



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7841

Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Date de dépôt : 09-06-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-03-2022

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-06-2021	Déposé	7841/00	<u>3</u>
26-10-2021	Avis du Conseil d'État (26.10.2021)	7841/01	<u>72</u>
06-01-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (07) de la reunion du 6 janvier 2022	07	<u>80</u>
14-01-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7841/02	<u>124</u>
08-03-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (8.3.2022)	7841/03	<u>139</u>
17-03-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (13) de la reunion du 17 mars 2022	13	<u>142</u>
21-04-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (14) de la reunion du 21 avril 2022	14	<u>146</u>
22-04-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7841/04	<u>150</u>
27-04-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°48 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7841	<u>171</u>
27-04-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°48 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 12 - projet de loi N°7841	<u>190</u>
27-04-2022	Mise en place de plusieurs « dimanches sans voitures » durant le printemps et l'été 2022	Document écrit de dépôt	<u>192</u>
10-05-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (10-05-2022) Evacué par dispense du second vote (10-05-2022)	7841/05	<u>194</u>
07-06-2022	Publié au Mémorial A n°260 en page 1	Mémorial A N° 260 de 2022	<u>197</u>
09-11-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>210</u>

7841/00

N° 7841

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

* * *

*(Dépôt: le 9.6.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (2.6.2021).....	1
2) Extrait du procès-verbal du Conseil de Gouvernement du 30 avril 2021	2
3) Texte du projet de loi.....	2
4) Exposé des motifs	13
5) Commentaire des articles	14
6) Fiche financière	17
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	18
8) Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières	21
9) Directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières	30
10) Tableau de correspondance.....	46

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Palais de Luxembourg, le 02.06.2021

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DU 30 AVRIL 2021

3. Avant-projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. (MOBTP 30/2021)

M. le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

L'avant-projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

La directive 2019/1936 prémentionnée prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les Etats membres.

La nouvelle directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes primaires, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant le volet proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité.

Il convient de relever que la directive prévoit encore l'installation d'un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui sera maintenant introduit dans la procédure législative.

*Pour extrait conforme,
Jacques FLIES
Secrétaire général du
Conseil de Gouvernement*

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

(2) Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, la présente loi s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

(3) La présente loi s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en-dehors des agglomérations, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions notifie à la Commission européenne, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci.

(5) La présente loi ne s'applique pas aux tunnels routiers relevant du champ d'application de la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;
- 2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;
- 4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;
- 5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;
- 6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;
- 10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;
- 11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

(1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

(2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

(3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.

(3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé l'article 13.

(4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

(5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions justifie ce choix dans une annexe au rapport.

(6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

(7) La Commission européenne fournit des orientations sur la conception de « bords de route qui pardonnent » et de « routes lisibles et explicites », au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que des orientations sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables.

Art. 5. Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.

(2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

- a) principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et
- b) une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux du trafic.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III.

(5) La Commission européenne fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.

(6) Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1^{er}, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, le ministre ayant les Travaux publics

dans ses attributions classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions s'assure que le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

(2) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente loi et de la loi précitée du 21 novembre 2007. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

(3) Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

Art. 7. Suivi des procédures pour les routes en exploitation

(1) Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 sont suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

(2) Lors de la réalisation des inspections routières ciblées, les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II *bis* peuvent être pris en compte.

(3) Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13.

(4) Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

(5) Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

(6) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions veille à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures

tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions met en place un système national pour les déclarations volontaires, qui est accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité routière perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Art. 11. Gestion des données

(1) La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Dans la mesure du possible, ce rapport reprend tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

(2) Le Ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Il peut être opté pour une ventilation plus poussée des taux de ces coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Art. 12. Lignes directrices

(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions élabore, par voie de règlement grand-ducal, des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi.

(2) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;
- b) posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) Le programme de la formation et des cours de perfectionnement d'auditeur est défini par voie de règlement grand-ducal.

La formation d'auditeur a trait aux spécificités de la sécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.

(3) Le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre aux candidats ayant satisfait aux conditions citées au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation prévue au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

À condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions organise la formation et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans autre un État membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne aux auditeurs de sécurité routière avant le 19 décembre 2008 sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

(6) Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

- a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ;
- b) les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;
- c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Art. 14. Etablissement de rapports

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions soumet un rapport à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

Art.15. Disposition abrogatoire

La loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

Art. 16. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

ANNEXE I

Éléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
 - a) définition du problème ;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo ;
 - c) objectifs de sécurité routière ;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages ;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte :
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic ;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau) ;
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes) ;
 - e) trafic (par exemple volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;

- f) saisonnalité et conditions climatiques ;
- g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
- h) activité sismique.

*

ANNEXE II

Eléments indicatifs des audits de sécurité routière

1. Critères applicables au stade de la conception :
 - a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique ;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
 - c) nombre et type de voies ;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route ;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau ;
 - f) conditions météorologiques ;
 - g) vitesses de conduite ;
 - h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers) ;
 - i) alignements horizontaux et verticaux ;
 - j) visibilité ;
 - k) disposition des points de jonction ;
 - l) transports publics et infrastructures publiques ;
 - m) passages à niveau ;
 - n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons,
 - ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse,
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés,
 - iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes,
 - v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone,
 - vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :
 - a) tracé ;
 - b) signalisation et marquage cohérents ;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - d) équipements de bord de route ;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - f) obstacles fixes en bord de route ;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres ;
 - h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons,
 - ii) dispositions pour les cyclistes,
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).

3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :
 - a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs
 La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

*

ANNEXE II *bis*

Éléments indicatifs des inspections de sécurité routière ciblées

1. Tracé de la route et profil en travers :
 - a) visibilité et distances de visibilité ;
 - b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée ;
 - c) tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
 - d) accès aux propriétés et aménagements adjacents ;
 - e) accès des véhicules de service et d'urgence ;
 - f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).
2. Intersections et échangeurs :
 - a) pertinence du type d'intersection/échangeur ;
 - b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
 - c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections ;
 - d) visibilité à l'intersection ;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.) ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - a) dispositions pour les piétons ;
 - b) dispositions pour les cyclistes ;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - d) transports publics et infrastructures publiques ;
 - e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
4. Éclairage, signalisation et marquage :
 - a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
 - c) panneaux de signalisation ;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation ;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroréflexivité par temps sec et humide) ;
 - f) contraste approprié du marquage routier ;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées ;

- h) équipements de bord de route appropriés.
- 5. Feux de signalisation :
 - a) exploitation ;
 - b) visibilité.
- 6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
 - a) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables) ;
 - d) traitement des extrémités de glissières ;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
- 7. Chaussée :
 - a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence ;
 - c) matériaux/graviers/pierres meubles ;
 - d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.
- 8. Ponts et tunnels :
 - a) présence et nombre de ponts ;
 - b) présence et nombre de tunnels ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
- 9. Autres éléments :
 - a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
 - b) dispositions pour les poids lourds ;
 - c) éblouissement causé par les phares ;
 - d) travaux routiers ;
 - e) activités dangereuses en bord de route ;
 - f) informations appropriées dans les équipements STI (par exemple panneaux à messages variables) ;
 - g) faune sauvage et animaux ;
 - h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

*

ANNEXE III

Eléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

- 1. Généralités :
 - a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
 - b) longueur du tronçon routier ;
 - c) type de zone (urbaine, rurale) ;
 - d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
 - e) densité des points d'accès aux propriétés ;
 - f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
 - g) présence de travaux routiers ;
 - h) présence d'aires de stationnement.

