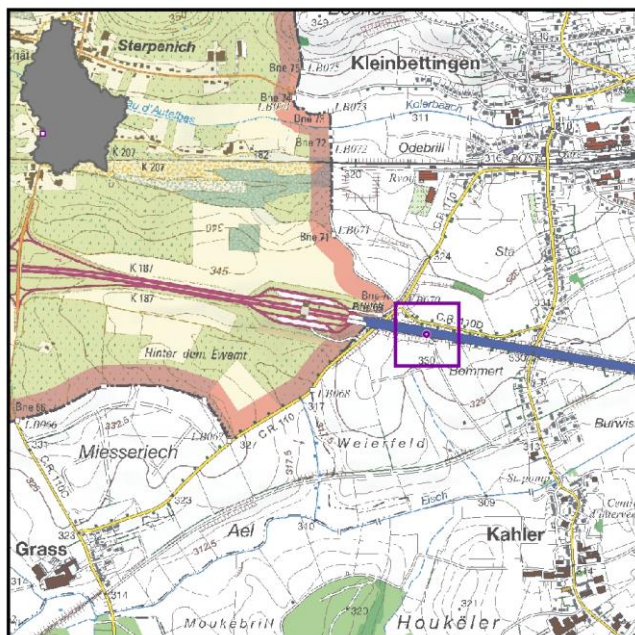
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
09/08/2022	Mardi	19:30	N	 Utilitaire sport  Citadine avec remorque
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Utilitaire sport	80	F	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

Circonstances de l'accident
Un véhicule de type utilitaire sport a circulé sur la N12 à Wiltz et le contrôle a été perdu. Le véhicule de type utilitaire sport est entré en collision avec un véhicule de type citadine avec remorque stationné sur un emplacement et a effectué un tonneau.
Le conducteur du véhicule de type utilitaire sport est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-A-17

Lieu de l'accident : 5,90921° E – 49,63805° N



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

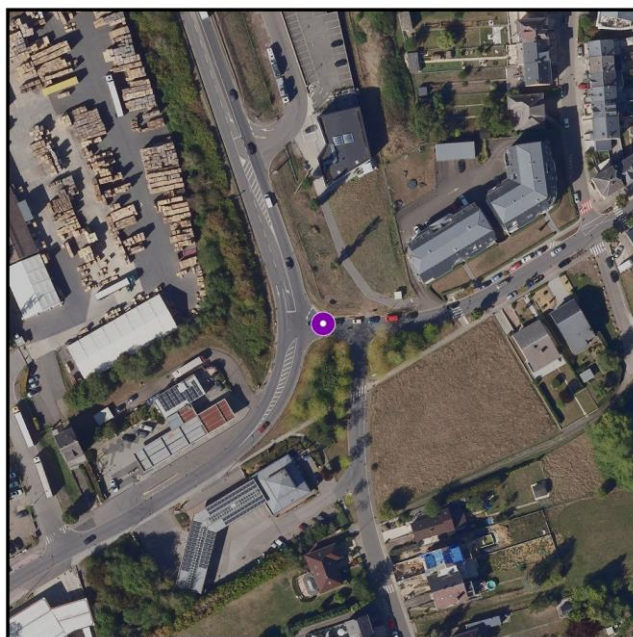
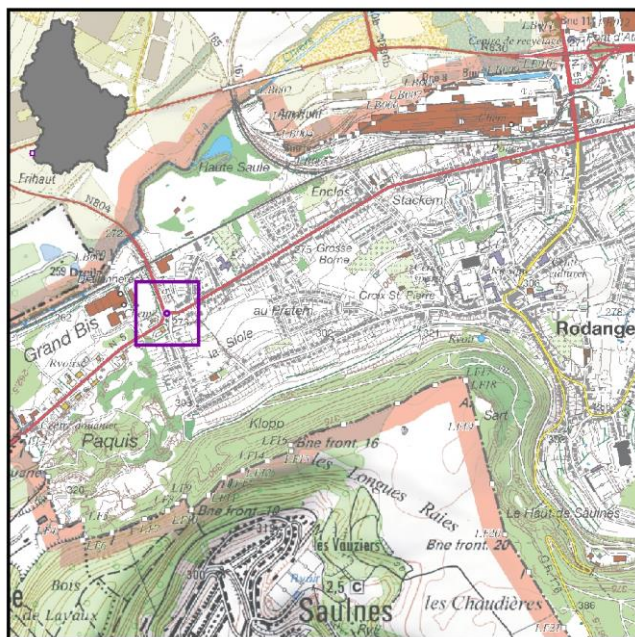
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
25/08/2022	Judi	04:05	A	Fourgon
<b>Victime(s) décédée(s)</b>				Semi-remorque (> 12000 kg)
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur - Fourgon	50	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Oui	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A


Circonstances de l'accident
Lors de la formation d'un embouteillage sur l'A6 entre Steinfort et Capellen, une camionnette de type fourgon est entré en collision avec un camion de type semi-remorque qui était à l'arrêt.
Le conducteur de la camionnette de type fourgon est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-18

Lieu de l'accident : 5,82149° E – 49,54475° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
13/09/2022	Mardi	01:20	N	 Hayon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	33	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un autre obstacle
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

