

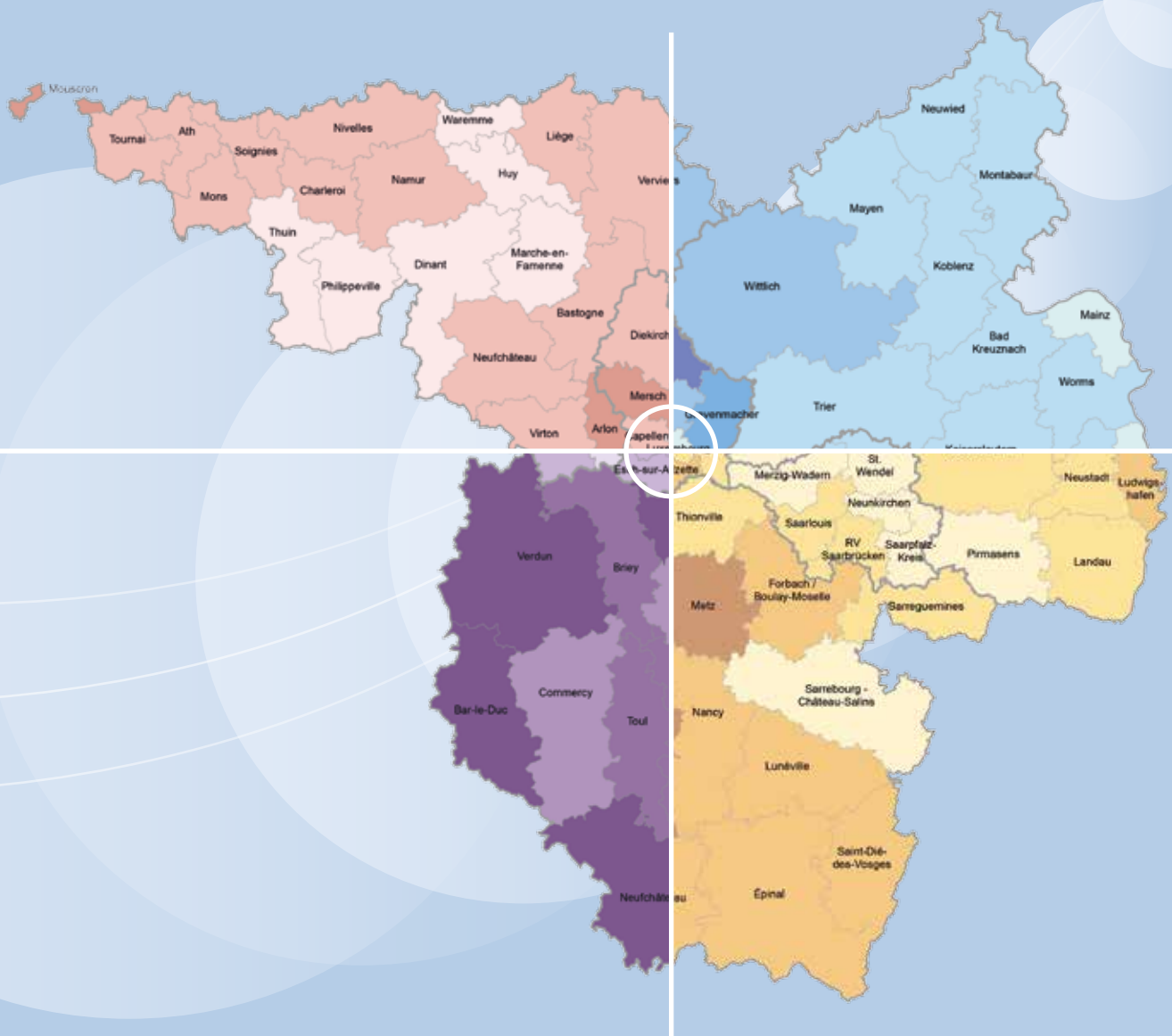


## SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA GRANDE RÉGION

*DONNÉES, CAMPAGNES, INTERLOCUTEURS*

## VERKEHRSSICHERHEIT IN DER GROSSREGION

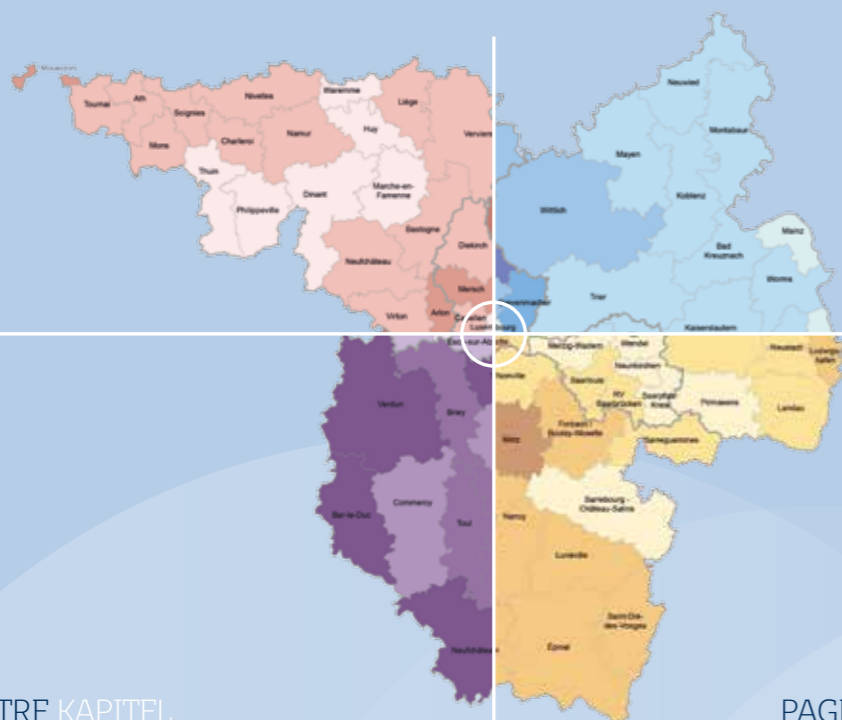
*DATEN, KAMPAGNEN, ANSPRECHPARTNER*



ÉDITION 2018  
AUSGABE 2018



# SOMMAIRE INHALT



CHAPITRE KAPITEL

PAGE SEITE

<b>INTRODUCTION EINFÜHRUNG</b>	<b>4</b>
<b>LA GRANDE RÉGION DIE GROSSREGION</b>	<b>6</b>
<b>MOT DE BIENVENUE GRUSSWORT</b>	<b>8</b>
<b>OBJECTIFS ZIELE</b>	<b>10</b>
<b>PARTENAIRES PARTNER</b>	<b>14</b>
<b>CARTES KARTEN</b>	<b>16</b>
• Représentation cartographique des accidents de la route 2012-2016 / Kartografische Darstellung des Verkehrsunfallgeschehens 2012-2016	18
• Nombre de tués dans un accident de la route par 1.000.000 habitants (2012-2016) / Getötete bei Verkehrsunfällen pro 1.000.000 Einwohner (2012-2016)	20
• Taux d'accidents corporels impliquant un enfant (0-14 ans) 2012-2016 / Beteiligung (in %) von Kindern (0-14 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)	24
• Taux d'accidents corporels impliquant un jeune conducteur (18-24 ans) 2012-2016 / Beteiligung (in %) junger Fahrer (18-24 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)	28
• Taux d'accidents corporels impliquant une personne âgée (65+) 2012-2016 / Beteiligung (in %) der Generation 65+ an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)	32
• Taux d'accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé / Beteiligung (in %) von motorisierten Zweirädern an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden	36
• Taux d'accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises (2012-2016) / Beteiligung (in %) des gewerblichen Güter- oder Personenverkehrs an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)	40

<b>CAMPAGNES KAMPAGNEN</b>	<b>44</b>
• Conseillers en sécurité routière / écoles de sécurité routière pour la jeunesse et théâtre de marionnettes de la police (Rhénanie-Palatinat) / Verkehrssicherheitsberater / Jugendverkehrsschulen und Polizei-Puppenbühne (Rheinland-Pfalz)	48
• Campagne de sensibilisation et de prévention « Raoul » (Luxembourg) / Informations- und Präventionskampagne „Raoul“ (Luxemburg)	50
• Sécurité des personnes âgées (piétons et cyclistes) sur les routes (Sarre) / Sicherheit für Senioren (Fußgänger, Radfahrer) im Straßenverkehr (Saarland)	52
• Deux-roues motorisés (France) / Motorräder (Frankreich)	54
• Réseaux d'experts de la police belge (Wallonie) / Expertennetzwerk der belgischen Polizei (Wallonie)	56
• Projet transfrontalier « Priorité à la sécurité / Sicherheit geht vor » Grenzüberschreitendes Projekt „Priorité à la sécurité / Sicherheit geht vor“	58
<b>INTERLOCUTEURS ANSPRECHPARTNER</b>	
• France, Grand Est / Frankreich, Grand Est	60
• Luxembourg / Luxemburg	61
• Rhénanie-Palatinat / Rheinland-Pfalz	62
• Sarre / Saarland	63
• Belgique, Wallonie et Communauté germanophone (CG) / Belgien, Wallonie und Deutschsprachige Gemeinschaft (DG)	64
<b>MENTIONS LÉGALES IMPRESSUM</b>	<b>65</b>

Voici la première édition de la brochure sur la sécurité routière dans la Grande Région.

Deux groupes de travail ont pour mission de traiter les questions liées à la sécurité routière :

- le Sous-groupe de travail Sécurité routière du Groupe de travail Sécurité et prévention du Sommet de la Grande Région,
- le Groupe de travail franco-allemand Sécurité routière issu d'une rencontre d'experts, conformément à l'article 23 de l'accord de Mondorf.

Dans le cadre d'une rencontre le 20 novembre 2014 à Sarrebruck, les deux groupes de travail ont décidé de dresser un état des lieux de la sécurité routière de 2012 à 2016.

Le XV<sup>e</sup> Sommet de la Grande Région sous présidence wallonne du 20 décembre 2016 à Arlon a pris acte de ce projet et a mandaté le groupe de travail dans sa Déclaration commune de réaliser un état des lieux de la sécurité routière dans la Grande Région.

Le Sommet de la Grande Région sous présidence luxembourgeoise 2017/2018 est par ailleurs placé sous la devise « Une Grande Région sûre et au service de tous ». Il s'est donc fixé pour objectif d'améliorer la coopération dans le domaine de la prévention des risques et de la sécurité routière.

Mit der vorliegenden Broschüre stellen wir Ihnen das erste Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion vor.

Zwei Arbeitsgruppen befassen sich mit Verkehrssicherheitsfragen:

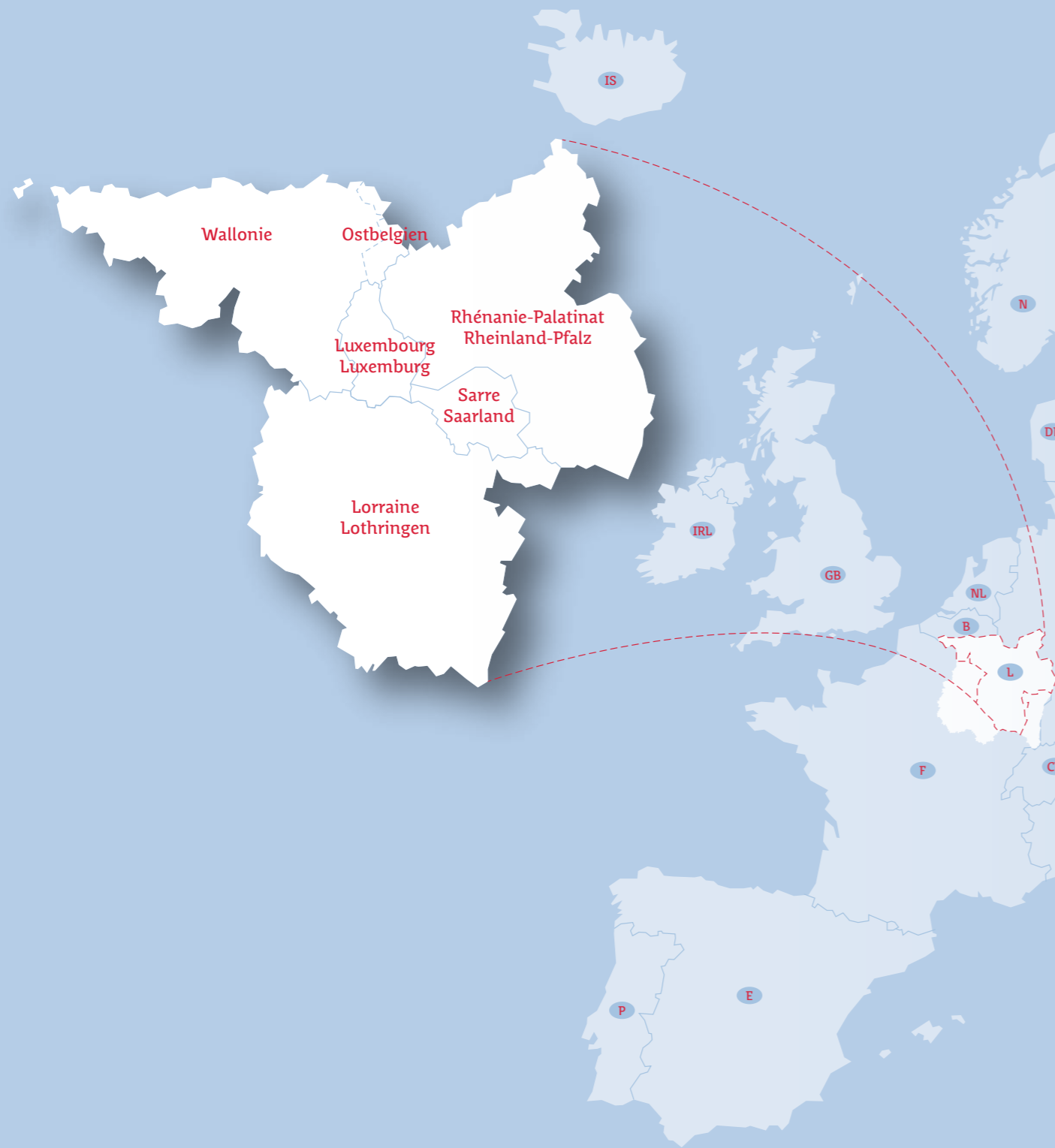
- die Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit (der Arbeitsgruppe Sicherheit und Prävention des Gipfels der Großregion)
- die deutsch-französische Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit (gegründet anlässlich eines Expertentreffens gem. Artikel 23 des Mondorfer Abkommens).

Am 20. November 2014 kamen beide Arbeitsgruppen bei einer gemeinsamen Arbeitstagung in Saarbrücken zusammen. Auf ihren Beschluss hin wurde die Projektarbeit zur Erstellung des Verkehrssicherheitslagebildes 2012-2016 aufgenommen.

In der Gemeinsamen Erklärung des 15. Gipfels der Großregion unter wallonischer Präsidenschaft vom 20. Dezember 2016 in Arlon wurde das Verkehrssicherheitsprojekt zustimmend zur Kenntnis genommen und die Arbeitsgruppe mit der Fertigstellung des Verkehrssicherheitslagebildes für die Großregion beauftragt.

Der Gipfel der Großregion steht unter luxemburgischer Präsidenschaft 2017/2018 außerdem unter dem Motto „Eine sichere Großregion für alle“. In diesem Zusammenhang hat er sich zum Ziel gesetzt, die Zusammenarbeit im Bereich Risikoprävention und Sicherheit im Straßenverkehr zu fördern.

# LA GRANDE RÉGION DIE GROSSREGION



## LA GRANDE RÉGION

5 régions, 4 pays, 3 langues... 1 position géostratégique unique : 65 401 km<sup>2</sup> au cœur de l'Europe

La Grande Région est un espace transfrontalier situé à la croisée du Rhin, de la Sarre, de la Meuse et de la Moselle qui comprend les territoires de la Lorraine au sein de la région Grand Est en France, de la Wallonie, de la Fédération Wallonie-Bruxelles et d'Ostbelgien en Belgique, de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat en Allemagne et du Grand-Duché de Luxembourg.

Carrefour de l'histoire, des cultures et des langues, la Grande Région se positionne comme modèle de coopération au cœur de l'Europe : elle se situe à moins de 300 km de Paris, Bruxelles, Rotterdam et Francfort et à moins de 600 km de Londres, Berlin, Prague et Milan.

La Grande Région est l'histoire d'une communauté de destin. De profonds liens unissent ses 11,6 millions d'habitants. Il suffit d'observer la mobilité transfrontalière. Près de 225 000 citoyens traversent quotidiennement la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail. Aucun autre espace en Europe ne connaît une telle mobilité !

La Grande Région est riche de sa diversité. Au regard de ses échanges et ses flux, la coopération transfrontalière de la Grande Région constitue le pilier fondamental de son développement, tant sur le plan économique et institutionnel, que sur le plan de la société civile.

Son institutionnalisation, il y a plus de vingt ans, s'illustre par des aboutissements concrets en matière d'intégration du marché de l'emploi transfrontalier, de formation, de mobilité, de cohésion sociale, de plurilinguisme ou de coopération culturelle et d'interculturalité. Au-delà de la coordination de politiques, la Grande Région veut offrir un cadre de vie qui conjugue équité et solidarité : elle inscrit pour cela l'adhésion citoyenne au cœur de sa démarche.

Partez à la découverte de la Grande Région : [www.granderegion.net](http://www.granderegion.net)

## DIE GROSSREGION

5 Regionen, 4 Länder, 3 Sprachen ... 1 einmalige geostrategische Lage: 65 401 km<sup>2</sup> im Herzen Europas

Im grenzüberschreitenden Kooperationsraum der Großregion kreuzen sich Rhein, Saar, Maas und Mosel. Er umfasst die Gebiete Lothringens in der Region Grand Est in Frankreich, der Wallonie, der Fédération Wallonie-Bruxelles und Ostbelgiens in Belgien, das Saarland und Rheinland-Pfalz in Deutschland und das Großherzogtum Luxemburg.