2. Volumes du trafic :
 - a) volumes du trafic ;
 - b) volumes de motocycles observés ;
 - c) volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - e) volumes de poids lourds observés ;
 - f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
3. Données relatives aux accidents :
 - a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
 - b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
4. Caractéristiques d'exploitation :
 - a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles; pour les camions) ;
 - b) vitesse d'exploitation (85e centile) ;
 - c) régulation de la vitesse et/ou modération du trafic ;
 - d) présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
 - e) avertissement de zone scolaire ;
 - f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
5. Caractéristiques géométriques :
 - a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité ;
 - b) tracé en plan ;
 - c) profil en long ;
 - d) visibilité et distances de visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
 - a) environnement de bord de route et zones de sécurité ;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;
 - c) distance des obstacles par rapport au bord de route ;
 - d) densité des obstacles ;
 - e) bandes rugueuses ;
 - f) dispositifs de retenue routiers.
7. Ponts et tunnels :
 - a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Intersections :
 - a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;
 - b) canalisation du trafic ;
 - c) qualité des intersections ;
 - d) volume des intersections ;
 - e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).

9. Entretien :
 - a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence de la chaussée ;
 - c) état des accotements (y compris la végétation) ;
 - d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.
10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
 - a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - c) clôtures piétonnières ;
 - d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
 - e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;
 - f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
 - h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
 - a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille ;
 - b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents ;
 - c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
 - d) systèmes de gestion des incidents ;
 - e) systèmes de communication avec les services d'urgence.

*

ANNEXE IV

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants :

- 1) localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS ;
- 2) images et/ou diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3) date et heure de l'accident ;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5) gravité de l'accident ;
- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

La directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières a été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Dans sa communication au Parlement européen, au Conseil de l'Union européenne, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 20 juillet 2010 intitulée « *Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020* », la Commission européenne a déclaré que les objectifs stratégiques de l'Union européenne sont de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050. Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont au point mort ces dernières années. Un nouvel objectif intermédiaire, à savoir réduire de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 par rapport à 2020, a été approuvé par le Conseil de l'Union européenne dans ses conclusions du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017. Des efforts supplémentaires doivent donc être consentis pour atteindre ces deux objectifs.

L'objectif de la directive 2019/1936 consiste dans l'établissement de procédures visant à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre ces objectifs.

La directive 2019/1936, à l'instar de la directive 2008/96/CE, prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi.

La nouvelle directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

La directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures.

L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant le volet proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité.

Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

La directive innove encore dans la mesure où un suivi des procédures pour les routes en exploitation est instauré. Il s'agit de garantir qu'une suite sera donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier.

Les résultats des évaluations sont suivis soit d'inspections de sécurité routières ciblées, soit de mesures correctives directes pour renforcer la sécurité des tronçons routiers concernés.

La directive innove encore en ce sens que les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte dans les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) afin d'améliorer leur sécurité sur la route.

Par ailleurs, une attention particulière est accordée au marquage routier et à la signalisation routière afin d'augmenter la lisibilité et la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive prévoit encore l'installation d'un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.

*

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit l'objet de la loi qui vise à assurer une meilleure sécurité des usagers de la route par l'instauration de procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Les procédures, c'est-à-dire l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les audits de sécurité routière, les inspections de sécurité routière et les évaluations de la sécurité, se situent à plusieurs niveaux d'un projet qui vont de la conception du projet à l'exploitation de la route réalisée. Le champ d'application de la loi contient tout le réseau autoroutier, dont le réseau transeuropéen, ainsi que les tronçons de route reliant le réseau autoroutier aux points frontière, qui seront définis par règlement grand-ducal, afin de donner la flexibilité nécessaire pour y apporter d'éventuelles modifications dans le futur.

Article 2

Les définitions énumérées sous l'article 2 reprennent les définitions contenues dans la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures et les modifient ou les complètent par les nouvelles définitions issues de la directive 2019/1936.

S'agissant en particulier de la définition de la notion de « route principale », l'article 2, point 3, reprend la définition donnée par la directive 2019/1936, tout en précisant que ces routes seront déterminées par voie de règlement grand-ducal. En effet, dans la mesure où il n'existe pas de classification nationale des routes au sens d'une classification fonctionnelle, le renvoi à un règlement grand-ducal permet ainsi d'intégrer dans la classification de « route principale » des tronçons de routes reliant le réseau autoroutier aux points frontière et qui s'assimilent, de fait, à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Il a également été choisi de se référer à la terminologie nationale d'« agglomération », définie dans le Code de la route, en lieu et place de celle de « zones urbaines », mais dont la signification est similaire.

Article 3

Au stade de l'étude de faisabilité, la comparaison des variantes d'un projet d'infrastructure tiendra compte des résultats d'une étude d'évaluation des incidences sur la sécurité routière à réaliser au préalable. Cette évaluation des incidences, effectuée en pratique par l'Administration des Ponts et Chaussées, permettra de dégager à un stade précoce toutes les contraintes dues à la sécurité des usagers de la route et d'opter pour la variante la plus sûre ou de prévoir dans le projet d'infrastructure toutes les mesures qui s'imposent pour tenir compte de ces contraintes.

Article 4

Lors de la conclusion de chaque phase de conception d'un projet d'infrastructure, c'est-à-dire au stade de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé et du projet d'exécution, un audit de sécurité

doit être réalisé par un auditeur indépendant du maître de l'ouvrage, afin de déterminer pour chaque évolution du projet les points critiques du point de vue de la sécurité routière. Les points critiqués par l'auditeur seront soit pris en compte dans la phase analysée du projet, soit le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions doit justifier dans une annexe au rapport la non-prise en compte des propositions faites. Les auditeurs doivent détenir une formation adéquate décrite à l'article 13. En pratique, ces audits sont gérés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Article 5

Cet article oblige le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, soit en pratique l'Administration des Ponts et Chaussées, à procéder à une évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau couvert par la présente loi. Cette évaluation comprend deux volets principaux. Le premier volet est proactif et comprend une analyse des caractéristiques de conception de la route afin d'évaluer un potentiel risque de sécurité. Le deuxième volet prévoit une analyse d'accidents pour identifier les tronçons de route à forte concentration d'accidents. En combinant les deux volets, chaque tronçon de route sera classé dans au moins trois niveaux de sécurité distincts. Afin d'aider à la réalisation de cette évaluation, des éléments indicatifs qui figurent dans la liste de l'annexe III peuvent être pris en compte.

Le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à cet article est à communiquer régulièrement à la Commission européenne, en application de l'article 14.