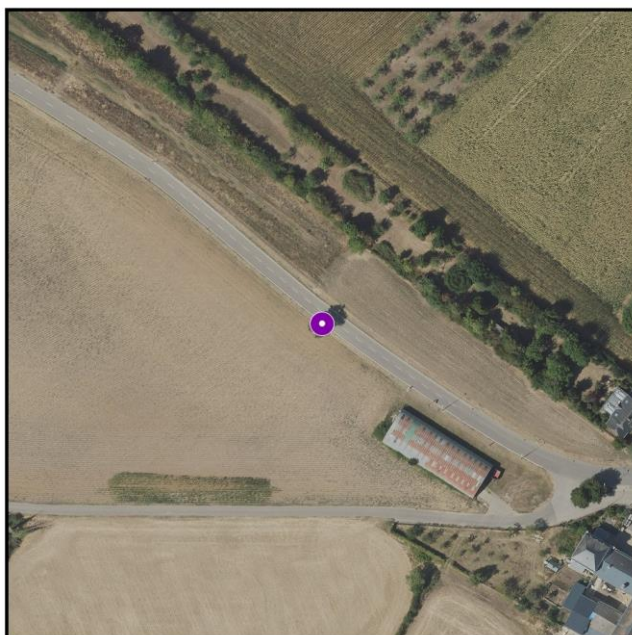
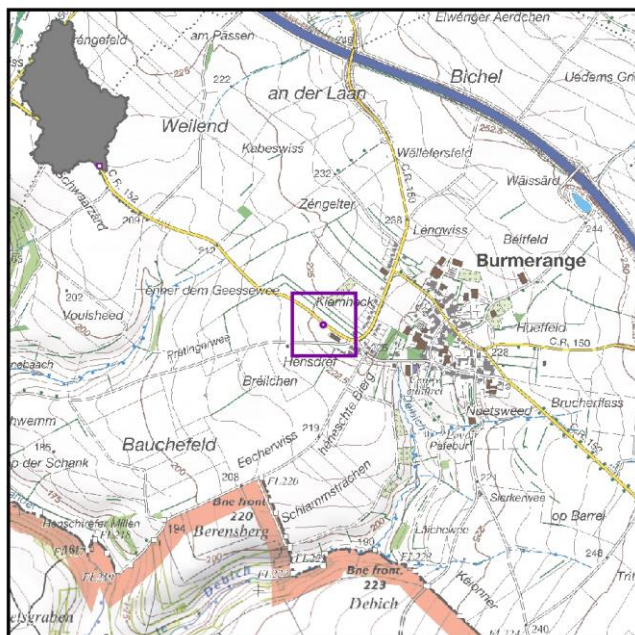
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine a circulé sur la N5 à Rodange. À l'approche d'un croisement, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un poteau d'éclairage longeant la voie opposée.


Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-19

Lieu de l'accident : 6,31623° E 49,48556° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
09/10/2022	Dimanche	08:45	CR	 Berline
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	65	M	

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

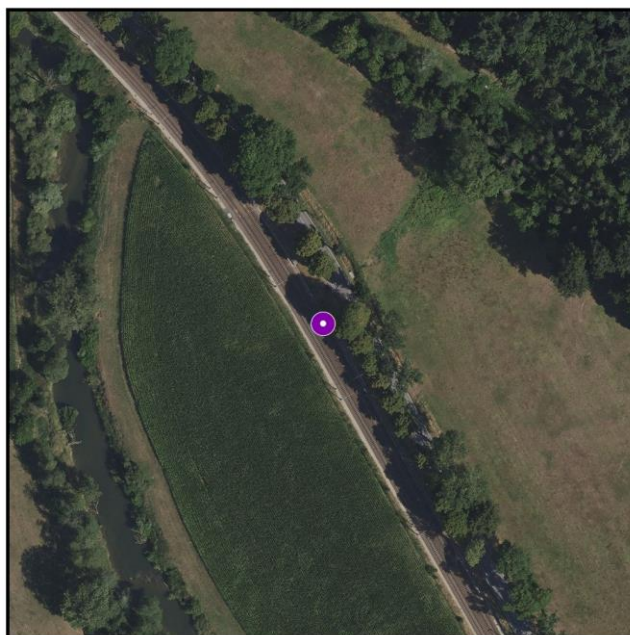
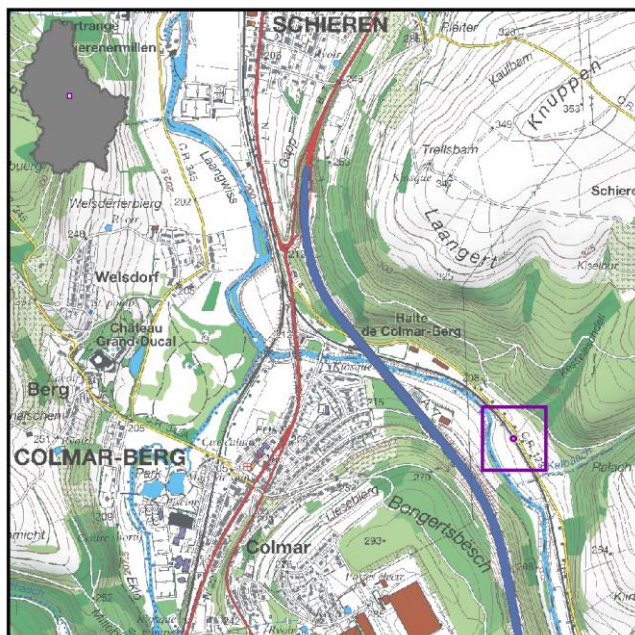
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type berline a circulé sur le CR152 entre Mondorf-les-Bains et Burmerange. Le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un arbre longeant la voie opposée.


Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-20

Lieu de l'accident : 6,10935° E – 49,81202° N



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

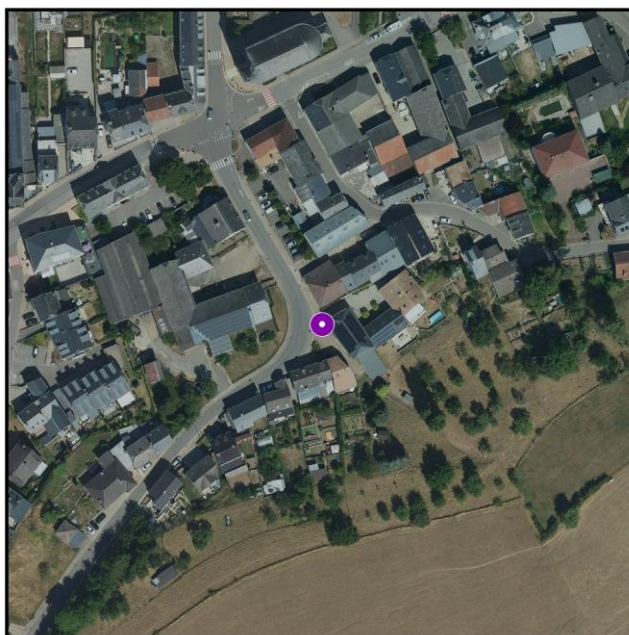
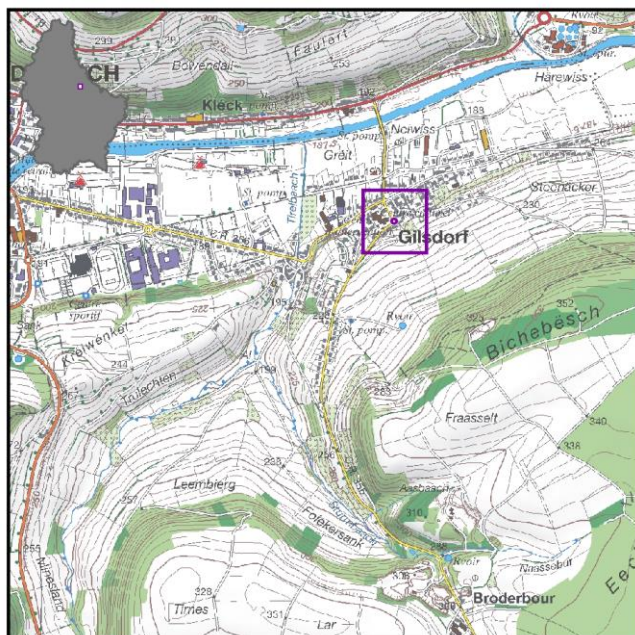
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
13/10/2022	Jeu	11:38	CR	 Citadine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	28	M	