Die Großregion vereint Geschichte, Kultur und Sprachen und gibt sich als Modellregion im Herzen Europas. Sie liegt weniger als 300 km von Paris, Brüssel, Rotterdam und Frankreich entfernt und nicht einmal 600 km von London, Berlin, Prag und Mailand.

In der Großregion leben 11,6 Millionen Menschen, die eng miteinander verbunden sind. Um zu dieser Feststellung zu kommen, reicht ein Blick auf die grenzüberschreitende Mobilität. Fast 225.000 Bürgerinnen und Bürger gehen täglich zum Arbeiten über die Grenze. Kein anderer Kooperationsraum in Europa weist Pendlerzahlen in dieser Höhe auf! Die Großregion ist reich und vielfältig. An Austausch und Strömen lässt sich ablesen, dass die grenzüberschreitende Kooperation der Grundpfeiler wirtschaftlicher, institutioneller und gesellschaftlicher Entwicklung in der Großregion ist.

Seit mehr als zwanzig Jahren ist sie eine feste Institution, die konkrete Errungenschaften in der Integration des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes sowie bei Themen rund um Bildung, Mobilität, sozialem Zusammenhalt, Mehrsprachigkeit, Kultur und Interkulturalität erreicht hat. Die Großregion bedeutet nicht nur die Koordinierung politischer Maßnahmen, sondern eine Lebensgemeinschaft, in der Gleichheit und Solidarität Hand in Hand gehen und Bürgerbelange im Mittelpunkt stehen.

Entdecken Sie die Großregion: [www.grossregion.net](http://www.grossregion.net)

## MOT DE BIENVENUE GRUSSWORT



© SIP / Yves Kortum

Chères lectrices, chers lecteurs,

La mobilité transfrontalière fait partie du quotidien des citoyens dans la Grande Région. Plus de 11,6 millions de personnes y habitent, travaillent, étudient et y consomment. En outre, avec près de 225 000 travailleurs frontaliers, la Grande Région représente le plus grand marché du travail transfrontalier au sein de l'Union européenne. Nulle part ailleurs en Europe, la mobilité entre les états n'est aussi élevée que dans la Grande Région.

La sécurité routière est par conséquent un impératif et requiert une coopération croissante entre tous les partenaires de la Grande Région afin d'assurer à tous les usagers des conditions de mobilité sûres.

Les mesures techniques sont essentielles dans l'amélioration de la sécurité routière, mais ne sont cependant pas suffisantes. Il s'agit aussi d'informer sur les dangers de la route et de sensibiliser les citoyens sur l'importance d'adopter un comportement responsable et respectueux. La prévention routière est le fait de chacun !

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die grenzüberschreitende Mobilität ist gelebter Alltag in der Großregion. Mehr als 11,6 Millionen Menschen wohnen, arbeiten, studieren und kaufen in diesem Gebiet ein. Mit knapp 225.000 Grenzpendlern pro Tag stellt die Großregion zudem den größten grenzübergreifenden Arbeitsmarkt in der Europäischen Union dar. Nirgendwo sonst in Europa ist die Mobilität zwischen Staaten so hoch wie in der Großregion.

Vor diesem Hintergrund und damit sich unsere Bürgerinnen und Bürger sicher fortbewegen können, spielen Sicherheit im Straßenverkehr und eine stärkere Zusammenarbeit aller Partner der Großregion eine wichtige Rolle.

Technische Vorkehrungen sind unerlässlich, reichen jedoch für die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht aus. Bürgerinnen und Bürger müssen für Gefahren und ihre Verantwortung im Straßenverkehr sensibilisiert werden, denn Verkehrssicherheit geht uns alle an!

De part et d'autre des frontières, de nombreuses campagnes de sensibilisation ont été développées afin de renforcer la sécurité routière. L'objectif idéal est la « VISION ZERO », c'est-à-dire « zéro » mort et « zéro » blessé grave sur les routes. Pensez, à titre d'exemple, aux campagnes avec Raoul, Bob ou Sam mettant en garde contre les dangers de l'alcool au volant et qui contribuent à une conduite responsable et sûre.

De nombreux progrès ont été faits au cours des dernières années, mais nous ne devons cependant pas nous reposer sur nos lauriers. De nouvelles mesures devront être développées : une coopération renforcée, notamment dans le développement de stratégies communes au sein de la Grande Région, est l'un des facteurs clés pour diminuer les accidents de la route.

En tant que Présidente du Sommet des Exécutifs de la Grande Région, je me félicite de la publication de ce premier état des lieux de la sécurité routière dans la Grande Région, exemple d'une collaboration transfrontalière fructueuse.

Je tiens à remercier tous les groupes de travail ainsi que tous les acteurs qui s'engagent au quotidien pour la sécurité sur nos routes.

Corinne CAHEN  
Ministre à la Grande Région

In diesem Zusammenhang wurden dies- und jenseits der Grenzen zahlreiche Verkehrssicherheitskampagnen erarbeitet. Das Idealziel lautet „VISION ZERO“ – also weder Verkehrstote noch Schwerverletzte auf unseren Straßen. Hierzu zählen beispielsweise die Kampagnen mit Raoul, Bob oder Sam, die vor den Gefahren von Alkohol am Steuer warnen und auf diese Weise zu verantwortungsbewusstem Fahren beitragen.

In den letzten Jahren wurden große Fortschritte erzielt. Doch wir dürfen uns nicht zurücklehnen. Weitere Maßnahmen müssen folgen, um die Straßenverkehrssicherheit weiter zu erhöhen: Eine intensivere Zusammenarbeit, u. a. bei der Erarbeitung gemeinsamer Strategien in der Großregion, ist nur ein entscheidender Faktor bei der Reduzierung von Verkehrsunfällen.

Als Präsidentin des Gipfels der Exekutiven der Großregion begrüße ich die Veröffentlichung dieses ersten Verkehrssicherheitslagebildes der Großregion, ein Beispiel für erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Mein Dank gilt an dieser Stelle allen Arbeitsgruppen und Akteuren, die sich täglich für die Sicherheit auf unseren Straßen einsetzen.

Corinne CAHEN  
Ministerin für die Großregion

La Présidence luxembourgeoise place le thème des relations de proximité avec les citoyens au centre de la coopération grand-régionale. A ce titre, la coopération en matière de sécurité doit être intensifiée.

La mise en place d'activités transparentes et proches du citoyen dans le domaine de la sécurité routière demeure l'objectif déclaré de tous les partenaires de coopération en charge de ce secteur dans la Grande Région.

La mobilité tient une grande place dans une société moderne au cœur d'une Europe sans frontières. Les citoyens peuvent prétendre à la sécurité des transports dans la Grande Région. En éditant cette brochure, les partenaires de la coopération entendent contribuer à garantir ce qui s'apparente à un droit.

Tous les ans, le nombre de tués sur la route est supérieur à celui des victimes de crimes et de délits. Deux personnes en moyenne trouvent ainsi la mort chaque jour sur les routes en Grande Région (645 en 2016). Les accidents de la circulation n'ont pas uniquement pour conséquence une détresse humaine, mais aussi des pertes économiques induites par des pénuries de ressources et des coûts de remise en état. Ces coûts sont entre autres générés par des dépenses médicales, juridiques et administratives censées rétablir une situation équivalente à celle précédant l'accident de la circulation routière.

Il existe toutefois de nombreuses possibilités de sauver des vies sur la route. Afin d'exploiter au mieux ces potentiels d'amélioration, il faut initier conjointement des mesures prometteuses, ou les poursuivre lorsqu'elles sont déjà en place, par-delà les frontières.

Une coopération réussie présuppose une connaissance :

- des chiffres pertinents relatifs aux accidents de la circulation,
- des campagnes et projets mis en œuvre et prévus au plan transfrontalier,
- des acteurs respectifs.

Die luxemburgische Präsidentschaft rückt das Thema Bürgernähe in den Mittelpunkt der großregionalen Zusammenarbeit. Vor diesem Hintergrund soll auch die Sicherheitszusammenarbeit intensiviert werden.

Eine transparente bürgernahe Verkehrssicherheitsarbeit ist das erklärte Ziel aller Kooperationspartner, die für die Verkehrssicherheit in der Großregion zuständig sind.

Mobilität spielt für eine moderne Gesellschaft im Herzen eines Europas ohne Grenzen eine große Rolle. Bürgerinnen und Bürger können Anspruch auf Sicherheit im Straßenverkehr in der Großregion erheben. Mit dieser Broschüre wollen die Kooperationspartner einen Beitrag dazu leisten, diesem Anspruch in der Großregion gerecht zu werden.

Im Straßenverkehr verlieren jährlich mehr Menschen ihr Leben als durch Straftaten. Täglich sterben durchschnittlich zwei Menschen auf den Straßen in der Großregion (645 im Jahr 2016). Verkehrsunfälle führen nicht nur zu menschlichem Leid, sondern auch zu volkswirtschaftlichen Verlusten durch Ressourcenausfälle und Reproduktionskosten. Diese Kosten entstehen u. a. durch den Einsatz medizinischer, juristischer und verwaltungstechnischer Maßnahmen, mit denen eine äquivalente Situation wie vor dem Verkehrsunfall hergestellt werden soll.

Allerdings existieren zahlreiche Möglichkeiten, Menschenleben im Straßenverkehr zu retten. Um dieses Verbesserungspotenzial auszuschöpfen, sollen erfolgversprechende Maßnahmen gemeinsam initiiert bzw. grenzüberschreitend fortgeführt werden.

Eine erfolgreiche Zusammenarbeit setzt Kenntnisse über:

- relevante Verkehrsunfallzahlen,
- die durchgeführten und geplanten grenzüberschreitenden Kampagnen und Projekte
- und die jeweiligen Akteure voraus.



## OBJECTIFS

Le présent état des lieux de la sécurité routière dans la Grande Région doit y contribuer.

Les chiffres concernant les accidents de la circulation sont relevés et analysés selon des méthodes qui varient en fonction des états européens et donc aussi au sein de la Grande Région. Cet état des lieux a vocation à collecter des données comparables et à les présenter de manière claire.

L'analyse comparative permet, d'une part, de mettre en évidence les différents points sensibles au plan régional et, d'autre part, de définir, pour l'ensemble de la Grande Région, les principales causes d'accident ainsi que les groupes à risques qui, dans une perspective purement nationale, ne bénéficieraient le cas échéant pas du même degré d'attention.

Parallèlement à la présentation illustrée des chiffres relatifs aux accidents de la circulation routière, cet état des lieux décrit les campagnes sur le thème de la sécurité routière menées au sein de la Grande Région. Grâce aux échanges de projets et d'expériences, des concepts déjà éprouvés de partenaires de coopération dans d'autres parties de la Grande Région sont susceptibles d'être repris. De nouvelles idées peuvent ensuite être développées sur cette base pour l'ensemble de la Grande Région.

Cet état des lieux a pour mission de soutenir et de faciliter la coopération multinationale dans le domaine de la sécurité routière, une coopération qui s'est déjà avérée efficace dans d'autres thématiques au sein de la Grande Région. Il doit par ailleurs améliorer la mise en réseau des organismes en charge des travaux dans ce secteur.

A l'avenir, les coopérations grand-régionales dans le domaine de la sécurité routière devront se dérouler de manière aussi naturelle et aussi fluide que le passage des habitants des frontières à l'intérieur de la Grande Région.

Mit diesem Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion soll hierzu ein Beitrag geleistet werden.

Relevante Verkehrsunfalldaten werden in den europäischen Staaten und somit auch in der Großregion unterschiedlich erhoben und bewertet. Das vorliegende Lagebild dient dazu, vergleichbare Daten zu erheben und übersichtlich darzustellen.

Die vergleichende Betrachtung ermöglicht zum einen die Feststellung regionaler Brennpunkte und zum anderen die Feststellung von Hauptunfallursachen und Risikogruppen in der gesamten Großregion, die bei ausschließlich nationaler Betrachtung unter Umständen nur eine nachgeordnete Bedeutung hätten.

Neben der illustrierten Darstellung relevanter Verkehrsunfallzahlen sind auch themenbezogene Verkehrssicherheitskampagnen in der Großregion Teil des Lagebildes. Durch den Austausch von Konzepten und Erfahrungen können bewährte Konzepte der Kooperationspartner in anderen Teilen der Großregion übernommen bzw. neue Konzepte für die gesamte Großregion erarbeitet werden.

Das Lagebild soll die in anderen Bereichen bereits bewährte, multinationale Zusammenarbeit auch in Verkehrssicherheitsfragen innerhalb der Großregion unterstützen und erleichtern sowie zur besseren Vernetzung der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion beitragen.

Verkehrssicherheitskooperationen sollen in der Großregion zukünftig so selbstverständlich und reibungslos stattfinden, wie es der Grenzübertritt innerhalb der Großregion bereits für alle Bürgerinnen und Bürger ist.

Les organisations publiques actives dans le vaste domaine de la mobilité transfrontalière et de la sécurité routière sont réunies dans le Sous-groupe de travail Sécurité routière du Groupe de travail Sécurité et prévention de la Grande Région.

In der Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit der Arbeitsgruppe Sicherheit und Prävention der Großregion sind die öffentlichen Organisationen zusammengefasst, die im weiten Feld der grenzüberschreitenden Mobilität sowie der Verkehrssicherheit tätig sind.

• Polizei

**SAARLAND**



Polizei Saarland

**PARTENAIRES**

**DIE PARTNER**



DREAL



Les participants du Sous-groupe de travail Sécurité routière à la réunion du 03/05/2016  
 Teilnehmer der Sitzung „Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit“ vom 03.05.2016



Police Lëtzebuerg



STATEC



Polizei Rheinland-Pfalz



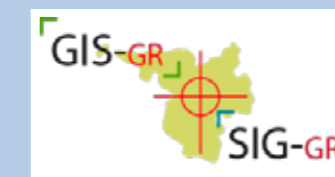
Police Belgique



Les participants du Sous-groupe de travail Sécurité routière à la réunion du 15/02/2018  
 Teilnehmer der Sitzung „Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit“ vom 15.02.2018



AWSR



SIG-GR/GIS-GR



Gendarmerie nationale



PRÉFET DE LA ZONE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ EST

Préfet



Police nationale



CENTREX





NOMBRE DE TUÉS DANS UN ACCIDENT DE LA ROUTE  
PAR 1.000.000 HABITANTS (2012-2016)

GETÖTETE BEI VERKEHRSUNFÄLLEN  
PRO 1.000.000 EINWOHNER (2012-2016)

20

TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN ENFANT (0-14 ANS) 2012-2016

BETEILIGUNG (IN %) VON KINDERN (0-14 JAHRE)  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2012-2016)

24

TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN JEUNE CONDUCTEUR (18-24 ANS) 2012-2016

BETEILIGUNG (IN %) JUNGER FAHRER (18-24 JAHRE)  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2012-2016)

28

TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UNE PERSONNE ÂGÉE (65+) 2012-2016

BETEILIGUNG (IN %) DER GENERATION 65+  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2012-2016)

32

TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN DEUX-ROUES MOTORISÉ (2012-2016)

BETEILIGUNG (IN %) VON MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2012-2016)

36

TAUX D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT  
UN TRANSPORT COMMERCIAL DE PERSONNES OU DE MARCHANDISES (2012-2016)

BETEILIGUNG (IN %) DES GEWERBLICHEN GÜTER- ODER PERSONENVERKEHRS  
AN ALLEN VERKEHRSUNFÄLLEN MIT PERSONENSCHADEN (2012-2016)

40

Les cartes sont le résultat d'une coopération entre le Sous-groupe de travail Sécurité routière du Sommet de la Grande Région et le Système d'Information Géographique de la Grande Région (SIG-GR).

Le nombre de tués dans un accident de la route par 1.000.000 habitants correspond à la somme des personnes tuées entre 2012 et 2016, divisée par la population au 31 décembre 2013 ou au 1<sup>er</sup> janvier 2014 et multipliée par 1.000.000.

Les autres cartes illustrent le taux d'accidents corporels impliquant des groupes d'âge et des catégories de véhicules définis par rapport au nombre total d'accidents corporels entre 2012 et 2016.

Toutes les cartes affichent des valeurs pour les composantes territoriales suivantes :

Grand Est et Wallonie/CG : arrondissements

Luxembourg : régions policières

Rhénanie-Palatinat : directions de la police

Sarre : Landkreise

En raison des fortes différences de taille et de valeurs entre les composantes territoriales, seuls des indicateurs à base de valeurs relatives ont été utilisés pour les cartes afin d'assurer une meilleure comparabilité entre les données des différentes entités. Par ailleurs, la période 2012-2016 permet d'acquérir une masse critique de données afin d'accroître la pertinence des cartes.

A titre d'exemple, le nombre d'accidents corporels en Lorraine (Grand Est) est beaucoup plus faible que dans les autres entités grand-régionales de taille comparable. Alors que la Lorraine ne compte que 6.169 accidents corporels pour la période 2012-2016, la Rhénanie-Palatinat en compte 75.176 pour la même période.

Il convient également d'analyser les cartes en gardant à l'esprit que les pratiques policières de collecte des informations sur les accidents de la route peuvent différer d'un pays à l'autre et que les taux de sous-enregistrement, c'est-à-dire d'accidents non enregistrés par les services de police (principalement parce que les forces de l'ordre ne sont pas appelées sur place pour constater l'accident), peuvent varier d'une composante à l'autre.

Die Karten gehen auf die Zusammenarbeit der Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit des Gipfels der Großregion und dem Geographischen Informationssystem der Großregion (GIS-GR) zurück.

Die Anzahl der Verkehrstoten pro 1.000.000 Einwohner wurde berechnet, indem die Gesamtzahl der Getöteten 2012-2016 durch die Bevölkerungszahl am 31. Dezember 2013, bzw. am 1. Januar 2014 geteilt und mit 1.000.000 multipliziert wurde.

Alle weiteren Karten zeigen die Beteiligung einer bestimmten Altersgruppe oder Fahrzeugkategorie an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden 2012-2016 in Prozent.