Article 6

Le présent article s'applique sur les tronçons de route déjà en exploitation. Il prévoit trois différents types d'inspection qui sont effectuées, en pratique, par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Les inspections de sécurité routière périodiques sont à réaliser dans un intervalle plutôt court afin de garantir que des dégâts mineurs soient détectés et éliminés à court terme. Il s'agit d'inspections sommaires, qui ne traitent pas des caractéristiques de conception d'une route mais le volet de l'entretien courant.

Il en est de même pour les inspections dans le cadre des travaux de voirie visés au paragraphe 3. Il s'agit essentiellement d'un contrôle de la signalisation en place afin de pouvoir réagir à court terme et de la remettre en conformité le cas échéant.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont des inspections plus détaillées, plutôt comparables aux inspections de sécurité ciblées de l'article 7. Les tronçons de route contigus aux tunnels routiers, et spécialement la zone d'approche et de sortie des tunnels, sont évoqués séparément, puisqu'il s'agit des tronçons de route à potentiel de risque élevé pour la sécurité. Il est ainsi judicieux que des auditeurs formés, visés à l'article 13, effectuent ces inspections avec le support des organes compétents définis par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Article 7

Le but de l'article 7 est de garantir qu'une suite est donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau couvert par la présente loi. Ainsi, des éventuels déficits démontrés par l'évaluation de la sécurité devront être suivis soit directement de mesures correctives, soit d'inspections de sécurité routière ciblées.

Les inspections de sécurité routière ciblées peuvent prendre en compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe II *bis* de la loi. Ces inspections sont réalisées par des équipes d'experts, dont un membre au moins possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13.

Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions établit et met à jour une liste des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

Article 8

Les besoins des usagers de la route vulnérables sont à prendre en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.

Article 9

Afin d'assurer et d'augmenter la sécurité des infrastructures routières, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions accorde au marquage routier et à la signalisation routière, dans les procé-

dures actuelles et futures, une attention à la lisibilité et à la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Article 10

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions met en place un système national en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Article 11

Les données collectées par la Police Grand-ducale devront servir à la réalisation de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau couvert par la présente loi visée à l'article 5.

Article 12

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal afin d'avoir la flexibilité nécessaire pour réaliser d'éventuelles modifications.

Article 13

Cet article a trait à la désignation et formation des auditeurs.

En vue de la délivrance d'un certificat d'aptitude aux auditeurs de sécurité, une formation est organisée. Les candidats à la formation doivent satisfaire à un certain nombre de conditions.

A l'issue de la formation, qui a trait aux spécificités de la sécurité routière au Luxembourg et dont le programme est arrêté par voie de règlement grand-ducal, un certificat d'aptitude est délivré aux candidats par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

Le programme de formation destiné aux auditeurs de sécurité traite également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leurs sont destinées.

Afin de garantir que la formation des auditeurs correspond aux règles de l'art et inclut les dernières connaissances scientifiques dans le domaine de la sécurité routière, le ministre peut s'appuyer, pour l'organisation desdites formations, sur le concours d'établissements spécialisés établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

Le certificat d'aptitude a une durée de validité de cinq ans et autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière. Le certificat peut être renouvelé à condition pour le titulaire d'avoir participé à des cours de perfectionnement.

Les certificats d'aptitude délivrés aux auditeurs de sécurité routière par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne avant l'entrée en vigueur de la directive 2008/96/CE, soit avant le 19 décembre 2008, sont reconnus équivalents.

En ce qui concerne la désignation des auditeurs pour les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure et pour les inspections de sécurité routière ciblées, le dernier paragraphe de cet article reprend les conditions posées par la directive 2008/96/CE. Ces conditions garantissent la compétence et l'impartialité des auditeurs, qui ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Article 14

La directive 2019/1936 prévoit l'établissement et l'envoi régulier de rapports à la Commission européenne. Ces dates et intervalles sont repris dans le présent article.

Article 15

Cet article a trait à la disposition abrogatoire de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Article 16

Cet article a trait à l'entrée en vigueur de la loi.

FICHE FINANCIERE

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État, il y a lieu de noter que le présent projet de loi aura un impact financier sur le budget de l'État du fait qu'il prévoit la mise en œuvre des procédures pour garantir et améliorer la sécurité des infrastructures routières ainsi que les mesures nécessaires.

1. Dépenses annuelles afin de réaliser les procédures nécessaires.

Les procédures « évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure » et « audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure » sont liées directement à la planification de nouveaux projets routiers. Les frais générés par ces deux procédures dépendent directement du nombre de nouveaux projets routiers sur le réseau routier faisant partie du champ d'application, ce qui rend une estimation de coûts difficile.

L'exécution de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier faisant partie du champ d'application dans des intervalles réguliers cause des frais supplémentaires. Ces frais dépendent directement de la fréquence des évaluations et de l'envergure du champ d'application.

* Estimée sur une période de cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi, l'évaluation de la sécurité de 165 km du réseau autoroutier devrait coûter environ 650 000 € TTC et celle de 175 km du réseau des routes principales environ 1 200 000 € TTC.

Les inspections de sécurité routière périodiques ne provoquent pas de frais directs puisqu'elles sont, déjà aujourd'hui, exécutées par le personnel de l'Administration des Ponts et Chaussées.

2. Dépenses d'investissement suite aux résultats des différentes procédures.

Les investissements nécessaires à la sécurisation du réseau routier dépendent directement des résultats des différentes procédures. Comme il est impossible de prévoir ces résultats, une estimation de l'impact financier est difficile.

Il est à noter que la planification et l'exécution des mesures de sécurisation du réseau routier requièrent des ressources humaines supplémentaires.

* Pour la mise en place et l'organisation de la formation des auditeurs prévus à l'article 13, des frais de 50 000 € TTC sont à attendre.

Il y a finalement lieu de rappeler que les dépenses liées à la gestion de la sécurité des infrastructures routières sont autorisées annuellement par la Chambre des Députés dans le cadre de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État : l'impact financier des procédures à réaliser ainsi que des mesures de sécurisation sur le budget de l'État est donc déterminé par cette loi annuelle. Ces dépenses sont imputées chaque année sur le Fonds des Routes et sur le budget normal pour les dépenses liées à l'exploitation et à l'entretien.

* Les passages de textes soulignés ont trait aux précisions fournies par l'Administration des Ponts et Chaussées.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Romain Spaus
Téléphone :	+352 247-83326
Courriel :	romain.spaus@tp.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	13/04/2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l’opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d’autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.

Si oui, lequel ? Les cantonniers et autres agents du terrain doivent être formés dans le cadre des inspections et de l'entretien (modernisation) des infrastructures.

Les techniciens doivent suivre l'évolution technologique et l'évolution des procédures dans le domaine de la sécurité routière (veille technologique).