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


Circonstances de l'accident
Un véhicule de type citadine a circulé sur le CR123 entre Colmar-Berg et Cruchten. Le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un arbre longeant la voie opposée.
Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-21

Lieu de l'accident : 6,18214 E – 49,86541° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
13/11/2022	Dimanche	13:50	CR	 Break
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	67	F	

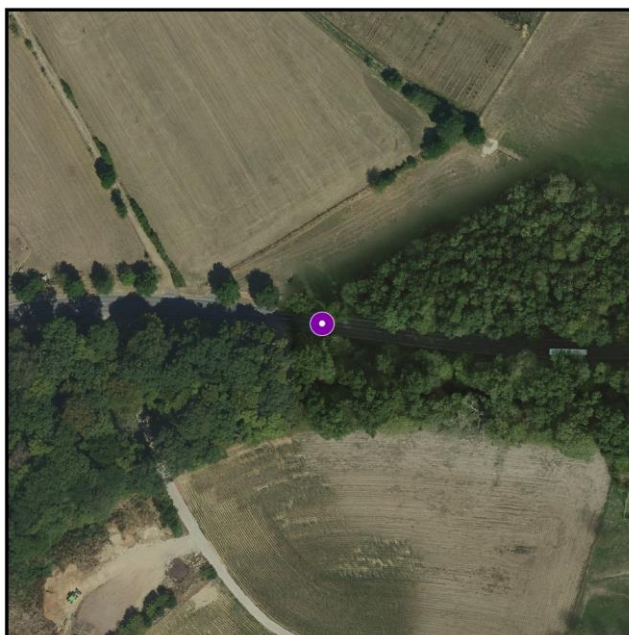
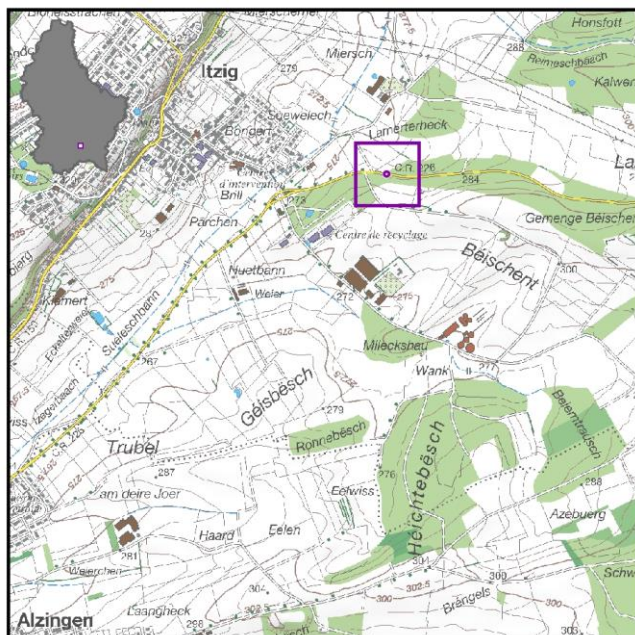
Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un autre obstacle
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

Circonstances de l'accident
Un véhicule de type break a circulé sur le CR356 entre Broderbour et Gilsdorf. Dans un virage à gauche, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec le pignon d'une grange.
Le conducteur est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.




Identifiant : 2022-A-22

Lieu de l'accident : 6,18432° E – 49,58508° N



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

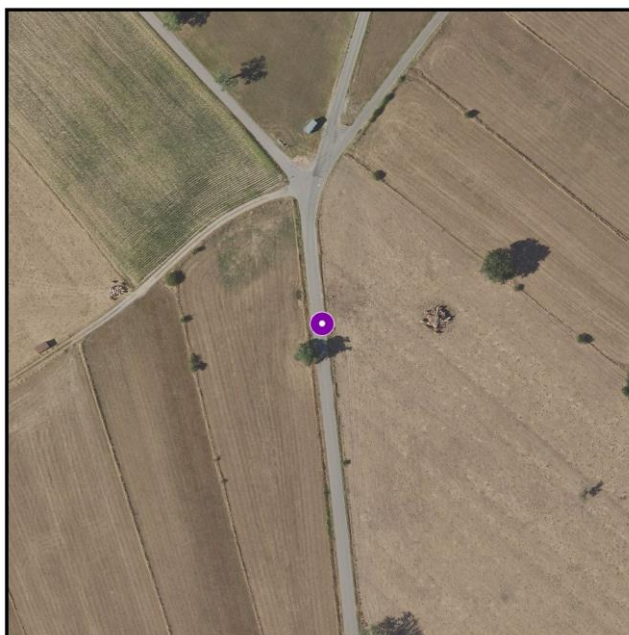
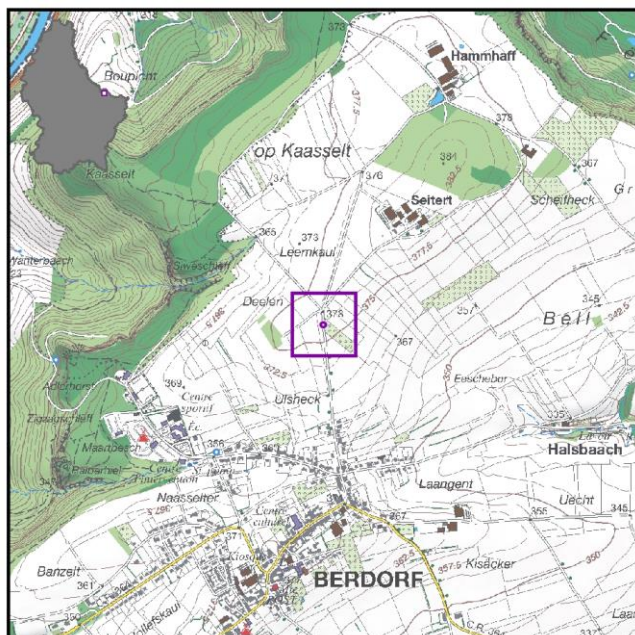
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
21/11/2022	Lundi	14:00	CR	 Hayon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	74	F	