Auf den Karten werden die Werte für folgende Teilregionen dargestellt:

Grand Est und Wallonie/DG: Arrondissements

Luxemburg: Polizeiregionen

Rheinland-Pfalz: Polizeidirektionen

Saarland: Landkreise

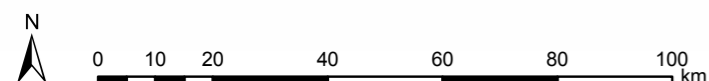
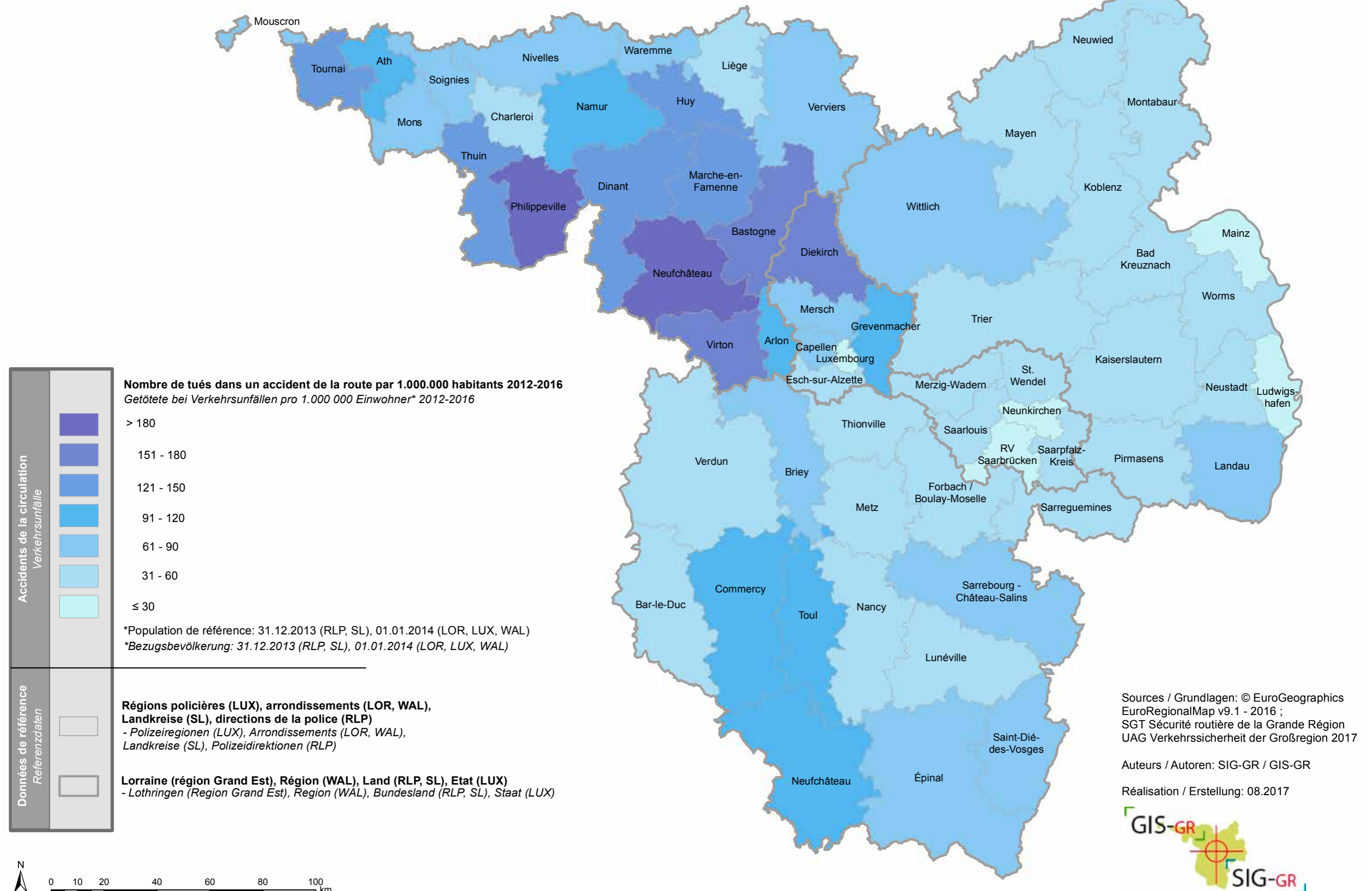
Aufgrund der großen Unterschiede der Werte und der Fläche der Teilregionen wurden für die Karten ausschließlich Indikatoren auf Grundlage relativer Werte hinzugezogen, mit denen eine bessere Vergleichbarkeit der Daten aus den verschiedenen Teilregionen gewährleistet werden kann. Über den Zeitraum 2012-2016 konnte zudem eine kritische Masse an Daten gesammelt werden, wodurch sich die Aussagekraft der Karten erhöht.

Beispielsweise ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Lothringen (Grand Est) weit aus niedriger als in den anderen großregionalen Teilregionen vergleichbarer Größe. Während Lothringen 2012-2016 lediglich 6.169 Verkehrsunfälle aufweist, sind es in Rheinland-Pfalz im gleichen Zeitraum 75.176.

Außerdem sind die Karten vor dem Hintergrund zu analysieren, dass die Polizeidienststellen bei der Sammlung von Informationen über Verkehrsunfälle von Land zu Land möglicherweise unterschiedlich vorgehen und auch der Anteil der nicht polizeilich erfassten Unfälle (hauptsächlich da die Polizei nicht zum Unfallort gerufen wird) von einer Teilregion zur nächsten variieren kann.

# Nombre de tués dans un accident de la route par 1.000.000 habitants (2012-2016)

## Getötete bei Verkehrsunfällen pro 1.000.000 Einwohner (2012-2016)



### Wallonie / CG Belgique

En 2016, la Wallonie a enregistré 302 personnes tuées sur les routes. Il s'agit du chiffre le plus bas jamais enregistré en Wallonie, même si la comparaison avec les voisins européens montre clairement que la marge de progression est encore importante. La Wallonie est un territoire contrasté en matière de densité de population, avec des arrondissements fortement peuplés (l'axe Mons-Charleroi-Liège) et d'autres où la densité de population est très faible (45-75 habitants/km<sup>2</sup> au sud de cet axe). Seconde particularité, la Wallonie est traversée par de nombreux grands axes routiers (E411, E25, E40, E19 et N5). La carte reflète ces deux réalités. D'une part, un taux de tués par habitant relativement faible dans les zones fortement urbanisées comme l'arrondissement de Liège ou de Charleroi, d'autre part des taux de tués plus élevés dans les zones moins densément peuplées et traversées par des axes importants comme l'arrondissement de Philippeville (avec la N5) ou celui de Neufchâteau (avec la E411).

### Luxembourg

Les statistiques sur les accidents de la circulation au Luxembourg sont compilées par l'Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg (STATEC) sur la base des accidents de la route enregistrés par la police. Elles sont publiées et présentées chaque année par le ministère du Développement durable et des Infrastructures (MDDI) lors d'une conférence de presse. Elles contribuent à définir les priorités en matière de prévention et servent avant tout d'outil de travail pour les différents groupes de travail sur la sécurité routière au niveau national et international. Au-delà de l'objectif de l'UE de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes entre 2010 et 2020, (au Luxembourg cela signifie diminuer le nombre de décès sur les routes de 32 en 2010 à 16 en 2020), le gouvernement luxembourgeois a élaboré un plan d'action « VISION ZERO ».

### Rhénanie-Palatinat

Dans le cadre de la sécurité routière en Rhénanie-Palatinat, tous les accidents de la route enregistrés par les services de police, à commencer par les enquêtes menées au niveau local, sont soumis à une analyse globale centrée sur l'origine des accidents et les groupes à risques. Les conclusions qui en sont tirées servent de

point de départ à une surveillance du trafic axée sur les principales causes d'accident et les groupes cibles. Elles ont par ailleurs servi à l'introduction de mesures durables en faveur de la prévention et de l'aménagement des infrastructures de transport. Cette approche intégrative dans la lutte contre les accidents de la circulation a contribué à faire diminuer de près de 23% le nombre d'accidents mortels en Rhénanie-Palatinat depuis 2012.

### Sarre

La sécurité routière en Sarre se base sur l'analyse exacte de tous les accidents de la route enregistrés par la police. Les conclusions qui en sont tirées au sujet des comportements dangereux et des causes d'accidents sont ensuite communiquées aux groupes cibles concernés par différents acteurs lors de séances d'information ou par le biais de campagnes de sensibilisation. Elles mettent en évidence que la police et les communes qui participent au suivi du trafic effectuent régulièrement des contrôles pour vérifier si le code de la route dans les zones dangereuses est respecté. Les résultats sont publiés à intervalles réguliers. Cette approche globale dite « Verbundstrategie » a permis d'abaisser de 8% le nombre de décès sur les routes dans la période de référence en Sarre (2012-2016).

### Lorraine

En France, la Délégation à la sécurité routière élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière. Elle bénéficie du concours de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière qui s'appuie sur le travail des forces de l'ordre et des observatoires régionaux et départementaux de la sécurité routière. Ils participent ainsi au recueil et au contrôle des données d'accidentologie. Les études et statistiques qui en découlent permettent entre autre d'établir des actions de prévention et de sensibilisation auprès des usagers et futurs usagers de la route. En Lorraine, bien que le nombre d'accidents corporels soit resté pratiquement stable entre 2012 et 2016, la mortalité a baissé de 18% sur cette même période.

### Wallonie / DG Belgien

Im Jahr 2016 wurden auf wallonischen Straßen bei Verkehrsunfällen 302 Verkehrstote registriert. Dies ist der niedrigste jemals in der Wallonie registrierte Stand, auch wenn der Vergleich mit den europäischen Nachbarländern klar zeigt, dass in diesem Bereich noch erhebliches Verbesserungspotential besteht. In Bezug auf die Bevölkerungsdichte stellt die Wallonie ein Gebiet voller Kontraste dar: Neben Arrondissements mit hoher Bevölkerungsdichte (entlang der Achse Mons-Charleroi-Lüttich) gibt es südlich dieser Achse Arrondissements mit einer eher geringen Bevölkerungsdichte (45 bis 75 Einw./km<sup>2</sup>). Außerdem wird die Wallonie von zahlreichen bedeutenden Verkehrsachsen (E411, E25, E40, E19, N5) durchzogen. Beides geht aus der Karte hervor: sowohl ein eher geringer Anteil an Verkehrstoten im Verhältnis zur Einwohnerzahl in den stark urbanisierten Arrondissements wie Lüttich und Charleroi, als auch ein höherer Anteil an Verkehrstoten in den weniger dicht besiedelten, von bedeutenden Verkehrsachsen durchzogenen Arrondissements, wie Philippeville (N5) oder Neufchâteau (E411).

### Luxembourg

Die luxemburgischen Verkehrsunfallzahlen werden durch das nationale Statistikamt STATEC auf Basis der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle erstellt. Die Zahlen werden alljährlich veröffentlicht und durch das Nachhaltigkeitsministerium (MDDI) auf einer Pressekonferenz vorgestellt. Sie werden nicht nur bei der Festlegung von Prioritäten in der Präventionsarbeit genutzt, sondern auch als Arbeitsinstrument für die verschiedenen Verkehrssicherheitsarbeitsgruppen auf nationaler und internationaler Ebene. Die luxemburgische Regierung hat den Aktionsplan „VISION ZERO“ erarbeitet, mit dem sie über das EU-Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren (in Luxemburg von 32 im Jahr 2010 auf 16 im Jahr 2020), noch hinausgeht.

### Rheinland-Pfalz

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit in Rheinland-Pfalz werden alle polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle, beginnend mit der örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung, einer umfassenden unfallursachen- und risikogruppenorientierten Betrachtung unterzogen. Die hierbei erlangten Erkenntnisse bilden nachfolgend die Grundlage für eine hauptunfallursa-

chen- und zielgruppenorientierte Verkehrsüberwachung sowie nachhaltige verkehrspräventive und verkehrsraumgestaltende Maßnahmen. Dieser integrative Ansatz in der Verkehrsunfallbekämpfung hat dazu beigetragen, dass in Rheinland-Pfalz seit 2012 die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen um fast 23 % zurückgegangen ist.

### Saarland

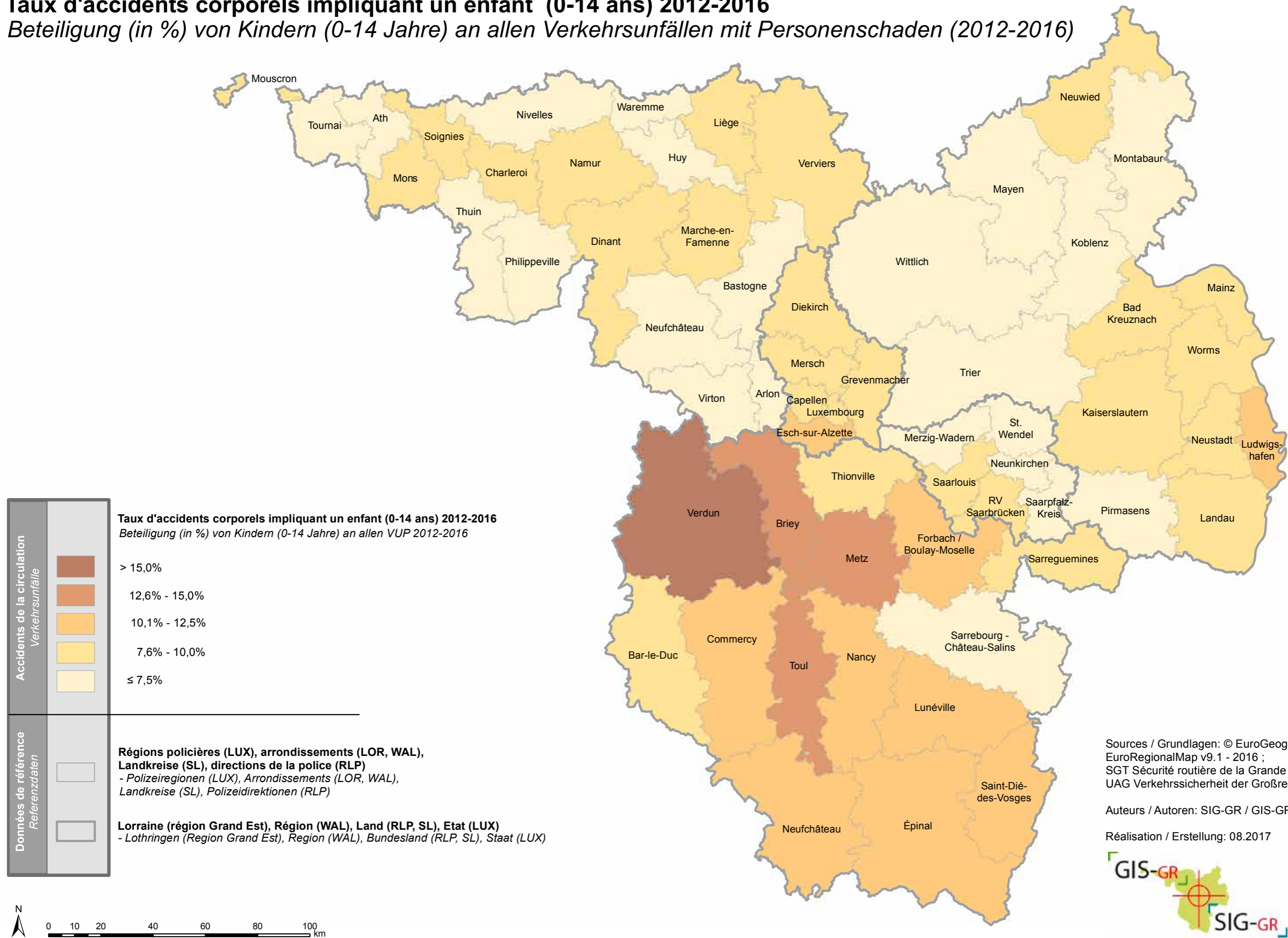
Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit im Saarland ist eine genaue Analyse aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle. Die so gewonnenen Erkenntnisse über gefährliche Verhaltensweisen und Unfallursachen werden dann durch verschiedene Akteure den erkannten Zielgruppen im Rahmen von Informationsveranstaltungen oder Kampagnen vermittelt. Dabei wird auch darauf hingewiesen, dass die Polizei und die in der Verkehrsüberwachung tätigen Kommunen die Einhaltung der entsprechenden Verkehrsvorschriften an den erkannten Gefahrenstellen konsequent kontrollieren und die Ergebnisse auch regelmäßig veröffentlichen. Dieser ganzheitliche Ansatz im Rahmen der sogenannten „Verbundstrategie“ hat mit dazu geführt, dass im Saarland im Vergleichszeitraum ein Rückgang um 8 % bei den getöteten Personen im Straßenverkehr zu verzeichnen ist (2012-2016).

### Lothringen

In Frankreich wird die Verkehrssicherheitspolitik durch die „Délégation à la sécurité routière“ umgesetzt. Diese greift dabei auf die nationale Verkehrssicherheitsbeobachtungsstelle (Observatoire national interministériel de la sécurité routière) zurück, die sich bei ihrer Arbeit auf Polizeibehörden und Beobachtungsstellen der Regionen und Departements stützt. Sie beteiligen sich somit an der Erhebung und Kontrolle von Verkehrsunfalldaten. Mit den so gewonnenen statistischen Daten können entsprechende Präventions- und Sensibilisierungsmaßnahmen für aktuelle und künftige Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erarbeitet werden. Obwohl die Verkehrsunfallzahlen in Lothringen 2012-2016 ungefähr gleich hoch waren, ging die Anzahl der Getöteten im gleichen Zeitraum um 18 % zurück.

