

Réf: [REDACTED]

Luxembourg, le 10 novembre 2021

Concerne : Note relative aux dangers auxquels les piétons seraient supposément exposés d'après l'article paru dans le quotidien « Luxemburger Wort »

Sur base de données recueillies auprès du collectif « Zentrum fir urban Gerechtegkeet », le Luxemburger Wort a formulé un article dépeignant des dangers potentiels au niveau des passages piétonniers qui est paru en date du 8 novembre 2021.

Ayant lu avec attention les propos scabreux formulés dans l'article susmentionné, nous souhaiterions apporter les précisions suivantes pour rétablir la vérité des faits et remettre les informations dans leur contexte réel.

Cette intervention appelle partant de notre part les observations et commentaires suivants :

D'emblée il conviendra de souligner le fait qu'après maints échanges avec les instances étatiques, les dispositions du Code de la Route, visant entre autres l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres du passage zébré, avaient été instaurées par voie de règlement Grand-Ducal datant du 19 mars 2008 et ont pris effet le 1^{er} avril 2008. C'est donc à partir du 1^{er} avril 2008 qu'aux termes de l'article 164 e) et 166 sub h) du règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, **le stationnement est interdit « sur les passages pour piétons et les passages pour cyclistes ainsi qu'à moins de 5 mètres de part et d'autre de ces passages »**.

Dès la publication des dispositions instaurées au Code de la Route, le Service Circulation a entrepris une analyse complète et détaillée de la totalité des passages piétonniers situés sur le territoire urbain. Un total de 261 passages pour piétons sécurisés par des feux tricolores, 309 passages pour piétons sans feux et 553 tronçons d'itinéraires piétonniers ont fait preuve d'une analyse détaillée et ont été adaptés, voir même réaménagés en fonction des dispositions retenues en commun accord avec les instances étatiques afférentes, en vue d'augmenter considérablement la sécurité des piétons et des enfants sur l'ensemble du réseau routier de la capitale.

L'objectif poursuivi dans le cadre des pourparlers menés avec les instances étatiques était non seulement celui de garantir une sécurisation accrue au niveau des passages zébrés mais également celui de ne supprimer que les places de stationnement réellement nécessaires pour atteindre l'objectif de ladite mesure à savoir dégager le champs de visibilité des conducteurs sans supprimer inutilement des emplacements destinés aux riverains et visiteurs des différents quartiers où une pénurie en places de parking se faisait déjà le plus ressentir. C'est donc grâce à ce mode opératoire établi de concert avec les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports et en accord avec l'échevin de l'époque, ayant la Circulation sous son ressort, qu'une ligne de conduite pour procéder à une application raisonnée et efficiente des dispositions légales en vigueur a été établie. Le Département des Transports a par ailleurs apporté une précision sémantique aux dispositions légales, donnant son aval à une lecture interprétative de celles-ci, de manière à ne devoir considérer la largeur d'au moins 5 mètres devant être maintenue dégagée près des passages pour piétons et cyclistes que dans le sens de la marche.

L'examen initial des situations sur le terrain avait donc permis de déterminer, au cas par cas, les endroits susceptibles d'être traités par des mesures d'adaptation à réaliser en fonction de la configuration des lieux ou encore de la population ciblée et des marquages ont été réalisés entre les bandes de stationnement et les passages zébrés, de façon à bien rendre visible l'espace devant garantir davantage que les piétons soient vus par les automobilistes en circulation ou en instance de quitter la bande de stationnement, et vice-versa offrant à ces derniers une vue bien plus dégagée sur les personnes s'apprêtant à quitter le trottoir et à entamer une traversée de la chaussée, ce qui concourt à une sécurisation des mouvements tant piétonniers que véhiculaires.

./...

Ces aménagements suivent des préceptes bien établis qui déterminent l'importance de procéder à des démarcations sur des voies où le stationnement est admis au niveau de bandes de stationnement continues et ce seulement si celles-ci sont aménagées dans le sens de la marche, à l'exemple des voies à sens unique.