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


Circonstances de l'accident
Un véhicule de type hayon a circulé sur le CR226 entre Itzeg et Contern. Dans un virage à droite, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec un arbre longeant la voie opposée.
Le conducteur est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-A-23

Lieu de l'accident : 6,35226° E – 49,82985° N



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

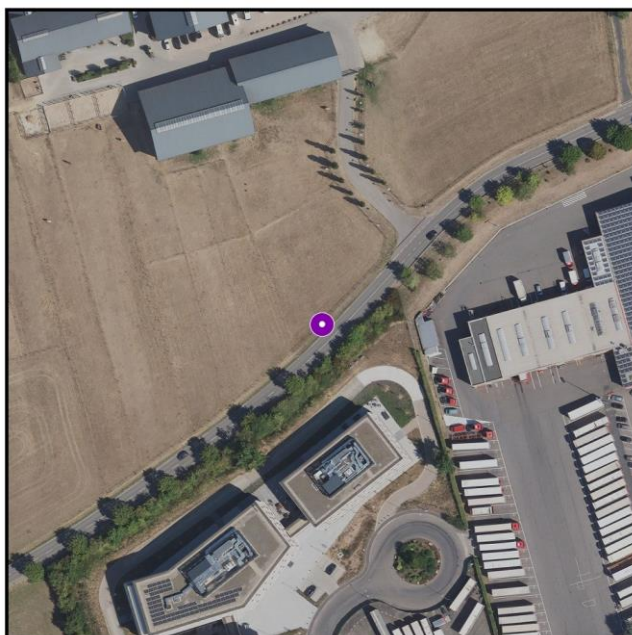
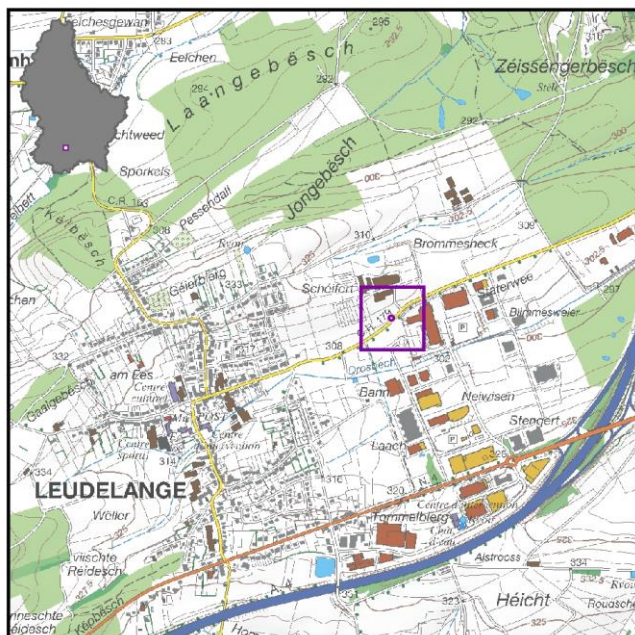
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
27/11/2022	Dimanche	17:25	VC	 Hayon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	25	F	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un autre obstacle
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A


Circonstances de l'accident
Un véhicule de type hayon a circulé sur la voirie communale « Hammhafferstrooss » à Berdorf. Le contrôle a été perdu, le véhicule est entré en collision avec un ponceau permettant l'accès aux champs adjacents et a effectué plusieurs tonneaux.
Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-24

Lieu de l'accident : 6.07458° E 49.57073° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
02/12/2022	Vendredi	21:35	CR	 Citadine
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	21	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un autre obstacle
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

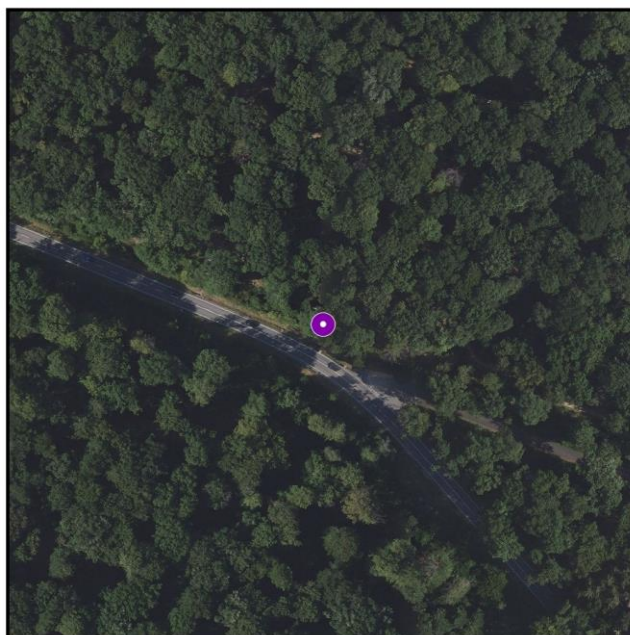
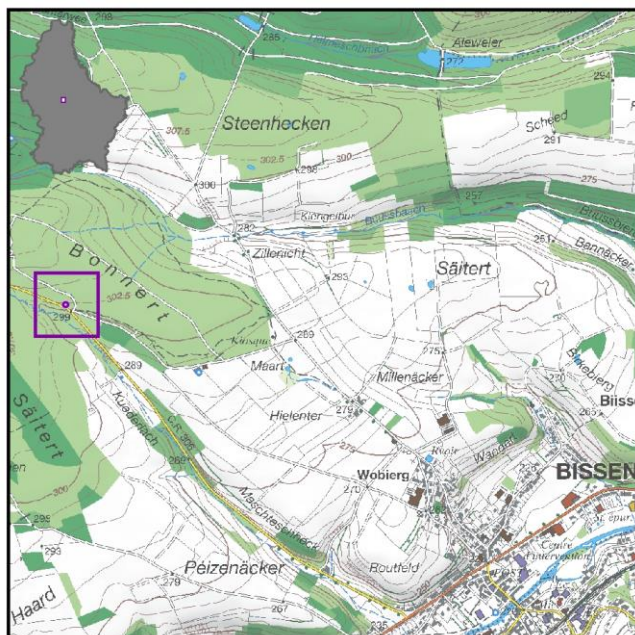
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type citadine a circulé sur le CR179 entre Cessange et Leudelange. Dans à virage à gauche, le contrôle a été perdu et le véhicule est entré en collision avec une clôture en bois.