# Taux d'accidents corporels impliquant un enfant (0-14 ans) 2012-2016

Beteiligung (in %) von Kindern (0-14 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)



Sources / Grundlagen: © EuroGeographics  
EuroRegionalMap v9.1 - 2016 ;  
SGT Sécurité routière de la Grande Région  
UAG Verkehrssicherheit der Großregion 2017

Auteurs / Autoren: SIG-GR / GIS-GR

Réalisation / Erstellung: 08.2017



### Wallonie / CG Belgique

En 2016, les enfants représentaient entre 16 et 19% de la population des arrondissements wallons mais moins de 10% des victimes de la route. Il est étonnant de constater que les arrondissements comptant les plus faibles parts d'enfants parmi les victimes de la route sont en partie ceux comptant les taux d'enfants les plus élevés dans la population. En effet, les arrondissements de Neufchâteau, Bastogne, Virton et Arlon comptent plus de 18% d'enfants dans leur population mais très peu d'accidents avec des enfants. Cela tient sans doute à la mobilité des enfants qui circulent principalement en voiture dans ces régions rurales. Au contraire, les enfants dans les arrondissements plus urbanisés comme Liège, Charleroi, Soignies, Namur ou Mons circulent davantage en mode doux (cyclistes, piétons).

### Luxembourg

Au Luxembourg, le nombre d'accidents impliquant des enfants (0 à 14 ans) est relativement faible. La raison en est certainement due à l'éducation à la circulation routière basée sur des concepts pédagogiques de sécurité routière dans les milieux scolaires et parascolaires. A titre d'exemple, le programme national du « Théâtre du guignol », organisé par la Sécurité Routière et la Police Grand-Ducale, est destiné aux enfants en âge préscolaire (4-6 ans). Le programme « Kuck & Klick », à travers des simulations retraçant des situations quotidiennes en milieu de circulation routière, s'adresse aux jeunes écoliers (6-7 ans) afin de les sensibiliser à leur rôle en tant que piéton et passager d'un véhicule. Dans le cadre de l'éducation routière pour les 6 à 10 ans, la police visite des classes de l'enseignement fondamental tout en utilisant du matériel didactique élaboré par la Sécurité Routière. Pour les cyclistes débutants, la police propose des exercices théoriques et pratiques dans des jardins de circulation spécifiquement élaborés. Par ailleurs la Sécurité Routière organise tous les ans, en collaboration avec les communes, des concours nationaux de sécurité routière pour les jeunes cyclistes, le but étant de vérifier la conduite conforme au code de la route et de tester les connaissances de base en matière de circulation. Des mesures structurelles fondées sur les lignes directrices élaborées par l'État pour la conception des passages piétons et des zones de rencontre, en particulier près des itinéraires scolaires, contribuent à limiter le nombre d'accidents corporels impliquant des enfants.

### Rhénanie-Palatinat

Près de la moitié des enfants victimes d'un accident de la route en Rhénanie-Palatinat entre 2012 et 2016 étaient passagers d'un véhicule. L'éducation routière proposée dans l'ensemble de la région par le Forum de la sécurité routière en Rhénanie-Palatinat (Forum Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz) en coopération avec les services de police contribue à réduire sensiblement le risque d'accident pour les enfants circulant à pied ou en vélo. Elle prend la forme de campagnes de sécurisation des trajets scolaires « Sicher zur Schule » et « Gelbe Füße » et d'actions de formation à la sécurité cycliste proposées aux élèves du primaire et de l'enseignement spécialisé dans les centres d'éducation routière pour les jeunes. Par ailleurs, dans les cinq commissariats de police centraux, des théâtres de marionnettes proposent, avec leurs saynètes à vocation éducative, de transmettre durablement de manière visuelle les bonnes attitudes à adopter en matière de circulation routière.

### Sarre

La moitié des enfants impliqués dans les accidents sur les routes sarroises voyageait comme passager d'un véhicule. Malgré une hausse en 2016, le risque d'accident en Sarre pour un enfant qui se déplace à pied ou en vélo est nettement moins élevé que dans les autres territoires de la République fédérale d'Allemagne. Cette tendance positive s'explique sans doute par les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière existant en Sarre, comme par exemple les stages de sensibilisation aux trajets domicile-école pour les élèves de grande section de maternelle ainsi que les stages d'utilisation des bus et du vélo pour les élèves du primaire qui ont été mis en place par les 15 établissements d'éducation à la sécurité routière sarrois.

### Lorraine

Les accidents corporels impliquant des jeunes enfants de moins de 14 ans représentent 7% de l'accidentalité routière en Lorraine entre 2012 et 2016. 42% de ces jeunes sont touchés quand ils sont passagers d'un véhicule léger. Cette proportion est de 40% quand ils sont piétons et seulement de 8% quand ils sont à vélo. Les jeunes enfants décédés dans les accidents corporels entre 2012 et 2016 représentent 4% de la mortalité sur la route en Lorraine. Des actions de formation et de sensibilisation sont offertes aux plus jeunes pour les initier aux enjeux de la sécurité routière de manière ludique. C'est le cas de la campagne « Elliot le pilote » qui est présentée comme le guide sécurité routière des 6-10 ans.

### Wallonie / DG Belgien

Im Jahr 2016 machten Kinder 16 bis 19 % der Bevölkerung der wallonischen Arrondissements aus. Der Anteil der Kinder an den Verkehrsunfallopfern betrug hingegen weniger als 10 %. Bemerkenswert ist, dass die Arrondissements mit dem niedrigsten Kinderanteil an den Verkehrsunfallopfern zum Teil die Arrondissements mit dem höchsten Kinderanteil an der Bevölkerung sind. Die Arrondissements Neufchâteau, Bastogne, Virton und Arlon haben beispielsweise einen Kinderanteil von über 18 %, aber einen geringen Anteil von Unfällen mit Kindern. Dies ist zweifellos der spezifischen Mobilität der Kinder geschuldet, die in diesen ländlichen Gegenden hauptsächlich als Fahrzeuginsassen mobil sind. Im Gegensatz dazu sind die Kinder in den eher urbanen Arrondissements wie Lüttich, Charleroi, Soignies, Namur oder Mons eher zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil.

### Luxemburg

In Luxemburg sind die Verkehrsunfallzahlen mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre) konstant niedrig. Dies ist sicherlich auf eine konsequente Verkehrserziehung anhand pädagogischer Verkehrssicherheitskonzepte im schulischen wie im außerschulischen Bereich zurückzuführen. Das nationale Programm des Verkehrskäfers der Sécurité Routière und der Police Grand-Ducale richtet sich an Vorschulkinder (4-6 Jahre). Mit dem Programm „Kuck & Klick“ werden junge Schulkinder (6-7 Jahre) durch nachgestellte Situationen des Straßenalltags für ihre Rolle als Fußgänger und Mitfahrer sensibilisiert. Im Rahmen der Verkehrserziehung für Sechs- bis Zehnjährige besucht die Polizei Grundschulklassen und erarbeitet mit den Schülerinnen und Schülern Lehrmaterialien der Sécurité Routière. Jungen Radfahrern bietet die Polizei theoretische und praktische Übungseinheiten im Verkehrsgarten an. Des Weiteren organisiert die Sécurité Routière in Zusammenarbeit mit den Gemeinden einen landesweiten Verkehrssicherheitswettbewerb für junge Radfahrer, um das fehlerfreie Fahren und die Grundkenntnisse der Verkehrsregeln zu prüfen. Bauliche Maßnahmen in Anlehnung an die staatlich erarbeiteten Richtlinien zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen und verkehrsberuhigten Bereichen vor allem in der Nähe von Schulwegen sollen einen weiteren Beitrag zur Begrenzung von Unfällen mit Beteiligung von Kindern leisten.

### Rheinland-Pfalz

Nahezu die Hälfte aller im Straßenverkehr in Rheinland-Pfalz im Zeitraum 2012-2016 verunglückten Kinder waren Mitfahrende in Fahrzeugen. Die landesweit vom Forum Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz in Zusammenarbeit mit der Polizei angebotene Verkehrserziehung im Rahmen der Kampagnen „Sicher zur Schule“ und „Gelbe Füße“ sowie die „Radfahrausbildung“ für alle Grund- und Sonderschüler in den Jugendverkehrsschulen tragen wesentlich zu einem erkennbar geringeren Unfallrisiko für radfahrende und zu Fuß gehende Kinder bei. Daneben vermitteln die bei allen fünf Polizeipräsidien angesiedelten Polizei-Puppenbühnen mit ihrem verkehrspädagogisch ausgerichteten Puppenspiel anschaulich und nachhaltig verkehrsgerechtes Verhalten.

### Saarland

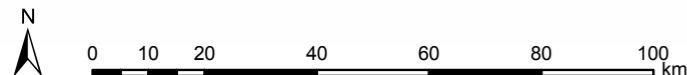
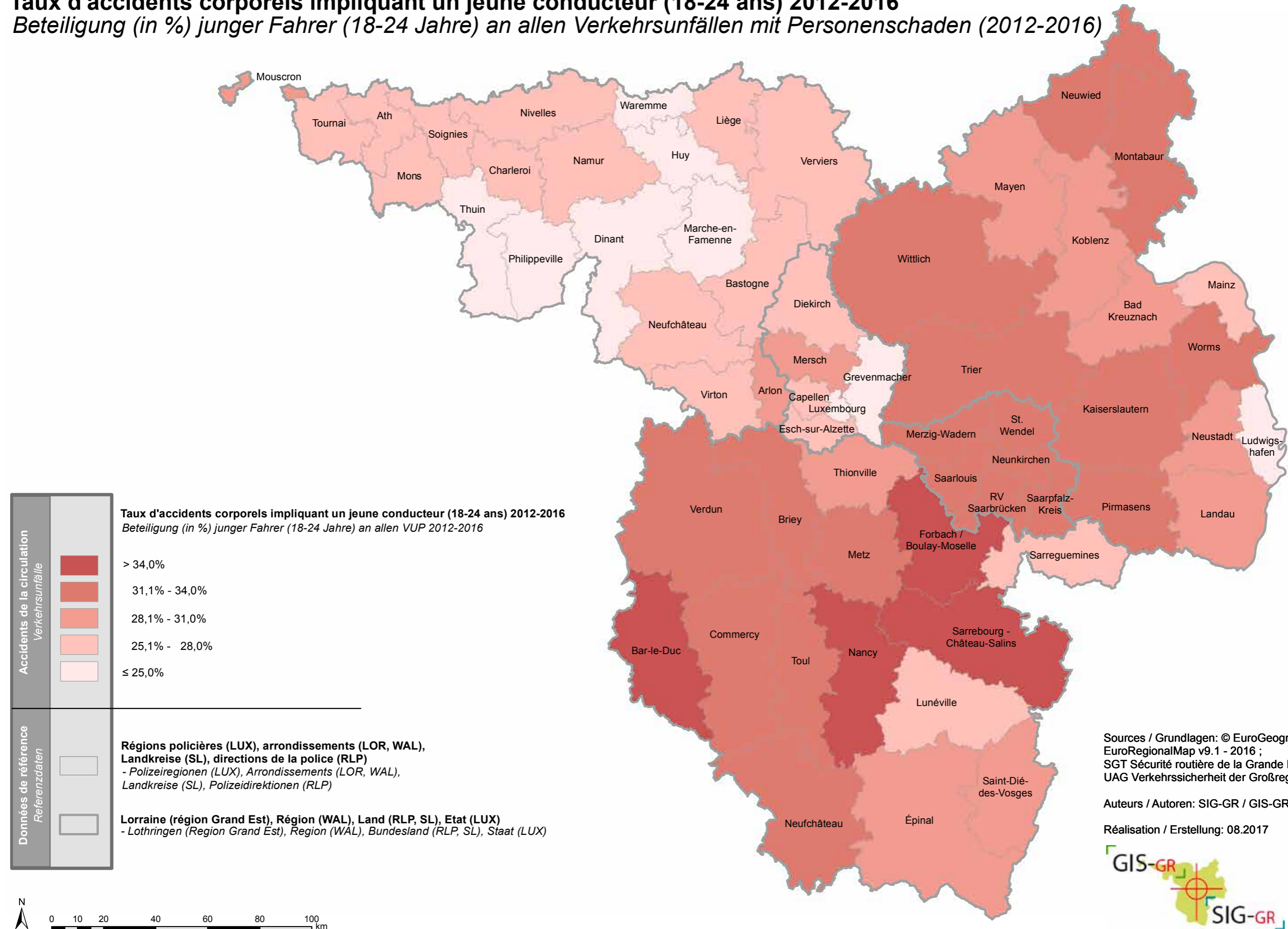
Im Saarland verunglückten mehr als die Hälfte der Kinder als Fahrzeuginsassen. Trotz eines Anstiegs im Jahr 2016 ist das Risiko der saarländischen Kinder, zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen deutlich geringer als im Rest der Bundesrepublik Deutschland. Dies dürfte unter anderem auf die landesweit angebotene Verkehrserziehung im Rahmen des sog. „Schulwegtrainings“ der Vorschulkinder und die sog. „Busschule“ sowie die „Radfahrausbildung“ für Grundschulkindern in saarlandweit 15 Jugendverkehrsschulen zurückzuführen sein.

### Lothringen

Verkehrsunfälle mit Kindern im Alter von unter 14 Jahren machten von 2012 bis 2016 7 % der Unfälle in Lothringen aus. 42 % dieser Altersgruppe verunglückten als Mitinsassen von leichten Nutzfahrzeugen. Als Fußgänger verunglückten 40 % und als Radfahrer 8 % dieser Altersgruppe. Tödlich verunglückte Kinder machten 2012-2016 4 % der Verkehrstoten in Lothringen aus. Mit Trainings- und Sensibilisierungsmaßnahmen werden jüngere Kinder spielerisch mit Verkehrssicherheitsthemen vertraut gemacht, so z. B. mit der Kampagne „Elliot le pilote“ für Sechs- bis Zehnjährige.

# Taux d'accidents corporels impliquant un jeune conducteur (18-24 ans) 2012-2016

Beteiligung (in %) junger Fahrer (18-24 Jahre) an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)



### Wallonie / CG Belgique

Les jeunes de 18 à 24 ans représentent à peine 9% de la population wallonne mais sont impliqués dans plus de 25% des accidents corporels. Ces dernières années, la tendance est nettement à la baisse, notamment grâce à des mesures de communication tournées spécifiquement vers les jeunes, à des contrôles anti-alcool et anti-drogue renforcés et à des mesures légales. Par exemple, le conducteur novice doit repasser l'épreuve théorique et pratique du permis s'il commet une infraction grave.

### Luxembourg

Les jeunes conducteurs (18-24 ans) risquent beaucoup plus d'être impliqués dans un accident de la route que les enfants. Ceci est principalement dû au besoin accru de mobilité de cette catégorie d'âge ainsi qu'à une participation renforcée à la circulation routière globale. Le problème de la vitesse excessive est répandu dans cette catégorie d'âge. Les épreuves de conduite théorique et pratique ainsi que la participation obligatoire à des cours de conduite pour les conducteurs novices contribuent à sensibiliser les jeunes conducteurs aux risques de la circulation routière. La campagne de prévention sur la distraction au volant vise la catégorie des jeunes conducteurs, caractérisée par un usage prononcé des médias sociaux et l'utilisation des smartphones au volant.

### Rhénanie-Palatinat

En Rhénanie-Palatinat, le risque pour les 18-24 ans (groupe à risque des « jeunes conducteurs ») d'être blessés ou tués lors d'un accident de la route est nettement supérieur à celui des autres groupes à risque. Les accidents impliquant ce groupe à risque sont principalement provoqués par une « vitesse inadaptée », une « incapacité de conduire un véhicule » (alcool et drogues) et des « manœuvres de dépassement dangereuses ». La police et les institutions, associations et groupements réunis au sein du Forum de sécurité routière en Rhénanie-Palatinat (Forum Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz) font face à cette évolution en organisant régulièrement des journées à thème dans les établissements d'enseignement secondaire. Des exemples de diverses situations à risque dans le trafic routier y sont présentés et commentés par des spécialistes. En

parallèle sont organisées les campagnes de sécurité routière « Crash Kurs » et de prévention contre l'alcool au volant « BOB ».

### Sarre

Le risque pour un jeune de 18 à 24 ans d'être grièvement blessé ou de décéder lors d'un accident sur les routes sarroises est le plus élevé de tous les groupes à risque. Les accidents de la route provoqués par les jeunes conducteurs sont principalement dus aux excès de vitesse et au non-respect de la distance de sécurité. La campagne « Verkehrssicherheit Jetzt! » vise à sensibiliser environ 4 000 élèves des lycées professionnels par an à ces comportements à risque. Ce programme est soutenu par différents porteurs et prévoit des séances d'information spécifiquement destinées à ce groupe cible, animées par des conseillers de la sécurité routière de la police ainsi que des stages de conduite accompagnés d'un moniteur et des stages de conduite sécurité de l'ADAC (club automobile d'Allemagne).

### Lorraine

Entre 2012 et 2016, un accident corporel sur cinq en Lorraine implique un jeune conducteur de 18 à 24 ans. La mortalité de ces conducteurs novices engendrée par ces accidents représente 20% de celle de la région. Quand ils sont usagers d'un véhicule léger, cette population est touchée mortellement à 67% alors que la proportion est de 15% quand ils font l'usage d'un deux-roues motorisé. La gravité des accidents impliquant un conducteur novice est supérieure (20 tués pour 100 blessés hospitalisés) à la gravité des conducteurs plus expérimentés (18 tués pour 100 blessés hospitalisés). Pour diminuer le nombre d'accidents de ces jeunes conducteurs, le nombre de points sur leur permis est réduit de moitié durant leur période probatoire. De plus, le taux d'alcool autorisé au volant est pratiquement nul et des restrictions de vitesses sont imposées au nouveau conducteur.

### Wallonie / DG Belgique

Die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen macht kaum 9 % der wallonischen Bevölkerung aus, sie ist aber zu mehr als 25 % an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt. Während der letzten Jahre konnte ein Rückgang festgestellt werden. Dies wurde u. a. durch zielgruppenorientierte Kampagnen, verstärkte Kontrollen auf Alkohol und Drogen am Steuer oder auch rechtliche Vorkehrungen erreicht. Wenn ein junger Fahrer beispielsweise einen schweren Verstoß gegen die Verkehrsordnung begeht, muss er den theoretischen und praktischen Teil der Fahrprüfung wiederholen.