Il conviendra en effet de distinguer plusieurs cas de figure pouvant se présenter au niveau des nombreux passages piétonniers présents sur le territoire urbain qui ne peuvent tous être considérés de façon similaire en raison de leur configuration. Il y a par conséquent lieu de différencier les passages zébrés protégés par des feux de signalisation où la traversée des piétons est sécurisée de ceux qui ne sont pas sécurisés par de quelconques feux ou encore de ceux où la démarcation a été réalisée avec l'accord des instances étatiques et plus précisément dans le seul sens de la marche, pour que l'objectif poursuivi soit pleinement accompli.

C'est ainsi que la configuration des certains espaces proches des passages piétonniers a été prise en compte et que les trottoirs en sailli menant vers les passages piétonniers bien visibles et situés aux abords des bandes de stationnement en encoche ou encore des aménagements tels que des accès de garage ou la présence d'arbres n'ont pas nécessité ou permis l'application des dispositions instaurées par le Code de la Route.

Si les dispositions appliquées au niveau des passages zébrés sont devenues nécessaires à divers endroits, elles ont particulièrement été indispensables au niveau des passages zébrés se situant aux abords des écoles ou encore sur le chemin des écoliers, catégorie d'usagers essentiellement visés par les dispositions en présence et dont la visibilité posait des problèmes aux automobilistes, en raison de leur taille. Outre la démarcation verticale réalisée aux endroits retenus il a également été essentiel de recourir, pour éviter tout stationnement intempestif pratiqué par les parents taxis, aux marquages par voie de lignes blanches obliques hachurées ou encore par la mise en place de potelets pour bien délimiter l'espace réservé aux piétons, mesures qui permettent de sécuriser les traversées des enfants et d'améliorer ainsi la visibilité entre piétons et conducteurs.

Partout ailleurs, la Ville de Luxembourg profite des chantiers agencés sur son territoire par le Service Voirie, pour procéder à la mise en conformité des passages piétonniers et optimiser au fur et à mesure la situation grâce aux aménagements réalisés au niveau des passages piétonniers. Ceux-ci sont destinés à améliorer le cheminement piétonnier et à le rendre plus agréable grâce à diverses démarcations ou encore aux équipements destinés aux PMR (rainures, plaques podotactiles...) ou bien à la mise en place d'un éclairage d'appoint. L'ensemble de ces mesures, essentiellement destinées aux piétons, permettent de garantir leur confort et leur sécurité dans le cadre des traversées à entreprendre durant leurs déplacements journaliers sur le territoire urbain.

Le Code de la Route dont nul n'est censé ignorer les dispositions, ne fait à aucun moment, comme indiqué par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics dans ce même article, mention d'une obligation de la part de l'administration communale de délimiter l'ensemble des passages piétonniers par un quelconque moyen, mais informe tout usager de la route, de ses obligations en matière de stationnement sur la voie publique. Ainsi conviendra-t-il de souligner le fait que la Ville de Luxembourg s'est dès le départ attelée à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires partout où la situation était équivoque ou bien où il n'était pas évident de remplir les conditions énoncées. Toutes les situations n'étant pas contestables et même clairement identifiables, il est manifeste que les usagers de la route sont tenus de se conformer aux dispositions du Code de la Route et particulièrement celles relatives à l'interdiction pour les voitures d'accéder à certains espaces ou bien d'y garer un véhicule.

Quant aux informations rapportées par le Luxemburger Wort, suivant les appréciations du groupement ZUG, nous souhaitons remettre en question la méthodologie appliquée qui ne s'appuie sur aucune étude scientifique avérée et qui ne tient compte d'aucune connaissance technique en la matière, ni d'aucun critère ci-avant évoqué, dont le cadre a été établi d'un commun accord avec le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures.