Le conducteur est décédé sur place.

Identifiant : 2022-A-25

Lieu de l'accident : 6,04171° E – 49,79809° N



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

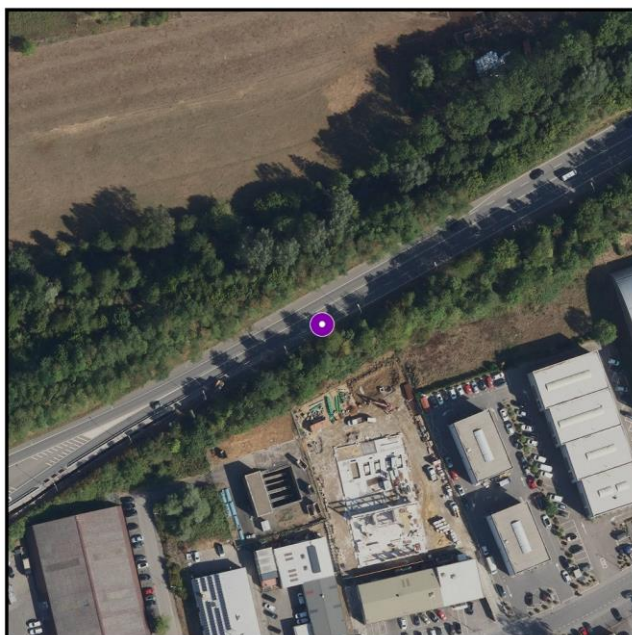
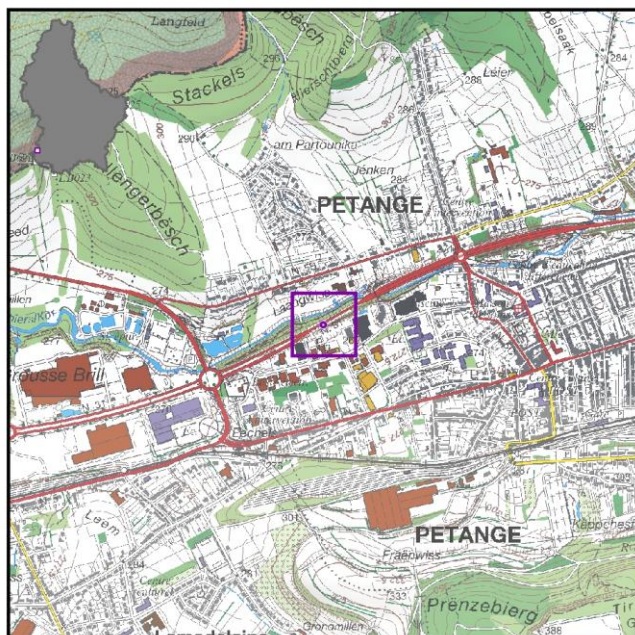
Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
12/12/2022	Lundi	01:34	CR	 Utilitaire sport
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Conducteur	28	M	

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A




Circonstances de l'accident
Un véhicule de type utilitaire sport a circulé sur le CR 306 entre Bissen et Vichten. Dans un virage à gauche, le contrôle a été perdu et le véhicule a effectué plusieurs tonneaux.
Le conducteur est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-A-26

Lieu de l'accident : 5,86520° E – 49,55774° N



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

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)	
16/12/2022	Vendredi	19:20	N		Hayon (1)
<b>Victime(s) décédée(s)</b>					Citadine
N°	Désignation	Âge	Sexe		Hayon (2)
1	Conducteur - Hayon (1)	75	M		

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Aucune
Présence d'obstacle latéral	Non	N/A
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

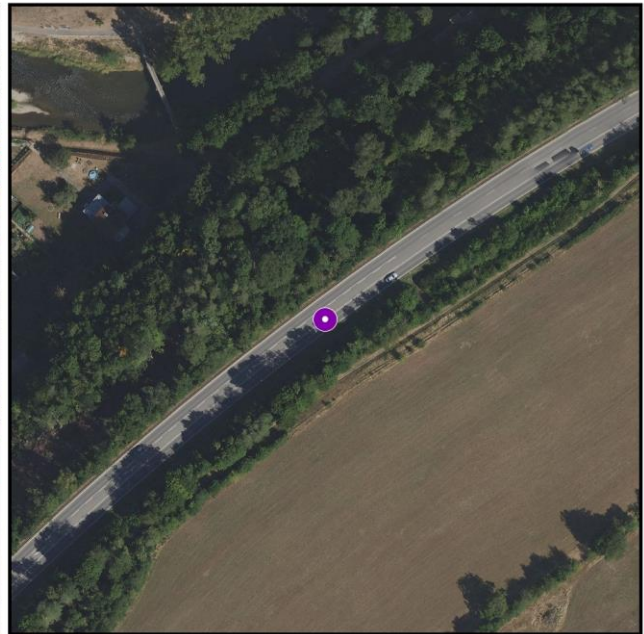
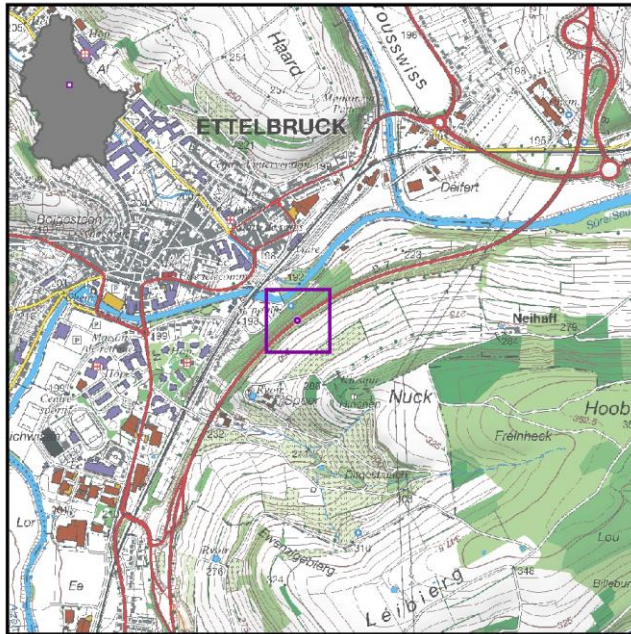
**Circonstances de l'accident**

Un véhicule de type hayon (1) a circulé sur la N31 entre Pétange et Rodange et a été happé à l'arrière par un autre véhicule de type citadine. Le contrôle du véhicule de type hayon (1) a été perdu et il est entré en collision avec un véhicule de type hayon (2) circulant sur la voie opposée.