### Luxemburg

Das Risiko in einen Verkehrsunfall mit Personenschaden verwickelt zu sein, ist bei 18- bis 24-Jährigen wesentlich höher als bei Kindern. Dies ist hauptsächlich auf das stärkere Bedürfnis nach Mobilität dieser Alterskategorie sowie auf die erhöhte Teilnahme am Gesamtstraßenverkehr zurückzuführen. Ein weit verbreitetes Problem in dieser Alterskategorie sind Geschwindigkeitsüberschreitungen. Sowohl in der theoretischen und praktischen Führerscheinprüfung als auch durch die verpflichtende Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings werden junge Fahrerinnen und Fahrer für die Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert. Eine Präventionskampagne beschäftigt sich gezielt mit dieser Altersgruppe, die einen ausgeprägten Umgang mit sozialen Medien hat und durch die Verwendung des Smartphones am Steuer abgelenkt wird.

### Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz liegt das Risiko für die 18- bis 24-Jährigen (Risikogruppe „Junge Fahrerinnen und Fahrer“), bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden, weitaus höher als bei den sonstigen Risikogruppen im Straßenverkehr. Hierbei sind die durch diese Risikogruppe verursachten Verkehrsunfälle hauptsächlich auf die Unfallursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“, „Verkehrstüchtigkeit“ (Alkohol und Drogen) sowie „Überholen“ zurückzuführen. Dieser Entwicklung begegnen Polizei und die im Forum Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz zusammengeschlossenen Institutionen, Vereine und Verbände mit regelmäßig an weiterführenden Schulen durchgeführten Thementagen mit fachlich kommentierten Beispieldarstellungen

von vielfältigen Gefahrensituationen im Straßenverkehr sowie den Verkehrssicherheitsaktionen „Crash Kurs“ und „BOB“ (gegen Alkohol im Straßenverkehr).

### Saarland

Auf saarländischen Straßen liegt das Risiko für die 18- bis 24-Jährigen, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen. Die durch die Risikogruppe „Junge Fahrerinnen und Fahrer“ verursachten Verkehrsunfälle sind hauptsächlich auf die Unfallursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „zu geringer Sicherheitsabstand“ zurückzuführen. Hier setzt die Verkehrssicherheitsaktion „Verkehrssicherheit Jetzt!“ an, an der jedes Jahr rund 4000 Berufsschülerinnen und -schüler teilnehmen. Neben einer zielgruppenorientierten Unterweisung durch die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei sieht das durch verschiedene Träger der Verkehrssicherheit unterstützte Programm eine Feedbackfahrt mit einem Fahrlehrer und ein Sicherheitstraining des ADAC vor.

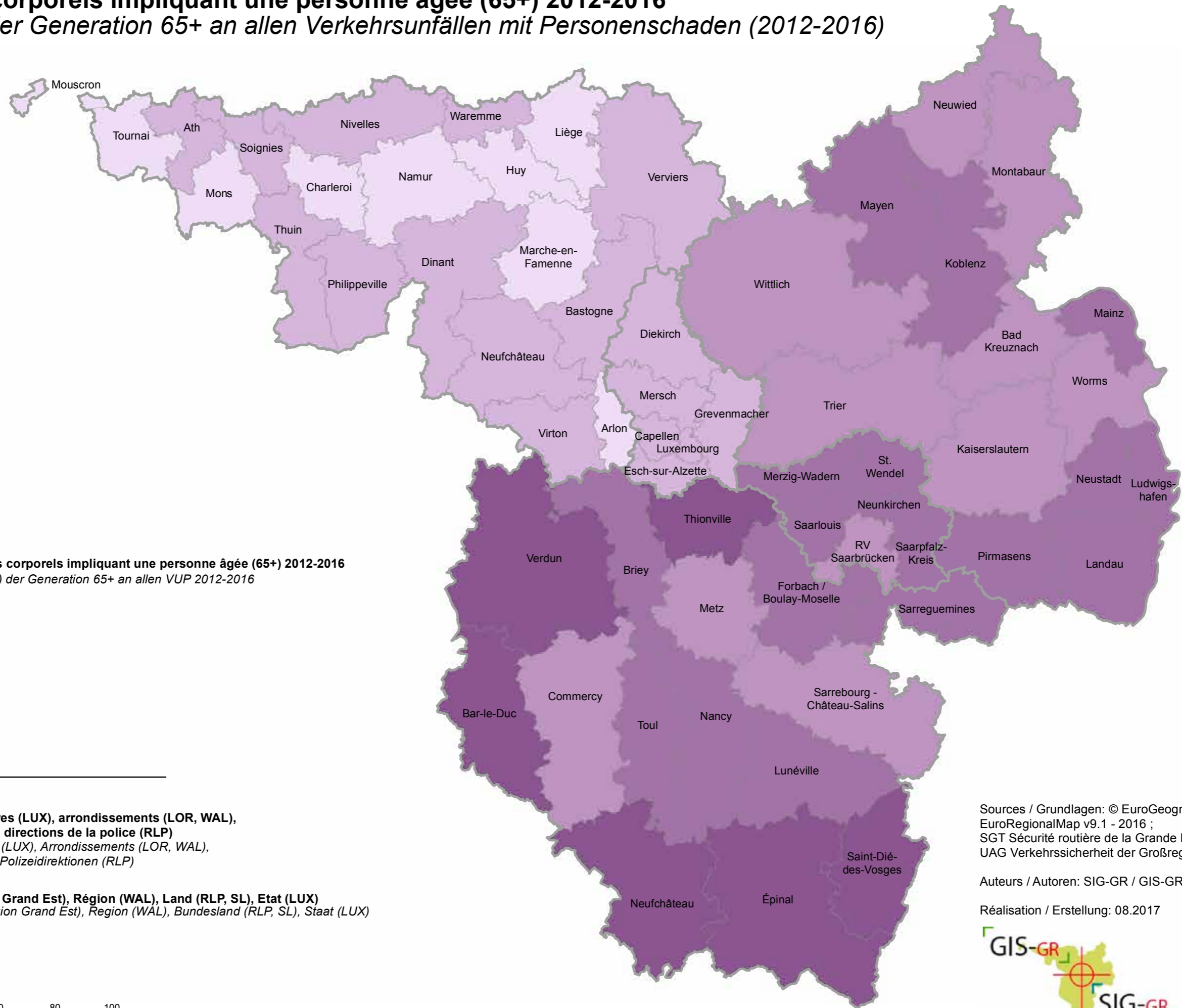
### Lothringen

In Lothringen war von 2012 bis 2016 bei jedem fünften Verkehrsunfall ein junger Fahrer oder eine junge Fahrerinnen (18-24 Jahre) beteiligt. Ihre Altersgruppe macht 20 % der Verkehrstoten in Lothringen aus. 67 % von ihnen verunglückten tödlich als Insassen eines leichten Nutzfahrzeugs und 15 % bei Beteiligung eines motorisierten Zweirades. Verkehrsunfälle, an denen junge Fahrerinnen und Fahrer beteiligt waren (20 Getötete auf 100 Schwerverletzte) fallen schwerer aus als bei erfahrenen Fahrerinnen und Fahrern (18 Getötete auf 100 Schwerverletzte). Um Unfälle von jungen Fahrerinnen und Fahrern zu vermeiden, ist ihr Punktestand auf dem Führerschein während der Probezeit auf die Hälfte begrenzt. Ferner liegt bei jungen Fahrerinnen und Fahrern die Promillegrenze leicht über Null und für sie gilt eine entsprechende zulässige Höchstgeschwindigkeit.

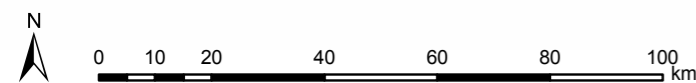


# Taux d'accidents corporels impliquant une personne âgée (65+) 2012-2016

Beteiligung (in %) der Generation 65+ an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)



Accidents de la circulation Verkehrsunfälle		> 25,0%
		20,1% - 25,0%
		15,1% - 20,0%
		10,1% - 15,0%
		≤ 10,0%
Données de référence Referenzdaten		Régions policières (LUX), arrondissements (LOR, WAL), Landkreise (SL), directions de la police (RLP) - Polizeiregionen (LUX), Arrondissements (LOR, WAL), Landkreise (SL), Polizeidirektionen (RLP)
		Lorraine (région Grand Est), Région (WAL), Land (RLP, SL), Etat (LUX) - Lothringen (Region Grand Est), Region (WAL), Bundesland (RLP, SL), Staat (LUX)



Sources / Grundlagen: © EuroGeographics  
EuroRegionalMap v9.1 - 2016 ;  
SGT Sécurité routière de la Grande Région  
UAG Verkehrssicherheit der Großregion 2017

Auteurs / Autoren: SIG-GR / GIS-GR

Réalisation / Erstellung: 08.2017



### Wallonie / CG Belgique

Les seniors sont impliqués dans relativement peu d'accidents par rapport à leur part dans la population. 10,2% des accidents en Wallonie impliquent au moins une personne âgée de 65 ans ou plus alors que ce groupe représente environ 18% de la population. Dans la plupart des accidents les impliquant, les seniors sont eux-mêmes les victimes de l'accident. Ce chiffre augmente parallèlement à la croissance de la part des seniors dans la population.

### Luxembourg

Les conducteurs âgés de plus de 65 ans sont relativement peu impliqués dans les accidents de la route au Luxembourg, ce malgré une espérance de vie de plus en plus longue. Les campagnes ciblées dans le domaine de la visibilité des usagers de la route, en particulier sur les passages piétons, concernent particulièrement ce groupe d'âge. Néanmoins, en 2016 en particulier, il a été constaté que les piétons les plus âgés étaient souvent impliqués dans des accidents de la route mortels, ce qui laisse conclure à une augmentation des refus de priorité. Par ailleurs le Plan d'action pour la sécurité routière a donné naissance au « Senior Drivers Day » qui offre notamment aux personnes âgées un stage pratique de conduite.

### Rhénanie-Palatinat

L'augmentation constatée depuis 2013 du nombre de personnes âgées de plus de 65 ans impliquées dans des accidents est parallèle à l'augmentation de ce groupe d'âge dans la population de la Rhénanie-Palatinat. Dans le cadre de la campagne de prévention « Vorbild bleiben » menée conjointement par la police, les membres du Forum de sécurité routière (Forum Verkehrssicherheit) et le groupement des pharmaciens de Rhénanie-Palatinat (Apothekerverband Rheinland-Pfalz) les seniors sont sensibilisés aux dangers de la route et aux mesures de sécurité. Cette campagne a pour objet, parallèlement au maintien de la mobilité des personnes âgées, d'améliorer leur perception de leurs capacités physiques afin de réduire les risques d'accident.

Sensibilisée aux différents modes de transport, cette catégorie d'âge pourra continuer d'être pleinement intégrée à la circulation routière.

### Sarre

Les personnes de plus de 65 ans provoquent nettement moins d'accidents sur les routes sarroises que d'autres groupes à risque. Force est de constater que la hausse continue des accidents de personnes de plus de 65 ans enregistrée depuis 2012 est en corrélation avec la hausse du pourcentage des personnes âgées (65+) dans la population totale sarroise. La campagne de prévention « Sicherheit für Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr » vise à sensibiliser les personnes âgées à l'usage de la route en toute sécurité, en leur donnant de précieux conseils de comportement.

### Lorraine

Les accidents corporels impliquant des seniors de plus de 65 ans représentent 12% de l'accidentalité routière en Lorraine entre 2012 et 2016. Cette proportion est similaire à celle des jeunes de moins de 17 ans. Dans 61 % des accidents, les seniors, sont à bord d'un véhicule léger. Cependant, 28% des seniors de plus de 65 ans sont victimes d'accidents corporels quand ils sont piétons, ce qui provoque le décès de 40% d'entre eux. Ces seniors piétons tués constituent 58% de la mortalité piétonne en Lorraine. Enfin, la mortalité des seniors de 65 ans et plus représente 22% de la mortalité sur les routes de la région. Avec l'âge, des altérations physiologiques apparaissent, ce qui peut être un facteur supplémentaire dans les causes d'un accident corporel.

### Wallonie / DG Belgien

Die Generation 65+ ist gemessen an ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung relativ wenig an Verkehrsunfällen beteiligt. An 10,2 % der Verkehrsunfälle in der Wallonie ist mindestens eine Person der Generation 65+ beteiligt. Diese Altersgruppe macht ca. 18 % der Gesamtbevölkerung aus. Wenn sie in Verkehrsunfälle verwickelt wird, ist sie überwiegend Verkehrsunfall-opfer. Vor dem Hintergrund, dass auch der Anteil der Generation 65+ an der Gesamtbevölkerung wächst, steigt diese Zahl weiter an.

### Luxemburg

Teilnehmende am Straßenverkehr über 65 Jahre sind in Luxemburg verhältnismäßig geringer in Verkehrsunfälle verwickelt, dies trotz statistisch nachweisbar längerer Lebenserwartung. Gezielte Kampagnen im Bereich der Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, vor allem an Fußgängerüberwegen, beziehen sich auf diese Altersgruppe. Trotzdem wurde insbesondere 2016 festgestellt, dass vornehmlich ältere Fußgänger mehrfach in tödliche Verkehrsunfälle verwickelt waren, wobei eine erhöhte Missachtung der Vorfahrtsregeln zu erkennen ist. Ältere Menschen bleiben heutzutage länger mobil und werden folglich länger am Straßenverkehr teilnehmen. Gleichzeitig ändert sich deren allgemeine Wahrnehmung und es gilt den daraus resultierenden Gefahren entgegen zu wirken. Durch den Aktionsplan zur Verkehrssicherheit wurde der Senior Drivers Day ins Leben gerufen, welcher älteren Personen unter anderem ein Fahrtraining ermöglicht.

### Rheinland-Pfalz

Der seit 2013 feststellbare Anstieg der über 65-Jährigen verunglückten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer geht einher mit dem zunehmenden Anteil dieser Altersgruppe an der rheinland-pfälzischen Gesamtbevölkerung. Im Rahmen der Präventionskampagne „Vorbild bleiben“, die in Zusammenarbeit von Polizei, den Mitgliedern des Forums Verkehrssicherheit und dem Apothekerverband Rheinland-Pfalz durchgeführt wird, werden älteren Menschen wertvolle Verhaltenstipps für eine sichere Verkehrsteilnahme vermittelt.

Ziel der Kampagne ist neben der Erhaltung der Mobilität von älteren Menschen, eine bessere Selbstwahrnehmung ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit zu erreichen, um Unfallrisiken zu minimieren. Außerdem soll eine flexibilisierte Verkehrsmittelwahl angeregt werden, um weiterhin eine integrierte Verkehrsteilnahme zu ermöglichen.

### Saarland

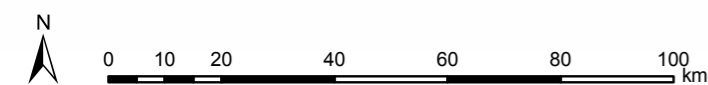
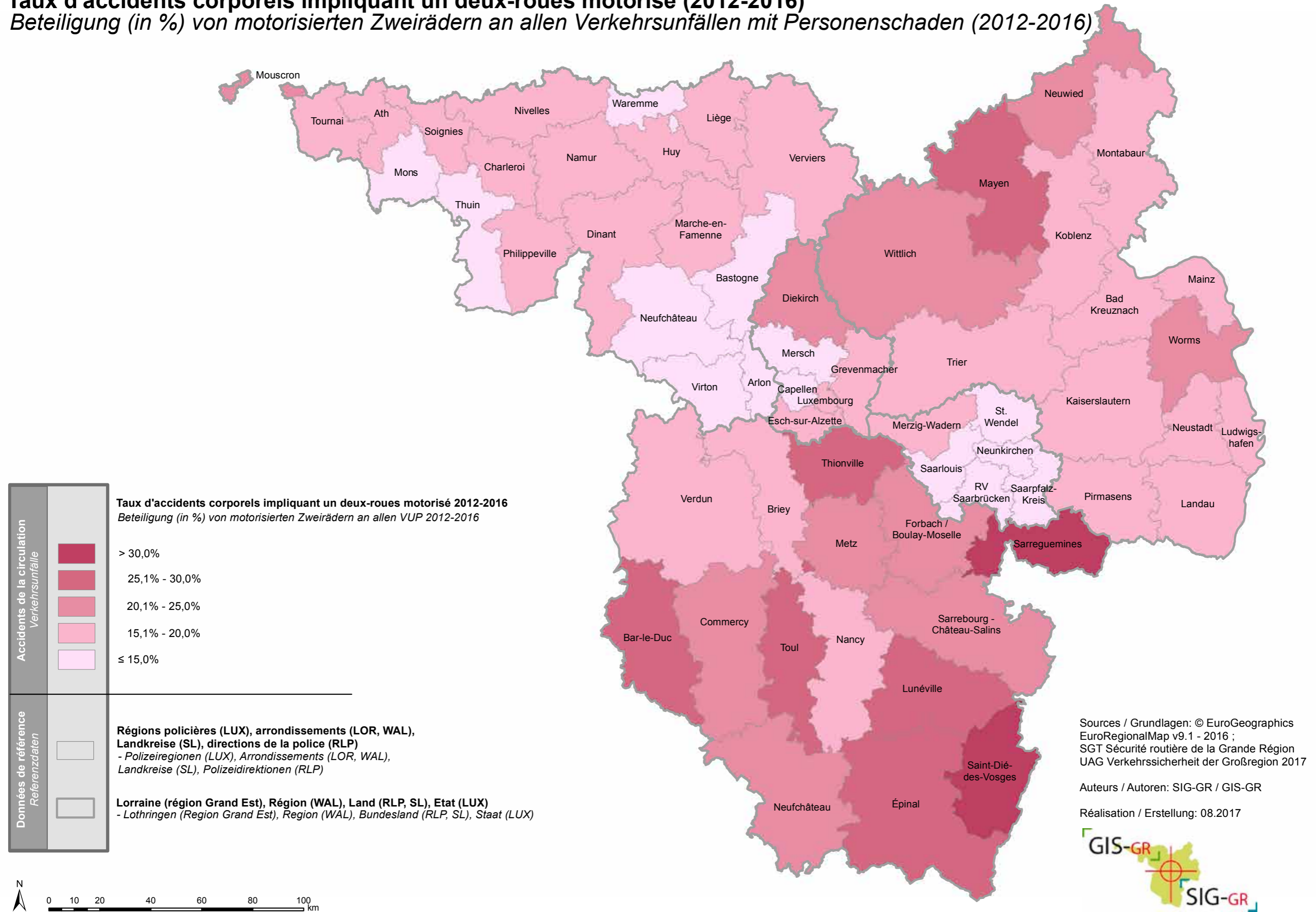
Durch Personen über 65 Jahre werden auf saarländischen Straßen deutlich weniger Verkehrsunfälle verursacht als durch andere Risikogruppen. Dabei ist zu bemerken, dass der seit 2012 feststellbare kontinuierliche Anstieg der über 65-Jährigen Verunglückten mit dem Anstieg des Anteils dieser Altersgruppe an der saarländischen Gesamtbevölkerung korrespondiert. Im Rahmen der Präventionskampagne „Sicherheit für Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr“ werden älteren Menschen wertvolle Verhaltenstipps für eine sichere Verkehrsteilnahme vermittelt.