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- Si oui, expliquez pourquoi : Le projet de loi s'applique à des infrastructures routières.
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

DIRECTIVE 2008/96/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 19 novembre 2008
concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, point c),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le réseau routier transeuropéen défini dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽³⁾ revêt une importance primordiale lorsqu'il s'agit de favoriser l'intégration et la cohésion en Europe, et d'y ménager un niveau élevé de bien-être. Il convient en particulier de garantir un niveau de sécurité élevé.
- (2) Dans son livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a signalé la nécessité de réaliser des analyses d'impact sur la sécurité et des audits de sécurité routière, afin de déterminer et de gérer les tronçons présentant une forte concentration d'accidents dans la Communauté. Elle fixe également l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes situées dans l'Union européenne entre 2001 et 2010.
- (3) Dans sa communication du 2 juin 2003 intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière — Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici à 2010: une responsabilité partagée», la Commission désigne l'infrastructure routière comme étant le troisième pilier de la politique de sécurité routière, qui devrait considérablement contribuer à la

réalisation de l'objectif communautaire de réduction des accidents.

- (4) Au cours des dernières années, la conception des véhicules a connu des avancées majeures (mesures de sécurité, conception et application de nouvelles technologies) qui ont contribué à réduire le nombre de victimes des accidents de la route. Néanmoins, pour atteindre l'objectif fixé pour 2010, il est nécessaire d'agir dans davantage de domaines. La gestion de la sécurité des infrastructures routières présente une grande marge d'amélioration qu'il convient d'exploiter.
- (5) La mise en place de procédures adéquates est essentielle pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière devrait démontrer, au niveau stratégique, les implications que les différentes alternatives de planification d'un projet d'infrastructure auront pour la sécurité routière et devrait jouer un rôle important lorsqu'il s'agit de sélectionner les itinéraires. Les résultats de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière pourraient être exposés dans un certain nombre de documents. Par ailleurs, les audits de sécurité routière devraient inventorier, de manière détaillée, les aspects dangereux d'un projet d'infrastructure routière. Il est donc logique d'élaborer les procédures à suivre dans ces deux domaines pour renforcer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen, tout en excluant les tunnels routiers qui sont couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ⁽⁴⁾.
- (6) Plusieurs États membres sont déjà dotés de systèmes efficaces de gestion de la sécurité des infrastructures routières. Il conviendrait de permettre à ces États membres de continuer à appliquer leurs méthodes actuelles, dans la mesure où elles sont conformes aux objectifs de la présente directive.
- (7) La recherche constitue un instrument primordial en matière d'amélioration de la sécurité sur les routes situées dans l'Union. Les activités de développement et de démonstration concernant des éléments, des mesures et des méthodes (notamment la télématique), ainsi que la diffusion des résultats des recherches, jouent un rôle essentiel dans l'augmentation de la sécurité des infrastructures routières.

⁽¹⁾ JO C 168 du 20.7.2007, p. 71.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 19 juin 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 20 octobre 2008.

⁽³⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 167 du 30.4.2004, p. 39.

- (8) Il y a lieu de relever le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et/ou le potentiel de réduction des accidents le plus important. Afin d'être en mesure d'adapter leur comportement et de mieux respecter les règles de circulation, en particulier les limitations de vitesse, les conducteurs devraient être avertis des tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents.
- (9) La classification de la sécurité du réseau recèle un fort potentiel dans la période suivant immédiatement sa mise en œuvre. Une fois les tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents traités et les mesures correctives prises, ce sont les inspections de la sécurité qui devraient jouer un rôle prédominant en matière de prévention. Les inspections régulières forment un outil essentiel pour prévenir les dangers auxquels peuvent être exposés tous les usagers de la route, et notamment les usagers vulnérables, y compris dans le cas de travaux de voirie.
- (10) La formation et la certification du personnel chargé de la sécurité sur la base de programmes de formation et d'outils de qualification validés par les États membres devraient permettre de dispenser aux professionnels les connaissances actualisées qui leur sont nécessaires.
- (11) Afin d'améliorer la sécurité des routes situées dans l'Union, des dispositions devraient être prises afin de permettre des échanges de meilleures pratiques plus fréquents et plus cohérents entre les États membres.
- (12) Pour garantir un niveau élevé de sécurité sur les routes situées dans l'Union, les États membres devraient appliquer les lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures. La notification de ces lignes directrices à la Commission et l'établissement de rapports de mise en œuvre réguliers devraient fournir le terreau d'un enrichissement systématique dans le domaine de la sécurité des infrastructures au niveau communautaire et permettre d'évoluer sur cette base vers un système plus efficace à terme. Les rapports de mise en œuvre devraient en outre permettre aux États membres de déterminer les solutions les plus efficaces, tandis que la collecte systématique de données provenant d'études «avant-après» devrait permettre de choisir les mesures les plus efficaces en vue d'une action future.
- (13) Les dispositions de la présente directive relatives aux investissements dans la sécurité routière devraient s'appliquer sans préjudice des compétences des États membres en matière d'investissements pour l'entretien du réseau routier.
- (14) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau routier transeuropéen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (15) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (16) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les critères nécessaires pour améliorer les pratiques de gestion de la sécurité des routes et adapter les annexes aux avancées techniques. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (17) Il importe qu'il y ait suffisamment d'aires de stationnement le long des routes, non seulement pour prévenir la criminalité, mais aussi pour assurer la sécurité routière. Grâce aux aires de stationnement, les conducteurs peuvent se reposer en temps opportun, puis reprendre la route en possession de toutes leurs facultés d'attention. L'existence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres devrait donc faire partie intégrante de la gestion de la sécurité des infrastructures routières.
- (18) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité par les États membres.
2. La présente directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.
3. Les États membres peuvent également appliquer les dispositions de la présente directive, en tant qu'ensemble de bonnes pratiques, aux infrastructures nationales de transport routier non intégrées au réseau routier transeuropéen, dont la construction est financée, en tout ou partie, par des fonds communautaires.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

4. La présente directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive n° 1692/96/CE;
- 2) «organe compétent», tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente directive, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente directive, s'ils répondent aux exigences de la présente directive;
- 3) «évaluation des incidences sur la sécurité routière», une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 4) «audit de sécurité routière», une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 5) «classification des tronçons à forte concentration d'accidents», une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 6) «classification de la sécurité du réseau», une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 7) «inspection de sécurité», la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 8) «lignes directrices», les mesures adoptées par les États membres, qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente directive;
- 9) «projet d'infrastructure», un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation.

Article 3

Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour tous les projets d'infrastructure.
2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe I.
3. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Article 4

Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.
2. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe II.

Les États membres veillent à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.

L'auditeur est désigné conformément à l'article 9, paragraphe 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 9. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9, paragraphe 3.

3. Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.
4. Les États membres veillent à ce que l'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.
5. Les États membres veillent à ce que le rapport visé au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Article 5

Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation

1. Les États membres veillent à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans. À cet égard, les États membres s'efforcent de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

2. Les États membres veillent à ce que les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau soient évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9, paragraphe 4, point a).

3. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient axées sur les tronçons routiers visés au paragraphe 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

4. Les États membres veillent à ce qu'une signalisation adéquate soit mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

5. Les États membres veillent à ce que les usagers de la route soient informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Si un État membre décide d'utiliser une signalisation, celle-ci est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Article 6

Inspections de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les routes en exploitation fassent l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

2. Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

3. Les États membres veillent à ce que les inspections périodiques soient menées par l'organe compétent. La fréquence de

ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

4. Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 8, les États membres adoptent des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Ils mettent également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

Article 7

Gestion des données

1. Les États membres veillent à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2. Les États membres s'efforcent de reprendre dans ce rapport tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

2. Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Les États membres peuvent opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Article 8

Adoption et communication de lignes directrices

1. Tant qu'il n'existe pas encore de lignes directrices, les États membres veillent à ce que des lignes directrices soient adoptées au plus tard le 19 décembre 2011, afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente directive.

2. Les États membres communiquent ces lignes directrices à la Commission dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

3. La Commission les met à disposition sur un site internet public.

Article 9

Désignation et formation des auditeurs

1. Les États membres veillent à ce que les programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés au plus tard le 19 décembre 2011.

2. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

3. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière soient en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont reconnus.

4. Les États membres veillent à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes:

- a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- b) deux ans après l'adoption des lignes directrices par les États membres en application de l'article 8, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3;
- c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Article 10

Échange des meilleures pratiques

Afin d'améliorer la sécurité des routes au sein de l'Union qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen, la Commission établit un système cohérent d'échange des meilleures pratiques entre les États membres, couvrant notamment les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.

Article 11

Amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité

1. La Commission facilite et structure les échanges de connaissances et de meilleures pratiques entre les États membres, mettant à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine, afin de permettre une amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.
2. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 13. Pour autant que l'adoption de mesures spécifiques soit exigée, de telles mesures sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.
3. Le cas échéant, des organisations non gouvernementales compétentes, actives dans le domaine de la sécurité et de la gestion d'infrastructures routières, peuvent être consultées sur des questions portant sur des aspects techniques de la sécurité.

Article 12

Adaptation aux avancées techniques

Les annexes de la présente directive sont adaptées afin de tenir compte des avancées techniques conformément à la procédure

de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

Article 13

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 14

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 19 décembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 15

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 16

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 19 novembre 2008.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

J.-P. JOUYET

ANNEXE I

ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:
 - a) définition du problème;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
 - c) objectifs de sécurité routière;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
 2. Éléments à prendre en compte:
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
 - f) saisonnalité et conditions climatiques;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
 - h) activité sismique.
-

ANNEXE II

AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

1. Critères applicables au stade de la conception:
 - a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
 - c) nombre et type de voies;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
 - f) conditions météorologiques;
 - g) vitesses de conduite;
 - h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
 - i) alignements horizontaux et verticaux;
 - j) visibilité;
 - k) disposition des points de jonction;
 - l) transports publics et infrastructures publiques;
 - m) passages à niveau.
 2. Critères applicables au stade de la conception détaillée:
 - a) tracé;
 - b) signalisation et marquage cohérents;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
 - d) équipements de bord de route;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation;
 - f) obstacles fixes en bord de route;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
 - h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
 3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service:
 - a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
 - c) état de la chaussée.
 4. Critères applicables au début de l'exploitation: évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs
- La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.
-

ANNEXE III

CLASSIFICATION DES TRONÇONS À FORTE CONCENTRATION D'ACCIDENTS ET CLASSIFICATION DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU**1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents**

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par point de jonction.

2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories. Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que concentration des accidents, volume de trafic et typologie du trafic.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

3. Éléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts:

- a) la description du tronçon routier;
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en œuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple:
 - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route,
 - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local,
 - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité,
 - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers,
 - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation,
 - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches,
 - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée,
 - la modification des dispositifs de retenue routiers,
 - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central,
 - la modification des schémas de dépassement,
 - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau,
 - la modification de l'alignement,
 - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence,
 - l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic,
 - la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route,
 - la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur,
 - la remise en état ou le remplacement de la chaussée,
 - l'utilisation de signaux intelligents,
 - l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

ANNEXE IV

INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants:

- 1) localisation aussi précise que possible de l'accident;
 - 2) images et/ou diagrammes du lieu de l'accident;
 - 3) date et heure de l'accident;
 - 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route;
 - 5) gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, si possible selon des critères communs à définir conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3;
 - 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité;
 - 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable);
 - 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur;
 - 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.
-

DIRECTIVE (UE) 2019/1936 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 23 octobre 2019
modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 20 juillet 2010 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission a déclaré que les objectifs stratégiques de l'Union sont de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050. Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont au point mort ces dernières années. Un nouvel objectif intermédiaire, soit réduire de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 par rapport à 2020, a été approuvé par le Conseil dans ses conclusions du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017. Des efforts supplémentaires doivent donc être consentis pour atteindre ces deux objectifs.
- (2) Selon l'approche pour un système sûr, les décès et blessures graves dans les accidents de la route pourraient en grande partie être évités. Il devrait s'agir d'une responsabilité partagée à tous les niveaux pour faire en sorte que les accidents de la route n'entraînent pas de blessures graves ou mortelles. En particulier, des routes bien conçues, bien entretenues, avec un bon marquage et une bonne signalisation, devraient réduire la probabilité d'accidents de la route, tandis que les «routes qui pardonnent» (routes conçues de manière intelligente pour que les erreurs de conduite n'entraînent pas directement des conséquences graves ou mortelles) devraient atténuer la gravité des accidents. La Commission devrait formuler des orientations sur la construction et l'entretien de «bords de route qui pardonnent», en s'appuyant sur l'expérience acquise dans l'ensemble des États membres.
- (3) Les routes du réseau transeuropéen de transport (ci-après dénommé «réseau RTE-T») répertoriées par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ contribuent fortement à favoriser l'intégration européenne. Un niveau élevé de sécurité devrait donc être garanti sur ces routes.
- (4) Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) mises en œuvre sur le réseau RTE-T ont contribué à réduire le nombre de décès et de blessés graves dans l'Union. Il ressort de l'évaluation des effets de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ que les États membres qui appliquent volontairement les principes GSIR sur leurs routes nationales situées en dehors du réseau RTE-T obtiennent de bien meilleures performances en matière de sécurité routière que les États membres qui ne le font pas. Pour cette raison, il est également souhaitable que ces principes GSIR soient appliqués à d'autres parties du réseau routier européen.

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 261.

