



Luxembourg, le 8 octobre 2019

Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°1150 du 3 septembre 2019 des honorables députés Messieurs Gusty Graas et Max Hahn, concernant l'obligation d'équiper les camions des assistants de changement de direction, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire N°1150 du 3 septembre 2019 de Messieurs les Députés Gusty Graas et Max Hahn

Par leur question parlementaire, les honorables Députés s'enquièreent sur l'obligation pour les véhicules lourds d'être équipés avec des systèmes d'assistance de changement de direction pour minimiser le risque d'accident avec des cyclistes.

Tout d'abord, il y a lieu de soulever qu'entre 2014 et 2018 quatre accidents avec des cyclistes gravement blessés sont survenus sur les voies publiques luxembourgeoises dans lesquels un véhicule lourd (trois poids lourds et un autobus) et un cycliste ont été impliqués.

Etant donné que la protection des usagers vulnérables est une des priorités afin d'améliorer la sécurité sur nos routes, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics supporte les initiatives à tout niveau pour atteindre ce but. Partant, le Luxembourg soutien pleinement l'initiative du législateur européen de rendre obligatoire pour les constructeurs de véhicules automoteurs l'équipement de leurs véhicules avec des systèmes d'assistance de haute performance, dont notamment les systèmes d'assistance de changement de direction des poids lourds. Dans ce contexte il est cependant important, de ne pas se focaliser exclusivement sur un seul système dans l'objectif de réduire les accidents, mais de prendre en considération l'ensemble des efforts effectués au niveau européen afin de réduire ce genre d'accidents.

En effet, en 2019, la décision (UE) 2019/984 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité a été adoptée. Une décision fortement supportée par les constructeurs, puisque la plupart des accidents avec des usagers vulnérables sont en effet liés à la configuration de la cabine traditionnelle en forme de brique, limitant fortement la visibilité du conducteur. Par ailleurs, un élément supplémentaire promotionnel pour les cabines allongées des camions, consiste dans la réduction de la résistance au vent, diminuant ainsi la consommation de carburant. Suivant les études menées, la performance aérodynamique peut être augmentée de 12% pour une réduction en consommation de carburant entre 3-5%, ce qui est un fort incitatif pour le développement et la mise en circulation de ces camions.

Cependant, ce dépassement en longueur par rapport à la longueur standard peut uniquement être accordé pour autant que les cabines améliorent non seulement les performances aérodynamiques et énergétiques, mais également les performances en matière de sécurité. En effet, la future forme plus arrondie et plus aérodynamique des cabines va apporter certains avantages majeurs au niveau de la sécurité par rapport aux anciennes cabines. Avec des pare-brise plus grands et la modification du positionnement du siège du conducteur, une forte réduction de l'angle mort est réalisable. En outre, en cas d'accident, la forme arrondie de la zone de déformation peut prévenir les risques d'écrasement des cyclistes et des piétons.

Considérant ces avantages, il est fort probable que les premiers camions avec des formes optimisées en terme de sécurité vont être mis en circulation à partir du 1^{er} septembre 2020 et ainsi contribuer, même sans être nécessairement équipés par un systèmes d'assistance de changement de direction, à augmenter la sécurité routière.

Afin d'anticiper la législation européenne qui rendra les systèmes d'assistance de changement de direction des poids lourds obligatoires à partir de 2022, respectivement 2024, je vais proposer aux membres du Gouvernement d'aviser leurs services d'équiper tout nouveau véhicule de service dépassant 3,5t d'un tel système dans la mesure du possible.