### Lothringen

In Lothringen machten 2012-2016 Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Generation 65+ 12 % aller Verkehrsunfälle aus. Dieser Anteil ist fast genauso hoch wie bei der Altersgruppe unter 17 Jahren. Bei 61 % dieser Unfälle ist diese Risikogruppe Insasse eines leichten Nutzfahrzeuges. 28 % der Generation 65+ sind an Unfällen als Fußgänger beteiligt, wovon 40 % tödlich verunglücken. Sie stellen somit 58 % aller getöteten Fußgänger in Lothringen dar. Insgesamt entspricht der Anteil der Verkehrstoten der Generation 65+ 22 % der tödlichen Unfälle in Lothringen. Mit dem Alter nehmen körperliche Veränderungen zu, was eine zusätzliche Ursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden darstellen kann.

# Taux d'accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé (2012-2016)

Beteiligung (in %) von motorisierten Zweirädern an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)



### Wallonie / CG Belgique

La part des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé est en moyenne de 16% en Wallonie. Ce taux est en baisse depuis cinq ans. Le deux-roues motorisé est utilisé principalement pour les loisirs en Wallonie pendant les mois les plus ensoleillés et chauds, d'avril à septembre. Des campagnes ciblées de sensibilisation aux risques sont organisées chaque année à l'intention de ce public particulier.

### Luxembourg

Les accidents impliquant des motos sont fortement surreprésentés. 50% des motocyclistes tués proviennent des pays voisins. En plus des mesures purement préventives telles que les panneaux indiquant des secteurs de route particulièrement dangereux pour les deux-roues motorisés, le Luxembourg offre des cours spécifiques de sécurité de conduite pour les motocyclistes. Par beau temps, la police met l'accent sur la mise en œuvre de contrôles de la circulation répressifs dans les zones dangereuses pour les motocyclistes.

### Rhénanie-Palatinat

Une augmentation des accidents impliquant les deux-roues motorisés sur les routes de Rhénanie-Palatinat a été observée dans un premier temps jusqu'en 2014. Depuis lors, leur nombre est en nette régression. Les causes d'accident les plus fréquentes étaient une vitesse inadaptée, des dépassements dangereux ainsi que des refus de priorité. Les motocyclistes sont par ailleurs fréquemment victimes d'accidents lorsqu'ils tournent à un carrefour ou se font dépasser par un autre véhicule dans le trafic. Parmi les campagnes de prévention consacrées aux deux-roues motorisés en Rhénanie-Palatinat figurent notamment « Motorrad Sicherheit – Sicher ankommen » et « Motorradfahren in der Eifel – aber sicher! ».

Ces actions sont menées à l'occasion de divers ateliers d'information proposés par la police et les membres du Forum de sécurité routière (Forum Verkehrssicherheit) ainsi qu'à l'occasion de sorties accompagnées par la police.

### Sarre

On enregistre depuis 2012 une nette baisse du nombre d'utilisateurs de deux-roues motorisés accidentés sur les routes sarroises. Les excès de vitesse des motocyclistes sont souvent la cause de ces accidents. Mais les conducteurs de véhicules particuliers et de poids lourds provoquent également ces accidents en commettant des erreurs lorsqu'ils changent de direction ou lors d'un dépassement. Les conséquences de ces accidents sont d'autant plus graves si les motocyclistes ne sont pas protégés par un équipement adéquat : casque, vêtements de protection et protecteurs.

### Lorraine

Entre 2012 et 2016, les accidents corporels impliquant un deux-roues motorisé représentent 18% de l'accidentalité routière en Lorraine. Dans 54% des cas, la responsabilité présumée du conducteur du deux-roues motorisé n'était pas engagée. La mortalité engendrée par ces accidents corporels représente 19% de celle de la région. La moitié de ces victimes décédées avait entre 25 et 44 ans, les jeunes de 18-24 ans ne représentant qu'une proportion de 15%.

Les motards étant reconnus comme des usagers vulnérables, ils sont régulièrement ciblés par des campagnes de sensibilisation et de prévention sur les comportements routiers mais également sur les équipements. En effet, l'absence de carrosserie doit être compensée par une tenue vestimentaire adaptée et conçue pour protéger.

### Wallonie / DG Belgien

Der Anteil der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern beträgt in der Wallonie durchschnittlich 16 %. Diese Zahl ist seit fünf Jahren rückläufig. Motorisierte Zweiräder werden in der Wallonie hauptsächlich zu Freizeitzwecken in den sonnigen und warmen Monaten von April bis September genutzt. Jedes Jahr werden für diese Zielgruppe Verkehrssicherheitskampagnen organisiert, bei denen diese über die entsprechenden Gefahren aufgeklärt wird.

### Luxemburg

Unfälle mit motorisierten Zweirädern sind stark überrepräsentiert. 50 % der getöteten Motorradfahrerinnen und -fahrer kommen dabei aus den Nachbarländern. Neben rein präventiven Maßnahmen, wie z. B. Hinweise auf Gefahrenstellen, bietet Luxemburg ein Motorradfahrersicherheitstraining an. Sobald das Wetter zum Motorradfahren einlädt, liegt der Schwerpunkt bei Verkehrskontrollen der Polizei u. a. auf besonders für diese Zielgruppe gefährlichen Stellen. Dabei werden auch repressive Maßnahmen hinzugezogen.

### Rheinland-Pfalz

Bei Unfällen von motorisierten Zweirädern auf rheinland-pfälzischen Straßen war zunächst bis 2014 ein Anstieg und seitdem ein deutlicher Rückgang festzustellen. Häufigste Unfallursachen bei den unfallverursachenden Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern waren hierbei nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen und Vorfahrtsmissachtung, ansonsten Fehler beim Abbiegen oder Überholen durch die übrigen Unfallbeteiligten.

Dieser Zielgruppe widmen sich in Rheinland-Pfalz Präventionskampagnen wie „Motorrad Sicherheit – Sicher ankommen“ und „Motorradfahren in der Eifel – aber sicher!“, die von vielseitigen Informationsveranstaltungen von Polizei und den Mitgliedern des Forums Verkehrssicherheit bis hin zu polizeibegleiteten Ausfahrten reichen.

### Saarland

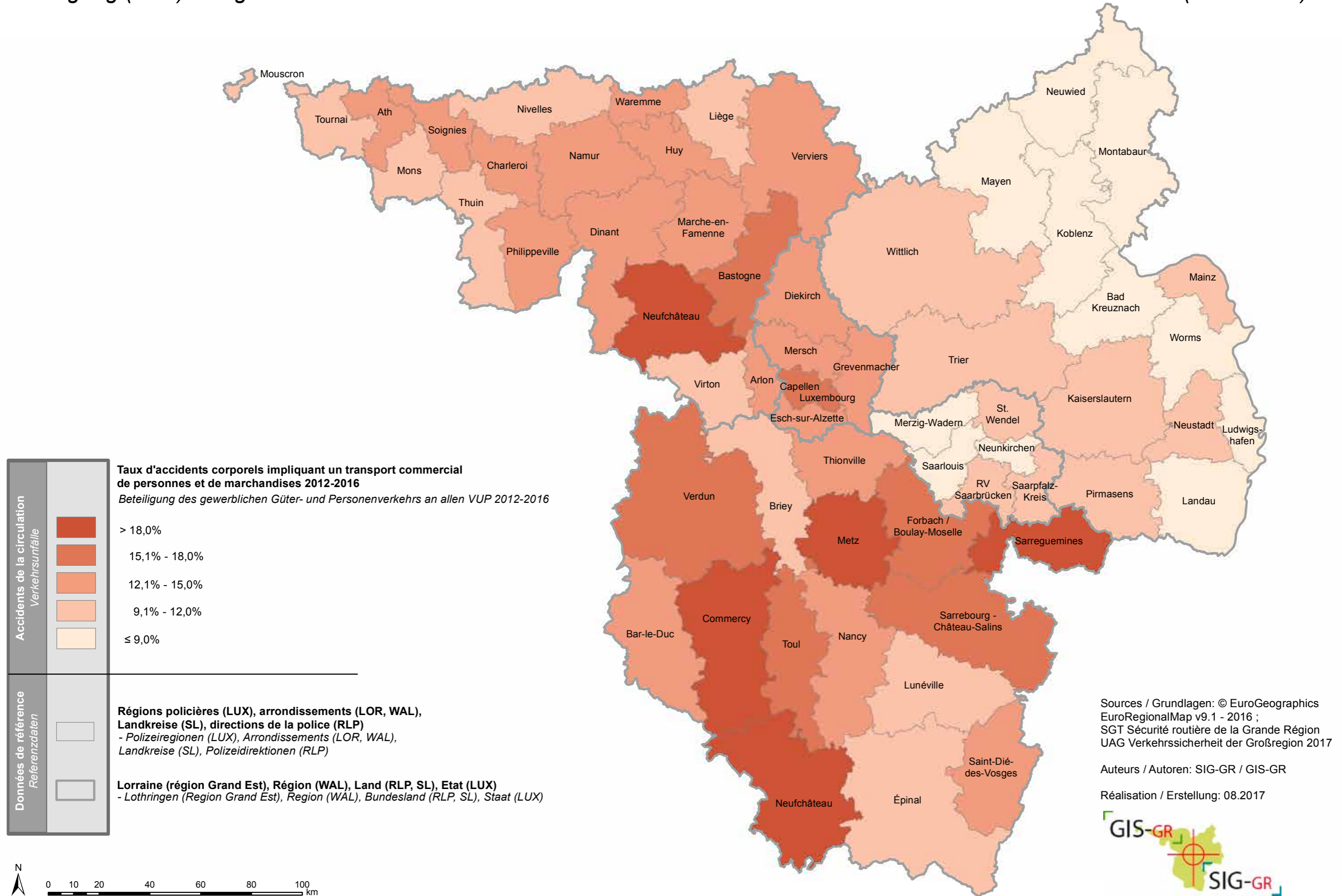
Seit 2012 sind auf saarländischen Straßen deutlich weniger Nutzerinnen und Nutzer motorisierter Krafträder verunglückt. Die Verkehrsunfälle werden häufig durch nicht angepasste Geschwindigkeit der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer verursacht. Aber auch die Fahrerinnen und Fahrer von Personen- und Lastkraftwagen verursachen durch Fehler beim Abbiegen oder Überholen Verkehrsunfälle, bei denen motorisierte Krafträder beteiligt sind. Dabei sind die Folgen umso schwerwiegender, je weniger die Nutzerinnen und Nutzer der Krafträder auf eine angemessene Schutzausstattung mit Helm, geeigneter Kleidung und Protektoren Wert legen.

### Lothringen

Im Zeitraum 2012-2016 stellen Unfälle mit motorisierten Zweirädern 18 % der gesamten Verkehrsunfälle in Lothringen dar. In 54 % der Fälle wird davon ausgegangen, dass der Fahrer oder die Fahrerin des Zweirades nicht verantwortlich war. Unfälle mit Beteiligung von Zweirädern machen 19 % am Gesamtunfallaufkommen in Lothringen aus. Die Hälfte der Unfallopfer war zwischen 25 und 44 Jahre alt, 15 % waren 18-24 Jahre alt. Zweiradfahrer gelten als besonders gefährdete Gruppe. Mit regelmäßigen Sensibilisierungs- und Präventionskampagnen wird diese Zielgruppe über Verhaltensweisen im Straßenverkehr und Schutzkleidung aufgeklärt, da die fehlende Fahrgastzelle durch entsprechende Schutzausstattung ersetzt werden muss.

# Taux d'accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises (2012-2016)

## Beteiligung (in %) des gewerblichen Güter- oder Personenverkehrs an allen Verkehrsunfällen mit Personenschaden (2012-2016)



### Wallonie / CG Belgique

Le taux d'accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises est relativement stable, oscillant entre 12 et 13%. L'arrondissement de Neufchâteau se distingue par un taux plus élevé d'accidents impliquant un transport commercial avec un peu plus de 18%. Ce taux est aussi stable et semble en lien avec l'autoroute E411 puisqu'environ 40% de ces accidents ont lieu sur l'autoroute, représentant le double du taux des autres arrondissements.

### Luxembourg

En raison de sa situation géographique centrale, le Luxembourg connaît un fort transit routier de personnes et de marchandises. Ce développement se poursuivra à l'avenir avec l'expansion du Luxembourg en tant que centre logistique en Europe. La participation obligatoire à des cours spécifiques de sécurité routière pour le transport commercial de personnes et de marchandises, l'adaptation et l'extension du réseau de la grande voirie, le transfert du fret sur le réseau ferroviaire ainsi que l'augmentation des contrôles policiers, douaniers et techniques permettent d'éviter ces accidents.

### Rhénanie-Palatinat

Entre 2012 et 2016, le nombre d'accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises est demeuré pratiquement inchangé en Rhénanie-Palatinat. Leur part dans le total des accidents corporels s'élève environ à 9,2%. Les accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises sont de plus en plus souvent dus au non-respect des distances de sécurité par les conducteurs de ces véhicules. Des contrôles ciblés de ce type de transports sont aujourd'hui réalisés à un niveau suprarégional et international en coopération avec les autorités techniques.

### Sarre

Le nombre d'accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises n'a quasiment pas changé entre 2012 et 2016. Leur part s'élève à environ 9% de la totalité des accidents corporels.

Force est de constater que le non-respect de la distance de sécurité par les conducteurs de ces véhicules est la principale cause des accidents corporels au cours des dernières années.

### Lorraine

Les accidents corporels impliquant un transport commercial de personnes ou de marchandises représentent 11% des accidents de la route en Lorraine entre 2012 et 2016. Dans 45 % des cas, les personnes impliquées avaient entre 25 et 44 ans, il s'agit de la tranche d'âge la plus représentée.

La mortalité engendrée par ces accidents corporels représente 6% de celle de la région et se concentre dans les transports de marchandises. Un seul décès est en effet à déplorer dans un transport de personnes sur ces cinq années. Les contrôles réguliers des conditions de circulation et de l'état des véhicules de transports routiers de personnes ou de marchandises contribuent à la politique de sécurité routière de la région.

### Wallonie / DG Belgien

Der Anteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Fahrzeugen des gewerblichen Güter- oder Personenverkehrs ist mit 12 bis 13 % relativ stabil. Das Arrondissement Neufchâteau hebt sich von diesen Zahlen mit einem Anteil von etwas mehr als 18 % ab. Dieser Anteil ist beständig und scheint mit der E411 zusammenzuhängen, da sich ca. 40 % der relevanten Verkehrsunfälle auf Autobahnen ereignen. Dieser Anteil ist im Vergleich zu den übrigen Arrondissements etwa doppelt so hoch.

### Luxemburg

Bedingt durch seine zentrale Lage ist Luxemburg ein beliebtes Transitland im Straßengüterverkehr. Im Zuge des Ausbaus Luxemburgs als Logistikdrehkreuz in Europa wird sich dieser Trend zukünftig fortsetzen. Unfälle mit Beteiligung dieser Fahrzeugart sollen durch verpflichtende Fahrsicherheitstrainings für den Güter- und Personenverkehr, die Anpassung und Erweiterung des Fernverkehrsnetzes im Sinne der Verkehrssicherheit, das teilweise Verlagern des Schwerlastverkehrs auf die Bahn sowie durch verstärkte Polizei- und Zollkontrollen und technische Überprüfungen vermieden werden.

### Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz ist in den Jahren 2012 bis 2016 die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs annähernd gleichgeblieben. Der Anteil am Gesamtunfallaufkommen an Verkehrsunfällen mit Personenschäden beträgt rund 9,2 %. Als Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden ist zunehmend das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes durch die Fahrzeugführerinnen und -führer im gewerblichen Güter- und Personenverkehr festzustellen.

Zielgerichtete Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs – unter Beteiligung von Fachbehörden – finden mittlerweile länder- und staatenübergreifend statt.

### Saarland

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Saarland unter Beteiligung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs ist in den Jahren 2012 bis 2016 annähernd gleichgeblieben.

Ihr Anteil am Gesamtunfallaufkommen an Verkehrsunfällen mit Personenschäden liegt bei rund 9 %. In den letzten Jahren ist festzustellen, dass das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes Hauptunfallursache bei der Verursachung von Verkehrsunfällen mit Personenschäden durch die Fahrzeugführerinnen und -führer im gewerblichen Güter- und Personenverkehr ist.

### Lothringen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs machen in Lothringen in dem Zeitraum von 2012 bis 2016 11 % aller Unfälle aus. In 45 % der Fälle sind die betroffenen Personen zwischen 25 und 44 Jahren alt. Diese Altersgruppe ist am häufigsten vertreten.

In der Region Lothringen verliefen 6 % dieser Unfälle mit hauptsächlichlicher Beteiligung des gewerblichen Güterverkehrs tödlich. Im gewerblichen Personenverkehr wurde in fünf Jahren nur ein Todesfall verzeichnet. Regelmäßige Verkehrskontrollen, bei denen Fahrbedingungen und Zustand der Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kontrolliert werden, tragen zu Verkehrssicherheit in der Region bei.