⁽²⁾ JO C 168 du 16.5.2019, p. 81.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 octobre 2019.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

⁽⁵⁾ Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

- (5) Il importe que les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels faisant partie du réseau relevant du champ d'application de la présente directive soient également couverts par la présente directive en ce qui concerne la sécurité routière, à l'exception des tunnels couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾.
- (6) Pour des raisons de sécurité routière, il est important que les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau relevant du champ d'application de la présente directive, en particulier les autoroutes et les routes principales, soient également couvertes par la présente directive.
- (7) Les conditions saisonnières diffèrent sensiblement d'un État membre à l'autre et d'une région à l'autre. Il est donc important de prendre dûment en considération ces conditions dans les dispositions nationales transposant la présente directive.
- (8) Une proportion élevée d'accidents de la route se produisent sur une faible proportion des routes dont les volumes de trafic et les vitesses sont élevés et où il existe une grande diversité de niveaux de trafic à des vitesses différentes. Par conséquent, l'extension limitée du champ d'application de la directive 2008/96/CE aux autoroutes et aux autres routes principales situées en dehors du réseau RTE-T devrait contribuer sensiblement à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.
- (9) Pour que cette extension du champ d'application produise l'effet escompté, il est logique que les routes principales autres que les autoroutes incluent toutes les routes qui appartiennent à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie «autoroute» dans la classification nationale des routes. Pour la même raison, les États membres devraient être encouragés à veiller à ce qu'au moins toutes les routes auxquelles la directive 2008/96/CE s'appliquait avant l'entrée en vigueur de la présente directive, y compris sur une base volontaire, restent couvertes par la présente directive.
- (10) L'application obligatoire des procédures définies dans la directive 2008/96/CE pour tout projet d'infrastructure routière mené en dehors des zones urbaines et réalisé à l'aide des fonds de l'Union devrait permettre que ces fonds ne servent pas à construire des routes dangereuses.
- (11) La directive 2008/96/CE couvre exclusivement les infrastructures routières. La présente directive n'a donc pas d'incidence sur la législation en matière de circulation routière, ni sur la compétence des États membres à prendre des décisions de leur propre autorité dans ce domaine législatif. La convention de Genève des Nations unies sur la circulation routière du 19 septembre 1949, la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968 et la convention de Vienne sur la signalisation routière du 8 novembre 1968 devraient être respectées par les parties contractantes.
- (12) L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, fondée sur les risques, s'est révélée être un outil efficace et efficient pour identifier les parties du réseau qui devraient faire l'objet d'inspections de sécurité routière plus détaillées et pour donner la priorité aux investissements qui ont le potentiel d'améliorer la sécurité de l'ensemble du réseau. L'ensemble du réseau routier couvert par la présente directive devrait, dès lors, être systématiquement évalué, y compris au moyen de données collectées par voie électronique ou numérique, pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.
- (13) L'intégration des éléments les plus performants de l'ancienne procédure de «classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation» dans la nouvelle procédure d'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devrait permettre un meilleur recensement des tronçons routiers où les possibilités d'amélioration de la sécurité sont les plus grandes et où les interventions ciblées devraient apporter les améliorations les plus importantes.
- (14) Afin d'améliorer la qualité, l'objectivité et l'efficacité des procédures GSIR, il est utile de permettre aux États membres de tirer parti, lorsque cela s'avère pertinent, de l'évolution constante des technologies pour inspecter les tronçons routiers, documenter les conditions de sécurité routière et collecter d'autres données liées à la sécurité du réseau routier.
- (15) Le suivi systématique des résultats des procédures GSIR est une étape essentielle pour parvenir aux améliorations de la sécurité des infrastructures routières nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de sécurité routière. À cette fin, les plans d'action prioritaires devraient veiller à ce que les interventions nécessaires soient mises en œuvre dès que possible. Plus particulièrement, les résultats de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devraient être suivis d'inspections de sécurité routière ciblées ou, si possible et si elles présentent un bon rapport coût-efficacité, de mesures correctives directes visant à éliminer ou réduire les risques pesant sur la sécurité routière sans imposer de charge administrative inutile.

⁽⁶⁾ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JO L 167 du 30.4.2004, p. 39).

- (16) Il y a lieu d'améliorer le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et le potentiel de réduction des accidents le plus élevé.
- (17) Ces investissements peuvent bénéficier d'un financement et d'incitations financières au niveau de l'Union, dans le respect des conditions applicables, en complément des investissements et mesures d'encouragement correspondants au niveau national.
- (18) Les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par la directive 2004/54/CE présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il convient donc d'introduire des inspections de sécurité routière conjointes de ces tronçons routiers, réunissant des représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels, afin d'améliorer la sécurité du réseau routier couvert par la présente directive.
- (19) Les usagers de la route vulnérables représentaient 47 % des tués sur les routes de l'Union en 2017. Le fait de veiller à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans toutes les procédures GSIR ainsi que dans l'élaboration des exigences de qualité concernant les infrastructures destinées à ces usagers devrait donc permettre d'améliorer leur sécurité sur la route.
- (20) Afin de permettre aux États membres d'améliorer leurs procédures visant à assurer l'utilisation opérationnelle de leur marquage routier et de leur signalisation routière, des spécifications communes devraient être établies afin de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation pour les conducteurs et les systèmes automatisés d'aide à la conduite.
- (21) L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau est également une priorité (signalisation, amélioration des infrastructures). Selon le rapport de 2018 sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans l'Union publié par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, 433 accidents majeurs, qui ont coûté la vie à 255 personnes et fait 217 blessés graves, ont été enregistrés sur les 108 000 passages à niveau de l'Union en 2016. Par conséquent, il convient de recenser les passages à niveau qui présentent un risque élevé pour la sécurité, en vue de les améliorer.
- (22) Une signalisation routière et un marquage routier de haute qualité sont essentiels pour assister les conducteurs ainsi que les véhicules connectés et automatisés. L'adoption de spécifications communes en matière de signalisation routière et de marquage routier devrait constituer la base qui ouvrirait la voie au déploiement de systèmes avancés de mobilité connectés et automatisés. À cet effet, il serait préférable d'adopter une approche européenne commune, conformément à la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.
- (23) Afin de renforcer les résultats escomptés de l'application de la présente directive et d'assurer un niveau de sécurité adéquat dans les situations d'urgence, les États membres pourraient faciliter la coopération entre leurs services de protection civile, d'intervention d'urgence et de police routière, le cas échéant, et en particulier sur les tronçons routiers transfrontaliers. Lorsqu'une coopération entre les États membres est nécessaire dans le cadre de ces activités, elle peut avoir lieu dans le cadre du mécanisme de protection civile de l'Union en application de la décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾.
- (24) Sans préjudice de la législation sur les marchés publics, en particulier de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, les spécifications techniques relatives à la sécurité devraient être accessibles au public lorsque des marchés publics sont passés dans le secteur des infrastructures routières.
- (25) Dans le but de garantir la transparence et de renforcer la responsabilisation, des classements de sécurité routière devraient être communiqués, afin d'informer les usagers de la route de l'état de l'infrastructure et de les sensibiliser davantage à ces questions de manière générale.
- (26) Il convient d'encourager les échanges d'expériences entre praticiens concernant les méthodes relatives aux systèmes sûrs ainsi que les échanges d'informations entre auditeurs de sécurité routière.
- (27) La publication des résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devrait permettre de comparer le niveau de sécurité des infrastructures routières dans l'ensemble de l'Union.

⁽⁷⁾ Décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relative au mécanisme de protection civile de l'Union (JO L 347 du 20.12.2013, p. 924).