Le conducteur du véhicule de type hayon (1) est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

Identifiant : 2022-A-27

Lieu de l'accident : 6,10662° E – 49,84464° N



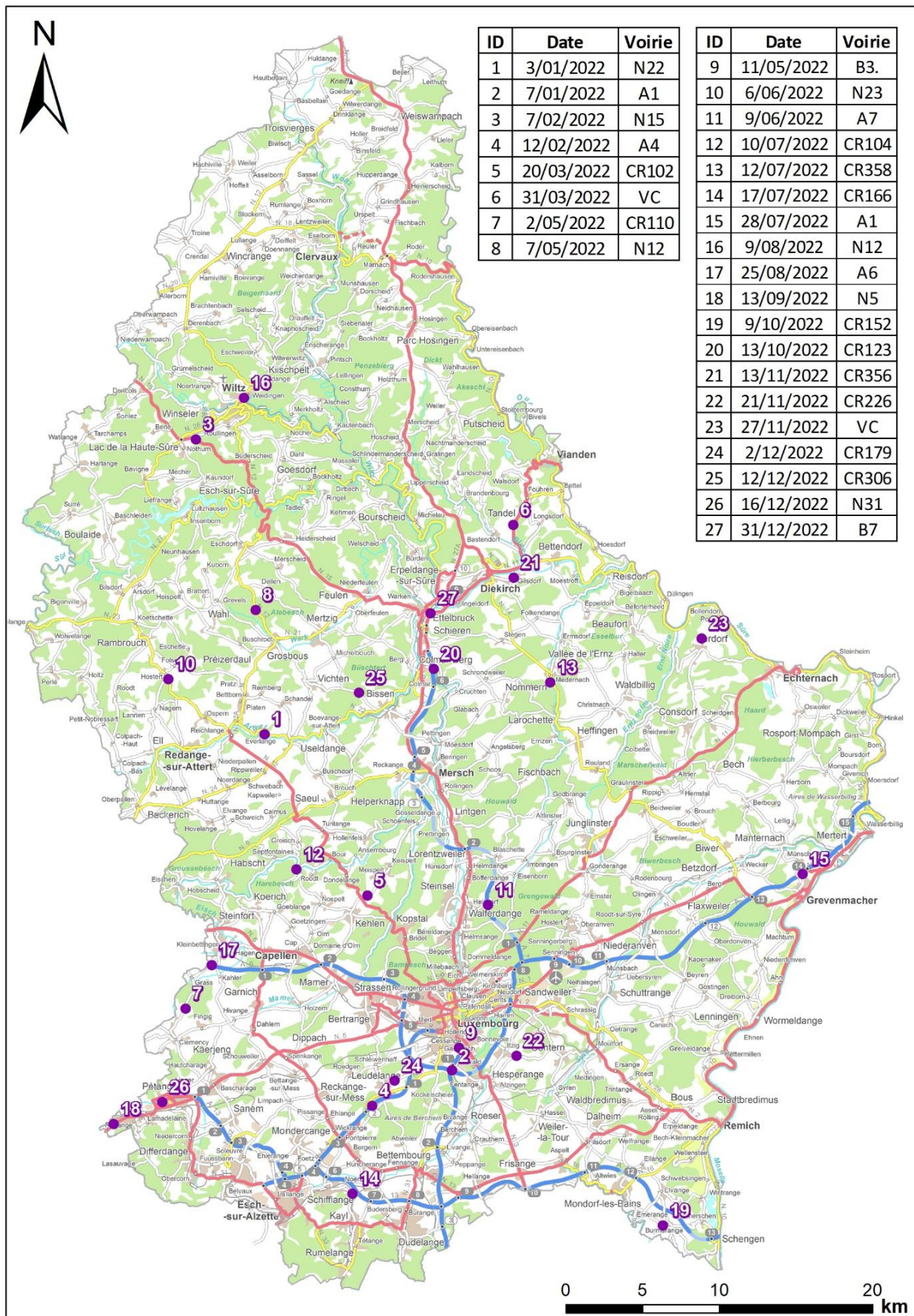
© ORIGINE CADASTRE : DROITS RÉSERVÉS À L'ÉTAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Date	Jour	Heure	Type de voirie	Véhicule(s) impliqué(s)
31/12/2022	Samedi	17:25	B.	 Hayon
Victime(s) décédée(s)				
N°	Désignation	Âge	Sexe	
1	Passager avant			

Facteurs liés à l'infrastructure	Conséquence	
Présence de glissière de sécurité	Non	Sortie de route
Présence d'obstacle latéral	Oui	Collision avec un autre obstacle
Présence de chantier fixe ou mobile	Non	N/A
Occupation du domaine public	Non	N/A

Circonstances de l'accident
Un véhicule de type hayon a circulé sur la B.7 à Ettelbruck, le contrôle a été perdu et il est entré en collision avec un panneau routier, puis avec un ouvrage de drainage en béton.
Le passager avant est décédé des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

## 2.2.2 Localisation des autres accidents mortels de la route



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

### 3 REPRÉSENTATIONS STATISTIQUES

Ce chapitre reprend l'évaluation statistique comme décrite dans la méthodologie sous le chapitre 1.4. Pour les accidents traités dans le présent rapport, aucun facteur lié à l'exploitation de l'infrastructure et aucun défaut aux véhicules n'ont pu être mis en évidence.

#### 3.1 ACCIDENTS MORTELS FAISANT AU MOINS UN MOTOCYCLISTE DÉCÉDÉ

##### 3.1.1 Facteurs comportementaux

				2022	2018 - 2022
A	Conduite sous influence de substances licites et illicites	1)	Alcool	3	4
		2)	Cannabis	0	0
		3)	Drogues dures	1	1
B	Défaut de papiers valables	1)	Permis de conduire	0	2
		2)	Autres	1	5
C	Défaut de porter la ceinture de sécurité			N/A	N/A
D	Absence du port d'un casque de protection			0	1
E	Fatigue / somnolence			0	1
F	Inattention / Distraction			2	2
G	Maintenance du véhicule	1)	Défaut de pneus	0	2
		2)	Profil des pneus insuffisant	0	2
		3)	Montage incorrect des pneus	0	0
		4)	Autres défauts	0	1
H	Règles de circulation	1)	Franchissement de la ligne médiane	1	14
		2)	Refus de priorité	2	3