CONSEILLERS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE / ÉCOLES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LA JEUNESSE ET THÉÂTRE DE MARIONNETTES DE LA POLICE (RHÉNANIE-PALATINAT)  
 VERKEHRSSICHERHEITSBERATER / JUGENDVERKEHRSSCHULEN UND POLIZEI-PUPPENBÜHNE (RHEINLAND-PFALZ) 48

CAMPAGNE DE SENSIBILISATION ET DE PRÉVENTION « RAOUL » (LUXEMBOURG)  
 INFORMATIONS- UND PRÄVENTIONSKAMPAGNE „RAOUL“ (LUXEMBURG) 50

SÉCURITÉ DES PERSONNES ÂGÉES (PIÉTONS ET CYCLISTES) SUR LES ROUTES (SARRE)  
 SICHERHEIT FÜR SENIOREN (FUSSGÄNGER, RADFAHRER) IM STRASSENVERKEHR (SAARLAND) 52

DEUX-ROUES MOTORISÉS (FRANCE)  
 MOTORRÄDER (FRANKREICH) 54

RÉSEAUX D'EXPERTS DE LA POLICE BELGE (WALLONIE)  
 EXPERTENNETZWERKE DER BELGISCHEN POLIZEI (WALLONIE) 56

PROJET TRANSFRONTALIER « PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ / SICHERHEIT GEHT VOR »  
 GRENZÜBERSCHREITENDES PROJEKT „PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ / SICHERHEIT GEHT VOR“ 58

Les projets et concepts des différents acteurs représentent une composante essentielle des travaux en matière de sécurité routière au sein de la Grande Région. Afin de pouvoir mener une action de prévention durable axée sur des groupes cibles, il y a lieu d'analyser en détail les principales causes d'accident et de susciter une prise de conscience pour un comportement adapté. La présente brochure permettra d'intensifier davantage la mise en réseau des acteurs en Grande Région. Il s'agira d'échanger les concepts et les stratégies et de développer et mettre en œuvre des projets communs de prévention pour des groupes cibles précis. L'objectif est ainsi d'améliorer le comportement sur les routes pour limiter le nombre d'accidents de la circulation et réduire la gravité de leurs conséquences.

Lors d'une journée de sensibilisation organisée au lycée de Schengen en mars 2018, le Luxembourg et la Sarre ont pour la première fois mis en œuvre le projet transfrontalier commun « Priorité à la sécurité / Sicherheit geht vor! ». Lors de cette manifestation qui, à l'avenir, devra se tenir dans d'autres composantes de la Grande Région, les élèves de 15 à 18 ans sont mis en garde contre les dangers typiques de la circulation routière, sont sensibilisés aux conséquences de la consommation d'alcool et de drogues et sont incités à respecter les règles. Cette journée d'information a lieu dans le cadre d'un programme modulaire conçu conjointement par les partenaires. Des témoignages frappants sur les blessures corporelles et les conséquences graves d'accident ainsi que sur les effets de l'alcool et de la drogue dans la circulation routière sont au programme. Des situations typiques sont présentées sous forme de jeux de rôles et ensuite discutées dans le cadre d'un débat commun. Tous les participants sont activement impliqués afin de pérenniser ce projet.

La coopération multinationale dans le domaine de la sécurité routière en Grande Région est renforcée grâce à ce projet. De nombreux autres sont appelés à suivre.

Einen wichtigen Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion stellen Projekte und Verkehrssicherheitskonzeptionen der verschiedenen Akteure dar. Im Sinne einer zielgruppenorientierten, kontinuierlichen Präventionsarbeit sollen die Hauptunfallursachen in den Fokus genommen und ein Bewusstsein für verkehrsgerechtes Verhalten geschaffen werden. Auf Grundlage der hier vorliegenden Broschüre kann die Vernetzung der Akteure in der Großregion weiter intensiviert werden. Konzepte und Strategien können ausgetauscht und gemeinsame zielgruppenorientierte Präventionsprojekte können entwickelt und durchgeführt werden. Hierdurch soll die Verkehrsmoral insgesamt verbessert werden, was letztlich zur Verhinderung von Verkehrsunfällen, bzw. der Minderung schwerwiegender Unfallfolgen führen soll.

Mit einem gemeinsamen Verkehrssicherheitstag am Schengen-Lyzeum am 22. März 2018 führten Luxemburg und das Saarland erstmals das gemeinsame grenzüberschreitende Projekt „Priorité à la sécurité / Sicherheit geht vor“ durch. Bei der Veranstaltung, die zukünftig auch in anderen Bereichen der Großregion durchgeführt werden soll, werden Schülerinnen und Schüler im Alter von 15 bis 18 Jahren über die typischen Gefahren des Straßenverkehrs aufgeklärt, über die Folgen von Alkohol und Drogenkonsum informiert und zu regelrechtem Verhalten motiviert. Dies geschieht im Rahmen eines modularen Programmes, welches die Partner gemeinsam gestalten. Hierbei werden körperliche Verletzungen und schwerwiegende Unfallfolgen eindrucksvoll dargestellt und Betroffene berichten von ihren Erfahrungen mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. In Form von Rollenspielen werden typische Situationen dargestellt und anschließend gemeinsam beraten. Zur Steigerung der Nachhaltigkeit dieses Projekts werden alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer aktiv eingebunden. Dieses Projekt stellt für die Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion einen wichtigen Schritt zur Intensivierung der multinationalen Zusammenarbeit dar, dem noch viele weitere folgen sollen.



<b>CAMPAGNE</b>	<b>Conseillers en sécurité routière / écoles de sécurité routière pour la jeunesse et théâtre de marionnettes de la police (Rhénanie-Palatinat)</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévention des accidents de la route impliquant des enfants,</li> <li>• Prise de contact et suivi avec des écoles maternelles et primaires, des autorités et institutions désignées en charge de la sécurité routière,</li> <li>• Sensibilisation à la sécurité routière et prévention de la criminalité dans les écoles maternelles, primaires et spécialisées et les institutions pour personnes handicapées par le théâtre de marionnettes et l'école de sécurité routière pour la jeunesse,</li> <li>• Stage pratique de vélo dans des écoles primaires (organisé par l'école de sécurité routière pour la jeunesse),</li> <li>• Détermination et vérification des trajets pour se rendre à l'école,</li> <li>• Formation et formation continue pour les personnes surveillant les chemins de l'école et les accompagnateurs des bus scolaires,</li> <li>• Éducation et sensibilisation en matière de sécurité routière par des entretiens, des entraînements et différentes manifestations.</li> </ul>
Partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrswacht (association chargée de l'éducation en matière de sécurité routière),</li> <li>• ADAC (club automobile),</li> <li>• Unfallkasse Rheinland-Pfalz (caisse d'assurance accidents de Rhénanie-Palatinat),</li> <li>• Forum Verkehrssicherheit (Forum Sécurité routière).</li> </ul>
Durée	en fonction des besoins, selon concept
Description	<p><b>Origine du projet</b> Les missions sont conformes aux instructions de la police en matière de sécurité routière.</p> <p><b>Réalisation du projet</b> La réalisation relève des commissariats de police.</p> <p><b>Poursuite du projet</b> Grâce au personnel dédié, le suivi du projet est assuré sur une longue durée.</p>
Mise en œuvre / résultats	La mise en œuvre est conforme aux instructions de la police en matière de sécurité routière. Elles garantissent une coopération étroite entre les écoles maternelles et primaires, les partenaires du projet et la police.
Web	Polizei RLP Verkehrsprävention; <a href="http://www.verkehrssicherheit-rlp.de">www.verkehrssicherheit-rlp.de</a>
Contact	Landeskriminalamt RLP, Volker Weicherding, Leitungsstab 3, Verkehrsprävention, Valenciplatz 1-7, D-55118 Mainz, Tel. +49 (0) 61 31-65 23 61 <a href="mailto:lka.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de">lka.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de</a>



<b>KAMPAGNE</b>	<b>Verkehrssicherheitsberater/Jugendverkehrsschulen und Polizei-Puppenbühne (Rheinland-Pfalz)</b>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsunfallprävention Kinderunfälle</li> <li>• Kontaktaufnahme und -pflege zu Kindergärten, Schulen, Behörden und Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit</li> <li>• Verkehrs- und Kriminalprävention in Kindergärten, Kindertagesstätten, Grund- und Förderschulen sowie Behinderteneinrichtungen durch die Polizei-Puppenbühne und Jugendverkehrsschule</li> <li>• Praktische Radfahrausbildung in Grundschulen (Jugendverkehrsschule)</li> <li>• Erstellung von Schulwegplänen, Überprüfung der Schulwege</li> <li>• Aus- und Fortbildung der Schülerlotsen, Elternlotsen und Schulbusbegleiterinnen und -begleiter</li> <li>• Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung durch Gespräche, Trainings und Veranstaltungen</li> </ul>
Projektpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrswacht</li> <li>• ADAC</li> <li>• Unfallkasse Rheinland-Pfalz</li> <li>• Forum Verkehrssicherheit</li> </ul>
Dauer	Lageangepasst, konzeptionell
Beschreibung	<p><b>Ursprung des Projektes</b> Aufgaben entsprechen der Rahmenanweisung für die polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung</p> <p><b>Durchführung des Projektes</b> Die personelle Umsetzung obliegt den Polizeiinspektionen</p> <p><b>Fortführung des Projektes</b> Durch eine personelle Umsetzung ist eine langfristige Betreuung gewährleistet</p>
Umsetzung / Ergebnis	Die Umsetzung erfolgt gemäß der Rahmenanweisung für die polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung. Sie gewährleistet eine enge Kooperation zwischen Kindergärten, Schulen, Projektpartnern und der Polizei.
Web	Polizei RLP Verkehrsprävention; <a href="http://www.verkehrssicherheit-rlp.de">www.verkehrssicherheit-rlp.de</a>
Kontakt	Landeskriminalamt RLP, Volker Weicherding, Leitungsstab 3, Verkehrsprävention, Valenciplatz 1-7, D-55118 Mainz, Tel. +49 (0) 61 31-65 23 61 <a href="mailto:lka.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de">lka.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de</a>



<b>CAMPAGNE</b>	<b>Campagne de sensibilisation et de prévention « Raoul » (Luxembourg)</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sensibiliser les jeunes aux dangers de l'alcool au volant</li> <li>• viser le public cible des jeunes conducteurs</li> </ul>
Partenaires	Partenaire commercial : Sources Rosport (eau minérale)
Durée	Début de la campagne : 2001 Relancée annuellement
Description	<p>Le personnage « Raoul » a été créé en 2001 sur l'idée du « designated driver ». Au fil des campagnes, la Sécurité Routière ne cesse de renouveler et de redynamiser l'idée de « Raoul » et de l'adapter aux groupes cibles.</p> <p><b>Supports média :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• affichage grands panneaux routiers le long des principaux axes,</li> <li>• affichettes dans les lieux publics,</li> <li>• spots radio,</li> <li>• spots cinéma,</li> <li>• actions sur le terrain avec possibilité de réaliser un éthylotest,</li> <li>• distribution de gadgets, flyers etc.,</li> <li>• réseaux sociaux.</li> </ul>
Mise en œuvre / résultats	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'un sondage ILRES,</li> <li>• Prix du public TNS ILRES dans la catégorie « notoriété campagne ».</li> </ul>
Web	<a href="https://www.facebook.com/raoul.lu/">https://www.facebook.com/raoul.lu/</a> , <a href="http://www.securite routi ere.lu">www.securite routi ere.lu</a>
Contact	<a href="mailto:info@securite-routiere.lu">info@securite-routiere.lu</a>



<b>KAMPAGNE</b>	<b>Informations- und Präventionskampagne „Raoul“ Luxemburg</b>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung Alkohol am Steuer</li> <li>• Zielgruppe: junge Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer</li> </ul>
Projektpartner	Vertragspartner: Sources Rosport (Mineralwasser)
Dauer	Beginn der Kampagne: 2001 alljährliche Neugestaltung der Kampagne
Beschreibung	<p>Die Figur „Raoul“ wurde im Jahr 2011 als „designated driver“ geschaffen. Im Laufe der Jahre hat die Sécurité Routière die Figur immer wieder neu aufgelegt und den verschiedenen Zielgruppen angepasst.</p> <p><b>Werbeträger:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Großflächige Plakate entlang der Hauptverkehrsstraßen</li> <li>• Plakate in öffentlichen Gebäuden</li> <li>• Radiospots</li> <li>• Kinospots</li> <li>• Gezielte Aktionen bei Großevents mit Alkoholtests</li> <li>• Verteilen von Gadgets, Flyern usw.</li> <li>• Soziale Medien</li> </ul>
Umsetzung / Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfrage durch ILRES (Meinungsforschungsinstitut)</li> <li>• Auszeichnung TNS ILRES : Publikumspreis als bestbekannte Aktion</li> </ul>
Web	<a href="https://www.facebook.com/raoul.lu/">https://www.facebook.com/raoul.lu/</a> , <a href="http://www.securite routi ere.lu">www.securite routi ere.lu</a>
Kontakt	<a href="mailto:info@securite-routiere.lu">info@securite-routiere.lu</a>

<b>CAMPAGNE</b>	<b>Sécurité des personnes âgées (piétons et cyclistes) sur les routes (Sarre)</b>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction du nombre d'accidents impliquant les personnes âgées (65+) en tant que piétons et cyclistes,</li> <li>• Sensibilisation au comportement à risques, en particulier en automne et en hiver.</li> </ul>
Partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesseniorenbeirat (Conseil consultatif pour les personnes âgées en Sarre),</li> <li>• Conseillers bénévoles en sécurité pour les seniors.</li> </ul>
Durée	Séances d'information d'une heure environ (avec séance questions-réponses)
Description	<p><b>Origine du projet</b> Projet réalisé suite aux statistiques de la police en matière d'accidents (la plupart des accidents mortels des seniors se produisent lorsqu'ils circulent à pied dans l'obscurité).</p> <p><b>Réalisation du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des conseillers en sécurité routière proposent des séances d'information dans les communes et présentent des photos et vidéos marquantes. Ils insistent sur l'importance de traverser les routes à des endroits sécurisés (feu tricolore, passage pour piétons) et de veiller à une bonne visibilité grâce à des vêtements clairs et réfléchissants. Ils sensibilisent également à la sécurité des cyclistes (port du casque).</li> <li>• Les dates de ces séances d'information sont déterminées en concertation avec les conseillers en sécurité pour les seniors locaux qui le cas échéant coorganisent la manifestation</li> </ul> <p><b>Poursuite du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les séances d'information sont organisées en continu, en particulier en automne et en hiver.</li> </ul>
Mise en œuvre / résultats	Environ 600 participants chaque année en Sarre. Très bon accueil de ce projet « proche du citoyen »
Contact	Landespolizeipräsidium Saarland, Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste (LPP 13), Beethovenstraße 43, D-66125 Saarbrücken-Dudweiler, lpp131.2-VSB@polizei.slpol.de, Tel. +49 (0) 681 – 962 1530

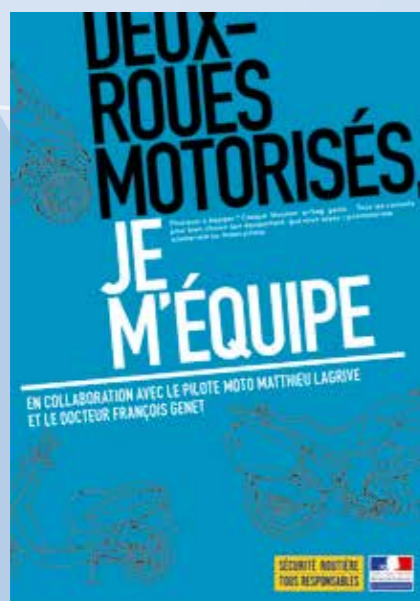


<b>KAMPAGNE</b>	<b>Sicherheit für Senioren (Fußgänger, Radfahrer) im Straßenverkehr (Saarland)</b>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Unfallbeteiligung der Generation 65+ zu Fuß und auf dem Rad</li> <li>• Änderungen der Verhaltensweisen insbesondere in der dunklen Jahreszeit</li> </ul>
Projektpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesseniorenbeirat</li> <li>• Ehrenamtliche Seniorensicherheitsberaterinnen und -berater</li> </ul>
Dauer	Vortragsveranstaltungen ca. 1 Stunde (mit Diskussion und Fragen)
Beschreibung	<p><b>Ursprung des Projektes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erkenntnisse aus der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik (Die meisten älteren Menschen werden als Fußgänger bei Dunkelheit getötet).</li> </ul> <p><b>Durchführung des Projektes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater halten Vorträge bei der Zielgruppe in Kommunen mit eindrücklichen Fotos und Filmen. Darin wird für das Überqueren der Straße ausschließlich an sicheren Stellen (Ampel, Fußgängerüberweg) und für gute Erkennbarkeit durch helle und reflektierende Kleidung geworben. Außerdem wird auf die Sicherheit beim Radfahren (Fahrradhelm) eingegangen.</li> <li>• Die Termine werden mit den örtlichen Seniorensicherheitsberaterinnen und -beratern abgestimmt und teilweise auch gemeinsam mit diesen durchgeführt.</li> </ul> <p><b>Fortführung des Projektes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorträge werden fortlaufend, vor allem in der dunklen Jahreszeit, angeboten.</li> </ul>
Umsetzung / Ergebnis	Rund 600 ältere Menschen pro Jahr landesweit beschult. Aspekt der dadurch praktizierten „Bürgernähe“ kommt sehr gut an.
Kontakt	Landespolizeipräsidium Saarland, Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste (LPP 13), Beethovenstraße 43, D-66125 Saarbrücken-Dudweiler, lpp131.2-VSB@polizei.slpol.de, Tel. +49 (0) 681 – 962 1530