⁽⁸⁾ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

- (28) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement de procédures visant à assurer un niveau de sécurité routière constamment élevé sur l'ensemble du réseau RTE-T et le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut, dans la mesure où des améliorations sont nécessaires dans l'ensemble de l'Union afin d'assurer la convergence vers des standards plus élevés en matière de sécurité des infrastructures routières, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. Grâce aux mesures prises au niveau de l'Union, il devrait ainsi être plus sûr de se déplacer au sein de l'Union, ce qui devrait permettre d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur et de soutenir l'objectif de cohésion économique, sociale et territoriale.
- (29) Afin de s'assurer que le contenu des procédures GSIR continue de refléter les meilleures connaissances techniques disponibles, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation des annexes de la directive aux avancées techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽⁹⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (30) Des mesures spécifiques sont nécessaires pour l'amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité routière et pour faciliter la reconnaissance du marquage routier et de la signalisation routière par les véhicules équipés de systèmes d'aide à la conduite ou de niveaux d'automatisation plus élevés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions pertinentes de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁰⁾.
- (31) Il convient dès lors de modifier la directive 2008/96/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2008/96/CE

La directive 2008/96/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Objet et champ d'application

1. La présente directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier par les États membres.
2. La présente directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.
3. La présente directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.
4. Les États membres peuvent exempter du champ d'application de la présente directive les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents.

⁽⁹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Les États membres peuvent inclure dans le champ d'application de la présente directive des routes qui ne sont pas visées aux paragraphes 2 et 3.

Chaque État membre notifie à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, chaque État membre notifie à la Commission la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption conformément au présent paragraphe ou qui entrent dans le champ d'application de la présente directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes.

La Commission publie la liste des routes notifiées conformément au présent article.

5. La présente directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.»

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) "réseau routier transeuropéen", les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).»;

b) les points suivants sont insérés:

«1 bis) "autoroute", une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;

c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute;

1 ter) "route principale", une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie "autoroute" dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019;»;

c) le point 5) est supprimé;

d) les points 6) et 7) sont remplacés par le texte suivant:

«6) "classement de sécurité", le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement;

7) "inspection de sécurité routière ciblée", une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant;»;

e) le point suivant est inséré:

«7 bis) "inspection de sécurité routière périodique", une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité;»;

f) le point suivant est ajouté:

«10) "usagers de la route vulnérables", les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.»

3) À l'article 4, le paragraphe suivant est ajouté:

«6. La Commission fournit des orientations sur la conception de “bords de route qui pardonnent” et de “routes lisibles et explicites”, au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que des orientations sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables. Ces orientations sont élaborées en étroite coopération avec les experts délégués par les États membres.»

4) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente directive.

2. Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur:

- a) principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente); et
- b) une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.

3. Les États membres veillent à ce que la première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit effectuée au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

4. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III.

5. La Commission fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.

6. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, les États membres classent tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.»

5) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Inspections de sécurité routière périodiques»;

b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que le réseau routier fasse l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.»;

c) le paragraphe 2 est supprimé;

d) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres veillent à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente directive et de la directive 2004/54/CE. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.»

6) Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

Suivi des procédures pour les routes en exploitation

1. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 soient suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.
2. Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis.
3. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9, paragraphe 4, point a).
4. Les États membres veillent à ce que les résultats des inspections de sécurité routière ciblées soient suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les États membres identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.
5. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.
6. Les États membres établissent et mettent régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Article 6 ter

Protection des usagers de la route vulnérables

Les États membres veillent à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 6 bis.

Article 6 quater

Marquage routier et signalisation routière

1. Les États membres accordent, dans leurs procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies conformément au paragraphe 3.
2. Le groupe d'experts mis en place par la Commission, au plus tard en juin 2021, évalue la possibilité de définir des spécifications communes, y compris divers éléments visant à assurer l'utilisation opérationnelle du marquage routier et de la signalisation routière dans le but de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ce groupe est composé d'experts désignés par les États membres. L'évaluation comprend une consultation de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

L'évaluation tient notamment compte des facteurs suivants:

- a) l'interaction entre les différentes technologies d'aide à la conduite et les infrastructures;
 - b) l'effet des phénomènes météorologiques et atmosphériques ainsi que du trafic sur le marquage routier et la signalisation routière présents sur le territoire de l'Union;
 - c) le type et la fréquence des travaux de maintenance nécessaires pour les différentes technologies, y compris une estimation des coûts.
3. La Commission peut, en tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 2, adopter des actes d'exécution en vue de définir des spécifications communes relatives aux procédures des États membres visées au paragraphe 1 visant à assurer l'utilisation opérationnelle de leur marquage routier et de leur signalisation routière, quant à la lisibilité et à la détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Les actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.

Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont sans préjudice de la compétence du Comité européen de normalisation en ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière.

Article 6 quinquies

Information et transparence

La Commission publie une carte européenne du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive, accessible en ligne et mettant en évidence les différentes catégories visées à l'article 5, paragraphe 6.

Article 6 sexies

Déclarations volontaires

Les États membres s'efforcent de mettre en place un système national pour les déclarations volontaires, qui soit accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.»

7) À l'article 7, le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des orientations selon lesquelles la gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, doit figurer dans le rapport. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»

8) À l'article 9, le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les États membres veillent à ce que les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.»

9) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Échange de meilleures pratiques

Afin d'améliorer la sécurité des routes de l'Union, la Commission établit un système d'échange d'informations et de meilleures pratiques entre les États membres, couvrant notamment les programmes de formation en matière de sécurité routière, les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.»

10) À l'article 11, le paragraphe 2 est supprimé.

11) L'article suivant est inséré:

«Article 11 bis

Établissement de rapports

1. Les États membres soumettent un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

2. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux visés au paragraphe 1, la première fois au plus tard le 31 octobre 2027, puis tous les cinq ans, la Commission élabore et soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive, en particulier en ce qui concerne les éléments visés au paragraphe 1, et sur les éventuelles mesures supplémentaires, y compris une révision de la présente directive et d'éventuelles adaptations aux avancées techniques.»

12) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Modification des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 bis afin de modifier les annexes en vue de les adapter aux avancées techniques.»

13) L'article suivant est inséré:

«Article 12 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 16 décembre 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (*).
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(*) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»

14) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»

15) Les annexes sont modifiées comme indiqué dans l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 17 décembre 2021. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2019.

Par le Parlement européen

Le président

D. M. SASSOLI

Par le Conseil

Le président

T. TUPPURAINEN

ANNEXE

Les annexes de la directive 2008/96/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«ANNEXE I

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DES INCIDENCES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE»;

b) à la section 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) trafic (par exemple volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes»;

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«ANNEXE II

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE»;

b) à la section 1, le point suivant est ajouté:

«n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables:

i) dispositions pour les piétons,

ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse,

iii) dispositions pour les deux-roues motorisés,

iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes,

v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone,

vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures»;

c) à la section 2, le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables:

i) dispositions pour les piétons,

ii) dispositions pour les cyclistes,

iii) dispositions pour les deux-roues motorisés»;

3) L'annexe suivante est insérée:

«ANNEXE II bis

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE CIBLÉES

1. Tracé de la route et profil en travers:

a) visibilité et distances de visibilité;

b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée;

- c) tracé lisible ("lisibilité" du tracé par les usagers de la route);
 - d) accès aux propriétés et aménagements adjacents;
 - e) accès des véhicules de service et d'urgence;
 - f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
 - g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).
2. Intersections et échangeurs:
- a) pertinence du type d'intersection/échangeur;
 - b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur;
 - c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections;
 - d) visibilité à l'intersection;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.);
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables:
- a) dispositions pour les piétons;
 - b) dispositions pour les cyclistes;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés;
 - d) transports publics et infrastructures publiques;
 - e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
4. Éclairage, signalisation et marquage:
- a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur);
 - c) panneaux de signalisation;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide);
 - f) contraste approprié du marquage routier;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées;
 - h) équipements de bord de route appropriés.