### 3.1.2 Facteurs liés à l'infrastructure

				2022	2018 - 2022			
I	Type de voirie		A	0	0			
			B.	0	0			
			N	2	10			
			CR	6	19			
			VC	0	1			
J	Présence de glissière de sécurité		Oui	Sortie de route		0	1	
				Pas de sortie de route		0	3	
				Encastrement sous la glissière		0	1	
				Pas de conséquence		0	2	
			Non	Sortie de route		3	12	
				Pas de conséquence		5	11	
K	Présence d'obstacle latéral		Oui	Collision avec un arbre / arbuste		2	10	
				Collision avec autre obstacle		0	4	
				Pas de conséquence		0	9	
			Non	N/A		6	7	
L	1)	Présence de chantier fixe ou mobile		Oui	Collision avec une personne		0	0
					Collision avec un véhicule venant de face		0	0
					Perturbation de la circulation		0	0
					Perte de contrôle en passant sur une excavation		0	0
	Non		N/A		8	30		
	2)	Occupation du domaine public		Oui	Collision avec une personne		0	0
					Collision avec un objet		1	1
				Non		N/A		7

### 3.1.3 Autres facteurs

				2022	2018 - 2022
M	État de santé			2	3
N	Tranche d'âge des conducteurs et des piétons décédés		< 18	1	2
			18 - 29	0	8
			30 - 59	6	17
			60 - 75	1	3
			> 75	0	0
O	Sexe des conducteurs et piétons décédés		Féminin	2	2
			Masculin	6	28
P	État de la chaussée			0	5

## 3.2 AUTRES ACCIDENTS MORTELS DE LA ROUTE

### 3.2.1 Facteurs comportementaux

				2022	2018 - 2022
A	Conduite sous influence de substances licites et illicites	1)	Alcool	12	34
		2)	Cannabis	2	11
		3)	Drogues dures	1	6
B	Défaut de papiers valables	1)	Permis de conduire	1	4
		2)	Autres	2	7
C	Défaut de porter la ceinture de sécurité			5	22
D	Absence du port d'un casque de protection			1	4
E	Fatigue / somnolence			3	6
F	Inattention / Distraction			5	13
G	Maintenance du véhicule	1)	Défaut de pneus	0	1
		2)	Profil des pneus insuffisant	1	7
		3)	Montage incorrect des pneus	0	1
		4)	Autres défauts	0	0
H	Règles de circulation	1)	Franchissement de la ligne médiane	9	30
		2)	Refus de priorité	0	7

### 3.2.2 Facteurs liés à l'infrastructure

				2022	2018 – 2022			
I	Type de voirie		A	5	15			
			B.	2	5			
			N	8	37			
			CR	10	32			
			VC	2	7			
J	Présence de glissière de sécurité		Oui	Sortie de route		1	3	
				Pas de sortie de route		0	5	
				Décollage au contact de la glissière		0	1	
				Pas de conséquence		4	15	
			Non	Sortie de route		16	51	
				Pas de conséquence		6	21	
K	Présence d'obstacle latéral		Oui	Collision avec un arbre / arbuste		8	38	
				Collision avec autre obstacle		6	13	
				Pas de conséquence		3	22	
			Non	N/A		10	23	
L	1)	Présence de chantier fixe ou mobile		Oui	Collision avec une personne		0	1
					Collision avec un véhicule venant de face		0	1
					Perturbation de la circulation		2	3
					Perte de contrôle en passant sur une excavation		0	1
	Non		N/A		25	90		
	2)	Occupation du domaine public		Oui	Collision avec une personne		1	2
					Collision avec un objet		0	0
				Non		N/A		26

### 3.2.3 Autres facteurs

			2022	2018 - 2022	
M	État de santé		6	15	
N	Tranche d'âge des conducteurs et des piétons décédés		< 18	0	1
			18 - 29	7	28
			30 - 59	9	35
			60 - 75	8	16
			> 75	1	6
O	Sexe des conducteurs et piétons décédés		Féminin	9	28
			Masculin	16	58
P	État de la chaussée		6	32	

## 4 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 visés par le présent rapport et peuvent dès lors être qualifiés d'éléments liés à la sécurité.

Un risque lié à la présence d'un tel élément de danger potentiel peut être traité de différentes manières :

- on peut le considérer comme étant acceptable et ne rien changer,
- on peut l'éviter en supprimant l'élément en question,
- on peut le mitiger en modifiant ou en protégeant cet élément.

Le présent paragraphe porte sur ces éléments liés à la sécurité et leurs implications potentielles dans le cadre d'un accident.

### 4.1 GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ

#### 4.1.1 Objectif

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 accident. Conçues 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. Une glissière de sécurité ne peut cependant pas être efficace dans toutes les situations et pour tout type de véhicule. À titre d'exemple, une glissière à rail unique peut représenter un risque de blessure supplémentaire pour les motocyclistes en cas d'impact avec un poteau d'ancrage non-protégé.

#### 4.1.2 Placement 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 et N. 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 défauts de trajectoire 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 2022, 2 motocyclistes, 10 conducteurs de voitures et 3 passagers d'une voiture sont décédés des suites de sorties de route suivies d'impacts avec des obstacles latéraux non-protégés. L'obstacle latéral non-protégé était dans 10 cas un arbre ou un arbuste et dans 5 cas un autre obstacle latéral.

---

<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.*

*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.*

Des 141 obstacles latéraux isolés identifiés en 2021 par l'Administration des ponts et chaussées, 116 restaient à enlever ou à protéger au début de l'année 2022, pendant laquelle, 12 arbres ont été abattus et 28 autorisations ont été délivrées par l'Administration de la nature et des forêts pour l'enlèvement de ces derniers.

Durant l'année 2022, 4716 mètres de glissières de sécurité ont été installées le long des routes pour sécuriser des obstacles latéraux non-protégés. De plus un deuxième rail qui sert d'écran de protection pour les motocyclistes entre la chaussée et le rail supérieur de la glissière de sécurité a été ajouté sur 1130 mètres.

## 5 ACTIONS PRÉVENTIVES ET CORRECTIVES

### 5.1 GROUPE DE TRAVAIL « AUDITS DE SÉCURITÉ »

#### 5.1.1 Missions

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. La pandémie de la Covid-19 a affecté le fonctionnement du groupe, réduisant le nombre de réunions à seulement deux en 2020. Depuis fin 2020, les réunions sont organisées de nouveau de façon régulière tous les deux mois par visio-conférence. 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 :

- Administration des ponts et chaussées,
- Département des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics,
- Département des travaux publics du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics,
- Ministère de l'environnement,
- Administration des enquêtes techniques<sup>6</sup>,
- Centre de Formation pour Conducteurs,
- Direction générale de la Police grand-ducale,
- Unité de la police de la route,
- Sécurité Routière, association luxembourgeoise pour la prévention des accidents de la route,
- Automobile Club du Luxembourg,
- 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.