CAMPAGNE	DEUX-ROUES MOTORISÉS (FRANCE)
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibiliser les motocyclistes à leur vulnérabilité face aux risques routiers liés à l'usage du deux-roues motorisé.</li> </ul>
Partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sécurité routière,</li> <li>Associations,</li> <li>Assurances.</li> </ul>
Durée	Depuis 2007 et toujours en cours
Description	<p><b>Origine du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La Sécurité routière lance une campagne d'insertion dans la presse spécialisée et grand public à partir du 4 juin 2007 pour promouvoir une meilleure sécurité de la conduite du deux-roues motorisé.</li> </ul> <p><b>Mise en œuvre du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coordinateurs et intervenants départementaux de la Sécurité routière</li> <li>Stages de remise à niveau par des associations ou des assurances.</li> </ul> <p><b>Poursuite du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Campagnes d'affichage,</li> <li>Spots radio, cinéma et TV,</li> <li>Actions locales de sensibilisation et de prévention,</li> <li>Réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, YouTube).</li> </ul>
Mise en œuvre / résultats	Sécurité routière
Web	<a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/">http://www.securite-routiere.gouv.fr/</a> <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/profil/motards">http://www.securite-routiere.gouv.fr/profil/motards</a> <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/special-deux-roues-motorises">http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/special-deux-roues-motorises</a> <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/guides-et-depliants/deux-roues-motorise">http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/guides-et-depliants/deux-roues-motorise</a>
Contact	<a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/contact2">http://www.securite-routiere.gouv.fr/contact2</a>



KAMPAGNE	MOTORRÄDER (Frankreich)
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Motorradfahrerinnen und -fahrer auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam machen</li> </ul>
Projektpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrssicherheitsorganisation „Sécurité routière“</li> <li>Verbände</li> <li>Versicherungen</li> </ul>
Dauer	Dauerhaft seit 2007
Beschreibung	<p><b>Ursprung des Projekts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Presse startete am 4. Juni 2007 eine Verkehrssicherheitskampagne für mehr Sicherheit motorisierter Zweiräder, begleitet durch umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit.</li> </ul> <p><b>Umsetzung des Projekts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinatoren und Referenten für Verkehrssicherheit</li> <li>Auffrischkurse von Verbänden oder Versicherungen.</li> </ul> <p><b>Erweiterung des Projekts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plakatkampagne</li> <li>Spots in Radio, Kino und Fernsehen</li> <li>Lokale Sensibilisierungs- und Präventionsmaßnahmen</li> <li>soziale Netzwerke (Facebook, Twitter, Instagram, YouTube)</li> </ul>
Umsetzung / Ergebnis	Verkehrssicherheitsorganisation „Sécurité routière“
Web	<a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/">http://www.securite-routiere.gouv.fr/</a> <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/profil/motards">http://www.securite-routiere.gouv.fr/profil/motards</a> <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/special-deux-roues-motorises">http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/special-deux-roues-motorises</a> <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/guides-et-depliants/deux-roues-motorise">http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/documentation/guides-et-depliants/deux-roues-motorise</a>
Kontakt	<a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr/contact2">http://www.securite-routiere.gouv.fr/contact2</a>



CAMPAGNE	Réseaux d'experts de la police belge (Wallonie)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réunir des experts (via mails, réunions, contacts téléphoniques, actions sur le terrain) autour d'une thématique commune,</li> <li>Partage et échange de connaissances.</li> </ul>
Partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Police locale et police fédérale belges,</li> <li>Services de police étrangers,</li> <li>Services du gouvernement.</li> </ul>
Durée	Continue
Description	<p><b>Origine du projet</b> La police fédérale de la route regroupait cinq réseaux d'experts spécialisés dans les contrôles de poids lourds :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fraude tachy,</li> <li>ADR,</li> <li>Transport de personnes,</li> <li>Arrimage,</li> <li>Transport exceptionnel.</li> </ul> <p>Lors de la création du service Centrex Circulation routière, des objectifs ont été formulés concernant les réseaux d'experts en matière de circulation routière. A l'époque, il a été décidé, entre autres, que Centrex Circulation routière serait responsable de l'appui administratif de ces réseaux.</p> <p><b>Mise en œuvre du projet</b> On dénombre actuellement dix réseaux actifs pour la police fédérale et locale auxquels Centrex Circulation routière apporte son appui.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fraude tachy,</li> <li>ADR,</li> <li>Transport de personnes,</li> <li>Arrimage,</li> <li>Transport exceptionnel,</li> <li>Conduite sous influence,</li> <li>Véhicules agricoles,</li> <li>Transport de déchets,</li> <li>Permis de conduire,</li> <li>Immatriculation des véhicules.</li> </ul> <p>Chaque réseau organise des actions, des réunions et des sessions d'information dans son domaine. Les réseaux sont aussi impliqués dans les groupes de travail élaborant des projets de loi.</p> <p><b>Poursuite du projet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet est toujours en cours.</li> </ul>
Mise en œuvre / résultats	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces dix réseaux organisent avec leurs partenaires chaque année plus de 50 contrôles spécifiques dans tout le pays. Par exemple : le réseau 'fraude tachy' a contrôlé plus de 600 véhicules et infligé des amendes pour un montant supérieur à 400.000 € en 2015.</li> <li>Partage de connaissance : les experts organisent des réunions, des informations pratiques récentes sont diffusées, les experts participent à des groupes de travail et donnent leur point de vue sur des modifications de la législation prévues.</li> </ul>
Contact	Thomas RAYEN, Centrex Straßenverkehr, Kenntnis- und Expertisezentrum der belgischen Polizei, Fritz Toussaintstraße 8, B-1050 Brüssel, dga.dah.centrextrafic@police.belgium.eu, Tél. +32 (0)2 554 48 05, Fax +32 (0)2 554 48 21

KAMPAGNE	Expertennetzwerke der belgischen Polizei (Wallonie)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vernetzung von Experten (über E-Mails, Treffen, Telefonkontakt, Aktionen vor Ort) zu einem gemeinsamen Thema</li> <li>Austausch von Informationen und Wissen</li> </ul>
Projektpartner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Föderale Polizei und die lokale Polizei Belgiens</li> <li>ausländische Polizeibehörden</li> <li>Regierungsbehörden</li> </ul>
Dauer	Kontinuierlich
Beschreibung	<p><b>Ursprung des Projekts</b> Auf der Ebene der föderalen Straßenverkehrspolizei gab es fünf Expertennetzwerke mit Spezialisierung auf LKW-Kontrollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrtschreiberbetrug</li> <li>ADR</li> <li>Personentransport</li> <li>Ladungssicherung</li> <li>Sondertransport</li> </ul> <p>Bei der Gründung des Centrex Straßenverkehr wurden Ziele für die Expertennetzwerke für Straßenverkehr formuliert. Damals wurde u. a. beschlossen, dass Centrex Straßenverkehr für die administrative Unterstützung der Netzwerke verantwortlich sein sollte.</p> <p><b>Durchführung des Projekts</b> Derzeit unterstützt Centrex zehn aktive Netzwerke für die föderale und lokale Polizei Belgiens:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrtschreiberbetrug</li> <li>ADR</li> <li>Personentransport</li> <li>Ladungssicherung</li> <li>Sondertransport</li> <li>Fahren unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss</li> <li>landwirtschaftliche Fahrzeuge</li> <li>Abfalltransport</li> <li>Führerschein</li> <li>Zulassung von Kraftfahrzeugen</li> </ul> <p>Jedes Netzwerk organisiert Aktionen, Treffen und Informationssitzungen im eigenen Bereich. Netzwerke sind auch in Arbeitsgruppen aktiv, die sich mit Gesetzesentwürfen beschäftigen.</p> <p><b>Fortsetzung des Projektes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Projekt wird kontinuierlich fortgeführt.</li> </ul>
Umsetzung / Ergebnis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jedes Jahr organisieren die zehn Netzwerke mit ihren Partnern mehr als 50 Sonderkontrollen im ganzen Land. Zum Beispiel kontrollierte das Netzwerk „Fahrtschreiberbetrug“ im Jahr 2015 mehr als 600 Fahrzeuge und erhob Bußgelder von über 400.000 €.</li> <li>Informationsaustausch: Experten organisieren Treffen, praktische Hinweise (aus neuen Fällen) werden weitergegeben, Experten beteiligen sich an Arbeitsgruppen, um zu anstehenden Gesetzesänderungen ihren Standpunkt aus der Praxis darzulegen.</li> </ul>
Kontakt	Thomas RAYEN, Centrex Straßenverkehr, Kenntnis- und Expertisezentrum der belgischen Polizei, Fritz Toussaintstraße 8, B-1050 Brüssel, dga.dah.centrextrafic@police.belgium.eu, Tél. +32 (0)2 554 48 05, Fax +32 (0)2 554 48 21

## PROJET TRANSFRONTALIER « PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ / SICHERHEIT GEHT VOR »

En 2017, l'idée d'un projet commun de sécurité routière a été développée au Lycée germano-luxembourgeois de Schengen à Perl. Cette école grand-régionale se consacre à former une conscience européenne des générations futures. Il paraissait donc évident de réaliser le premier projet de prévention routière dans la Grande Région dans le cadre d'une coopération entre le Luxembourg et la Sarre au sein de cette école.

Les polices luxembourgeoise et sarroise mènent depuis longtemps des projets de sécurité routière au Lycée Schengen. Des conseillers en sécurité routière sarrois et luxembourgeois viennent régulièrement encadrer des classes. Le premier projet commun « Sicherheit geht vor / Priorité à la Sécurité » s'adresse aux élèves de 15 à 17 ans. Le projet vise à sensibiliser les jeunes, notamment les futurs conducteurs d'un véhicule motorisé, aux dangers de la circulation routière. Un programme varié souligne les dangers associés aux deux-roues motorisés et illustre les risques d'abus d'alcool ou de drogues sur la route.

De plus, les élèves ont la possibilité de tester leurs réactions à l'état normal ou sous l'influence de l'alcool et de drogues grâce à des lunettes simulant leurs effets. Les élèves sont informés de l'initiative Saar-Bob et de son pendant luxembourgeois « Raoul » et reçoivent des conseils concrets de la « Bob-Initiative Merzig-Wadern » afin de rentrer chez eux en toute sécurité, surtout le week-end avec le « taxi des jeunes ».

En coopération avec la police luxembourgeoise, le Lycée Schengen de Perl, l'Office de la jeunesse du district de Merzig-Wadern et la police sarroise une matinée très intéressante peut être organisée. Les représentants du Luxembourg et de la Sarre se tiennent à la disposition des élèves tout au long de la journée pour répondre à

leurs questions. Les conférences thématiques sont tenues dans la langue maternelle de l'orateur assurant ainsi une variété linguistique au programme.

Les cliniques universitaires de Homburg participent à la manifestation avec un exposé très réaliste sur les blessures d'accidentés de la route de M. Stenger.

De plus, un ancien toxicomane décrit son parcours et les conséquences de sa dépendance. L'événement de lancement « Priorité à la Sécurité / Sicherheit geht vor » du 22 mars 2018 a réuni environ 150 élèves. Tous les participants sont d'accord pour renouveler l'expérience au plus tard en 2019 et expriment l'espoir que d'autres écoles de la Grande Région organiseront des événements similaires.



## GRENZÜBERSCHREITENDES PROJEKT „PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ / SICHERHEIT GEHT VOR“

Im Jahr 2017 entstand die Idee eines gemeinsamen Projekts zur Verkehrssicherheit am Schengen-Lyzeum in Perl. Das deutsch-luxemburgische Schengen-Lyzeum vermittelt der kommenden Generation als großregionale Schule ein europäisches Bewusstsein. So lag es nahe, hier auch das erste Verkehrspräventionsprojekt in der Großregion in einer Kooperation zwischen dem Saarland und Luxemburg durchzuführen.

Die Polizei Luxemburg und die saarländische Polizei führen bereits seit längerer Zeit eigenständig Projekte im Rahmen der Verkehrssicherheit am Schengen-Lyzeum durch. Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater des Saarlandes wie auch die Kolleginnen und Kollegen aus Luxemburg kommen regelmäßig zur Verkehrserziehung an die Schule.

Das erste gemeinsame Projekt „Sicherheit geht vor / Priorité à la Sécurité“ richtet sich an Schülerinnen

und Schüler im Alter von 15-17 Jahren. Das Projekt klärt vor allem über die Gefahren im Straßenverkehr auf und wendet sich dabei insbesondere an die zukünftigen Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Fahrzeugen. In einem abwechslungsreichen Programm werden die Gefahren im Zusammenhang mit motorisierten Zweirädern dargelegt und die Risiken von Alkohol- oder Drogenbeeinflussung im Straßenverkehr veranschaulicht.

Darüber hinaus haben die Schülerinnen und Schüler die Gelegenheit, selbst Erfahrungen zu sammeln, indem sie ihre Reaktionen im Normalzustand und anschließend in einem simulierten Rauschzustand durch das Tragen einer Rauschbrille testen können. Die Schülerinnen und Schüler werden über die Initiative Saar-Bob und das luxemburgische Pendant „Raoul“ informiert und erhalten von der Bob-Initiative Merzig-Wadern konkrete Tipps wie sie speziell am Wochenende mit dem Jugend-Taxi wieder sicher nach Hause kommen.

In Kooperation mit der Polizei Luxemburg, dem Schengen-Lyzeum Perl, dem Jugendbüro des Landkreises Merzig-Wadern und der saarländischen Polizei kann somit ein sehr interessanter Vormittag gestaltet werden. Für Rückfragen zu allen Themenbereichen stehen während des gesamten Schultages die Vertreter der luxemburgischen wie auch der saarländischen Polizei zur Verfügung. Die Vorträge zu den einzelnen Themen werden in der jeweiligen Landessprache des Referenten gehalten, sodass sich das Programm auch sprachlich sehr abwechslungsreich darstellt. Unterstützt wird die Veranstaltung zudem von den Universitätskliniken in Homburg mit einem sehr interessanten und realistischen Vortrag über unfalltypische Verletzungen von Herrn Dr. Stenger. Außerdem berichtet ein ehemals Abhängiger von den Folgen seiner Drogensucht. Die Auftaktveranstaltung „Sicherheit geht vor / Priorité à la Sécurité“ am 22. März 2018 wurde von rund 150 Schülerinnen und Schülern besucht. Alle Beteiligten sind sich einig, die Veranstaltung spätestens im nächsten Jahr zu wiederholen und bringen die Hoffnung zum Ausdruck, dass auch andere Schulen in der Großregion vergleichbare Veranstaltungen durchführen.

## INTERLOCUTEURS

### GRAND EST



## ANSPRECHPARTNER

### LUXEMBOURG



## DREAL Grand Est

Observatoire régional de sécurité routière

2, rue Augustin Fresnel  
CS 95038  
F-57071 Metz Cedex 03

[www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr)

[Orsr.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Orsr.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr)

## Le préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Est

Espace Riberpray  
BP 51 064  
F-57036 METZ CEDEX

## Ministère du Développement durable et des Infrastructures Coordination politique et relations publiques

Dany FRANK

Conseiller de Gouvernement adjoint  
Communication et relations publiques

+352 247 83336 / +352 247 84406

[danielle.frank@tp.etat.lu](mailto:danielle.frank@tp.etat.lu)

## Police Lëtzebuerg

André SCHAACK

Commissaire en chef

+352 4997 2314

[andre.schaack@police.etat.lu](mailto:andre.schaack@police.etat.lu)

## INTERLOCUTEURS

### RHEINLAND-PFALZ



Ministerium des Innern  
und für Sport  
Rheinland-Pfalz

Referat Inspekteur der Polizei,  
Lagezentrum

Schillerplatz 3-5  
D-55116 Mainz

[www.mdi.rlp.de](http://www.mdi.rlp.de)

[Referat344@mdi.polizei.rlp.de](mailto:Referat344@mdi.polizei.rlp.de)

Landeskriminalamt  
Rheinland-Pfalz

Leitungsstab 3  
Verkehrsunfallprävention

Valenciaplatz 1-7  
D-55118 Mainz

[LKA.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de](mailto:LKA.verkehrsunfallpraevention@polizei.rlp.de)

## ANSPRECHPARTNER

### SAARLAND



Ministerium für Inneres,  
Bauen und Sport  
Polizeiabteilung

Verkehrssicherheitsbeauftragter

Mainzer Straße 136  
D-66121 Saarbrücken

[www.saarland.de/ministerium\\_inneres\\_sport.htm](http://www.saarland.de/ministerium_inneres_sport.htm)

[poststelle@innen.saarland.de](mailto:poststelle@innen.saarland.de)

Landespolizeipräsidium  
Saarland  
Zentrale Verkehrspolizei-  
liche Dienste (LPP 13)

Beethovenstraße 43  
D-66125 Saarbrücken-Dudweiler

[www.saarland.de/polizei.htm](http://www.saarland.de/polizei.htm)

[LPP13-VS-GR@Polizei.SLPOL.de](mailto:LPP13-VS-GR@Polizei.SLPOL.de)





**AWSR**

Agence wallonne pour la  
Sécurité routière

14, Avenue Comte de Smet de Nayer  
B-5000 Namur

[www.awsr.be](http://www.awsr.be)

**Centrex Circulation  
Routière**

Centre d'expertise et de con-  
naissance de la sécurité  
routière pour la police belge

8, Rue Fritz Toussaint  
B-1050 Bruxelles

[dga.dah.centrextraffic@police.belgium.eu](mailto:dga.dah.centrextraffic@police.belgium.eu)

NOTES

NOTIZEN

## MENTIONS LÉGALES *IMPRESSUM*

### ÉDITEUR / HERAUSGEBER:

Secrétariat du Sommet de la Grande Région / Gipfelsekretariat der Großregion  
11, bd. J.F. Kennedy  
L-4170 Esch/Alzette  
secretariat.sommet@granderegion.net  
www.granderegion.net / www.grossregion.net

### RESPONSABLE / VERANTWORTLICH:

PD Ralf Geisert

### RÉDACTION / REDAKTION:

PD Ralf Geisert, PHK Christian Keller, Thierry Hengen

### MISE EN PAGE/LAYOUT / SATZ/LAYOUT:

PB Sascha Huffer (LPP 4.10 Foto- und Videotechnik)

### CONCEPTION DE LA COUVERTURE / TITELBILDGESTALTUNG:

PB Sascha Huffer (LPP 4.10 Foto- und Videotechnik)

### CARTES PREMIÈRE PAGE / KARTEN TITELSEITE:

SIG-GR / GIS-GR

### IMPRESSION / DRUCK:

LVGL (Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landentwicklung)

### ÉDITION / AUFLAGE:

200

### PUBLICATIONS DE LA GRANDE RÉGION / SCHRIFTENREIHE DER GROSSREGION:

Tome / Band 23

2018

ISSN 2535-8472



AVEC LE SOUTIEN DE / MIT UNTERSTÜTZUNG VON