Les données utilisées semblent se reposer sur des appréciations individuelles d'un groupement qui ne détient aucune donnée concrète et tangible, et qui ne dispose d'aucune information sur le contexte et les modalités retenues avec les instances officielles. Ces données font clairement ressortir le fait que les concernés ne se sont basés que sur des informations recueillies par la voie de l'ortho-photo à laquelle ils ont ajouté des points dépeignant des dangers potentiels sans même avoir défini de critères précis ou encore sans avoir eu recours à une analyse détaillée sur le terrain qu'il n'est possible d'obtenir que lorsque l'on se rend sur place.

../...

Par ailleurs il ne semble pas avoir été tenu compte des spécificités liées aux configurations des différents espaces proches des passages piétonniers. Les passages zébrés dont une avancée de trottoir permet aux conducteurs d'identifier les piétons, malgré le stationnement des véhicules sur la bande de stationnement en encoche, ont été considérés alors que cette configuration n'est en rien comparable à celle des passages zébrés situés aux abords de bandes de stationnement, délimitées par une bordure saillante dépeinte sur la chaussée où il est nécessaire de maintenir l'espace de 5 mètres pour garantir la visibilité. Quant aux traversées piétonnières sises à l'approche des arrêts bus, nous tenons à préciser que celles-ci sont aménagées en fonction des lignes directrices émises en la matière et de façon à garantir la visibilité mutuelle des piétons et des conducteurs.

Pour conclure il s'agira de préciser que les données rapportées dans l'article en présence sont erronées et ne peuvent aucunement faire office de recommandations viables puisque la plupart des points soulevés ne peuvent être considérés, étant donné que certains endroits dépeints comme dangereux ont récemment été réaménagés suivant les règles de l'art et en conformité avec les directives étatiques en vigueur.

En effet en analysant au cas par cas chaque passage, repris sur le plan interactif alimenté par le groupement ZUG et invoqué comme exemple par le quotidien, avec une méthodologie bien déterminée et en considérant les critères établis, il nous a été possible de vérifier que sur les 475 points rouges pointant sur une non-conformité du Code de la Route, seuls 32 points seraient éventuellement dignes d'être sujets à une analyse plus approfondie.

Les 475 passages pointés se distinguent comme suit :

- **169** étaient des passages piétons proches de bande de stationnement en encoche où la visibilité est parfaitement garantie grâce au trottoir avancé
- **181** étaient des passages piétons conformes (aménagés dans le sens de la marche !)
- **82** étaient des passages piétons protégés par feux de signalisation ou de telles dispositions ne sont pas nécessaires
- **12** sont des passages piétons aménagés sur des terrains privés

Seuls

- **5** passages piétons sont aménagés près d'un arrêt bus qui se situe avant le passage dans le sens de la marche et à moins de 5 mètres de distance
- **16** passages piétons peuvent faire l'objet d'une analyse détaillée en raison des mouvements de sortie de l'emplacement de stationnement le plus proche, qui peuvent éventuellement empiéter le champ de vision du conducteur du passage piétonnier en question
- **11** passages piétons sont proches du premier emplacement de stationnement qui le suit directement (dans le sens de la marche)

C'est pour cette raison que notre service analysera en détail les seuls 32 passages piétonniers ci-avant énoncés et qu'il soumettra le cas échéant une proposition au collège échevinal en vue d'y procéder éventuellement aux aménagements afférents.

Je vous prie dès lors, Monsieur l'ingénieur-directeur, de soumettre le présent avis au collège échevinal pour qu'en cas d'accord, les indications formulées ci-avant puissent être ajoutées aux dossiers servant à produire une réponse à adresser aux divers organismes de presse qui en ont formulé la demande.

Transmis au collège échevinal en me ralliant aux avis et informations du Service Circulation et avec prière de bien vouloir, en cas d'accord, informer les divers organismes de presse dans ce sens.

Luxembourg le 10 novembre 2021