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,
- l'analyse de sections de route pour la mise en œuvre d'un marquage spécifique additionnel pour motocyclistes,
- l'analyse de nouvelles technologies (p. ex. : radars tronçons et les radars feux rouges).

---

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

## 6 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 qui avait pour but de généraliser la présence dans les véhicules d'un certain nombre de systèmes avancés de sécurité a été introduite en date du 4 mars 2019. Le texte a été adopté en date du 16 avril 2019 et le règlement (UE) 2019/2144<sup>7</sup> est entré en vigueur le 5 janvier 2020. Il s'applique aux véhicules des catégories M, N et O.

Ce règlement 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. En cas de non-conformité, la délivrance de la réception UE sera refusée à partir du 6 juillet 2022 pour les véhicules de la catégorie M1 ou N1 et en date du 7 juillet 2026 pour les autres véhicules de la catégorie M ou N. Aucun véhicule non-conforme aux dispositions dudit règlement ne pourra être immatriculé à partir du 7 juillet 2024 pour les véhicules de la catégorie M1 ou N1 et à partir du 7 janvier 2029 pour les autres véhicules de la catégorie M.

---

<sup>7</sup>Règlement (UE) 2019/2144 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) no 78/2009, (CE) no 79/2009 et (CE) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) no 631/2009, (UE) no 406/2010, (UE) no 672/2010, (UE) no 1003/2010, (UE) no 1005/2010, (UE) no 1008/2010, (UE) no 1009/2010, (UE) no 19/2011, (UE) no 109/2011, (UE) no 458/2011, (UE) no 65/2012, (UE) no 130/2012, (UE) no 347/2012, (UE) no 351/2012, (UE) no 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144&from=EN>

## ANNEXE

### Relevé des éléments liés à la sécurité

Année	No.	Objet	Observation
2018	1	GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ	Le risque de blessure pour les motocyclistes en cas d'utilisation de poteaux d'ancrage non-protégés peut être diminué par l'ajout d'un deuxième rail qui sert d'écran de protection entre la chaussée et le rail supérieur.
2018	2	GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ	Afin de mitiger le risque de blessure pour motocyclistes en cas de présence d'obstacles latéraux situés trop près derrière une glissière, 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. Cette distance passe à 7,5 m sur une route avec une limitation de vitesse entre 80 et 100 km/h.
2018	3	GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ	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
2018	4	GLISSIÈRES DE SÉCURITÉ	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.
2018	5	CHANTIERS FIXES ET MOBILES	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.
2019	1	GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ	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.



2019	2	AUTRES ÉLÉMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ	L'installation d'atténuateurs de choc devant un obstacle rigide pourrait réduire les risques de blessures en cas d'accident.
2019	3	AUTRES ÉLÉMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ	La mise en œuvre de supports fragilisés pourrait réduire les risques de blessures en cas d'accident, dans le cas où il n'y a pas d'autres obstacles non-protégés en aval et où les abords de la voirie sont aménagés de manière à « pardonner ». Dans le cas de figure où ces conditions ne sont pas remplies, la sécurisation ponctuelle d'obstacles latéraux non-protégés devrait être considérée.
2020	1	GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ	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.
2020	2	CHANTIERS FIXES OU MOBILES	La signalisation adéquate d'un chantier fixe ou mobile sur la voirie publique est un élément essentiel pour prévenir des accidents. Il est dès lors important que les autorités responsables des voiries publiques veillent : <ul style="list-style-type: none"> <li>• à communiquer les bonnes pratiques en matière de signalisation de chantier aux prestataires de service effectuant des travaux susceptibles d'affecter le trafic sur la voirie publique et</li> <li>• à la mise en œuvre adéquate de ces bonnes pratiques pendant la durée d'un chantier susceptible d'affecter le trafic sur la voirie publique.</li> </ul>
2020	3	SYSTÈMES AVANCÉS DE FREINAGE D'URGENCE POUR LES CAMIONS (AEBS)	Afin de sensibiliser les chauffeurs de poids lourds nationaux et internationaux et de les inciter à utiliser le système AEBS sur autoroute, une campagne de sensibilisation, soulignant l'efficacité de ce système notamment pour éviter des collisions ou pour mitiger leurs conséquences, pourrait être lancée par l'autorité compétente, en coopération avec les acteurs du secteur de la sécurité routière, sur des panneaux de sensibilisation des autoroutes.
2020	4	ENREGISTREURS DE DONNÉES D'ÉVÉNEMENTS	Afin de garantir l'accès aux données stockées dans les enregistreurs de données d'événements et permettre leur utilisation systématique dans le cadre d'une enquête de sécurité, sans nécessiter le recours à du matériel ou du personnel externe spécialisé, il serait opportun d'harmoniser au niveau de l'Union européenne les paramètres d'enregistrement ainsi que les modalités de téléchargement des données enregistrées. Cette harmonisation pourrait se faire dans le cadre de la mise en application du règlement 2019/2144 mentionné au chapitre 6.

2021	1	GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ	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.
2021	2	AUTORISATIONS POUR L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC	Il serait opportun que pour chaque demande d'autorisation pour l'occupation du domaine public, les autorités compétentes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• fassent une analyse de risque du site visée par la demande afin d'identifier les risques potentiels encourus par les utilisateurs du domaine public en cas d'autorisation ;</li> <li>• assortissent, le cas échéant, à leur autorisation des mesures de sécurité visant à éliminer ou à contrôler les risques potentiels identifiés afin de garantir aux usagers du domaine public un niveau de sécurité adapté en toute circonstance.</li> </ul>
2021	3	AUTORISATIONS POUR L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC	Il serait opportun d'harmoniser au niveau national les conditions assorties aux autorisations pour l'occupation du domaine public par la mise en œuvre d'une base de données commune regroupant les différents types de demandes, les risques afférents identifiés et les mesures de sécurité à mettre en place pour mitiger ces risques.
2021	4	SYSTÈME DE DÉSACTIVATION DU COUSSIN GONFLABLE CÔTÉ PASSAGER AVANT	Il serait opportun de sensibiliser les conducteurs aux risques liés au fait de ne pas réactiver le coussin gonflable du côté passager avant en cas de transport sur le siège passager avant d'une personne autre qu'un enfant placé dans un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière.
2022	1	GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ	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.