5. Feux de signalisation:

- a) exploitation;
- b) visibilité.

6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers:

- a) environnement de bord de route, dont végétation;
- b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable;
- c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables);
- d) traitement des extrémités de glissières;
- e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
- f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).

7. Chaussée:

- a) défauts de la chaussée;
- b) adhérence;
- c) matériaux/graviers/pierres meubles;
- d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.

8. Ponts et tunnels:

- a) présence et nombre de ponts;
- b) présence et nombre de tunnels;
- c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.

9. Autres éléments:

- a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées;
- b) dispositions pour les poids lourds;
- c) éblouissement causé par les phares;
- d) travaux routiers;
- e) activités dangereuses en bord de route;
- f) informations appropriées dans les équipements STI (par exemple panneaux à messages variables);
- g) faune sauvage et animaux;
- h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).»

4) L'annexe III est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER

1. Généralités:

- a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie;
- b) longueur du tronçon routier;
- c) type de zone (urbaine, rurale);
- d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées);
- e) densité des points d'accès aux propriétés;
- f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins);
- g) présence de travaux routiers;
- h) présence d'aires de stationnement.

2. Volumes du trafic:

- a) volumes du trafic;
- b) volumes de motos observés;
- c) volumes de piétons observés des deux côtés, le "long" ou "traversant";
- d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le "long" ou "traversant";
- e) volumes de poids lourds observés;
- f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
- g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.

3. Données relatives aux accidents:

- a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'usagers de la route;
- b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.

4. Caractéristiques d'exploitation:

- a) limitation de vitesse (générale, pour les motos; pour les camions);
- b) vitesse d'exploitation (85^e centile);
- c) régulation de la vitesse et/ou modération du trafic;
- d) présence de dispositifs de STI: alertes de files, panneaux à messages variables;
- e) avertissement de zone scolaire;
- f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.

5. Caractéristiques géométriques:
 - a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité;
 - b) tracé en plan;
 - c) profil en long;
 - d) visibilité et distances de visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers:
 - a) environnement de bord de route et zones de sécurité;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.);
 - c) distance des obstacles par rapport au bord de route;
 - d) densité des obstacles;
 - e) bandes rugueuses;
 - f) dispositifs de retenue routiers.
7. Ponts et tunnels:
 - a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant;
 - b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Intersections:
 - a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés);
 - b) canalisation du trafic;
 - c) qualité des intersections;
 - d) volume des intersections;
 - e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
9. Entretien:
 - a) défauts de la chaussée;
 - b) adhérence de la chaussée;
 - c) état des accotements (y compris la végétation);
 - d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.

10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables:

- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation);
- b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation);
- c) clôtures piétonnières;
- d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée;
- e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres);
- f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure;
- g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire;
- h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.

11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité:

- a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille;
- b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents;
- c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI): capteurs et caméras;
- d) systèmes de gestion des incidents;
- e) systèmes de communication avec les services d'urgence.»

5) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS;»;

b) le point 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. gravité de l'accident.»

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p> <p>Art. 1^{er}. Objet et champ d'application</p> <p>La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.</p> <p>Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou l'exploitation.</p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p> <p><i>Article premier</i></p> <p>Objet et champ d'application</p> <p>1. La présente directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'environnement du réseau routier par les États membres.</p> <p>2. La présente directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.</p> <p>3. La présente directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.</p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p> <p>Art. 1^{er}. Objet et champ d'application</p> <p>(1) La présente loi prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'environnement du réseau routier.</p> <p>(2) Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, la présente loi s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.</p> <p>(3) La présente loi s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en dehors des agglomérations, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.</p>
--	--	--

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p> <p>4. Les États membres peuvent exempter du champ d'application de la présente directive les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents.</p> <p>Les États membres peuvent inclure dans le champ d'application de la présente directive des routes qui ne sont pas visées aux paragraphes 2 et 3.</p> <p>Chaque État membre notifie à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, chaque État membre notifie à la Commission la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption conformément au présent paragraphe ou qui entrent dans le champ d'application de la présente directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes.</p> <p>La Commission publie la liste des routes notifiées conformément au présent article.</p> <p>5. La présente directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.</p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>	<p>(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions notifie à la Commission européenne, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci.</p>	<p>(5) La présente loi ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers relevant du champ d'application de la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.</p>
<p>Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.</p>				

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p> <p>Art. 2. Définitions</p> <p>Aux fins de la présente directive, on entend par:</p> <p>1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n°1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;</p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p> <p><i>Article 2</i> Définitions</p> <p>Aux fins de la présente directive, on entend par:</p> <p>1) «réseau routier transeuropéen», les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement européen et Conseil;</p> <p>1 <i>bis</i>) «autoroute», une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:</p> <p>a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;</p> <p>b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;</p> <p>c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute;</p> <p>1 <i>ter</i>) «route principale», une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie «autoroute» dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019;</p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p> <p>Art. 2. Définitions</p> <p>Aux fins de la présente loi, on entend par:</p> <p>1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n°661/2010/UE ;</p> <p>2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;</p> <p>3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;</p>
--	---	--

<p>Loi actuelle du 27 avril 2012</p>	<p>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</p>	<p>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p>
<p>2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;</p> <p>3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;</p> <p>4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;</p> <p>5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;</p>	<p>2) «organe compétent», tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente directive, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente directive, s'ils répondent aux exigences de la présente directive;</p> <p>3) «évaluation des incidences sur la sécurité routière», une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;</p> <p>4) «audit de sécurité routière», une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet "infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;</p> <p>5) «classification des tronçons à forte concentration d'accidents»: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;</p> <p>6) «classement de sécurité», le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement;</p>	<p>4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;</p> <p>5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;</p>
<p>5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;</p>	<p>6) «classement de sécurité», le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement;</p>	<p>6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;</p>

<i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i>	<i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i>	<i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i>
<p>6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;</p> <p>7) lignes directrices: les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi;</p> <p>8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;</p> <p>9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.</p>	<p>7) «inspection de sécurité routière ciblée», une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant;</p> <p>7 bis) «inspection de sécurité routière périodique», une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité;</p> <p>8) «lignes directrices», les mesures adoptées par les États membres, qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente directive;</p> <p>9) «projet d'infrastructure», un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;</p> <p>10) «usagers de la route vulnérables», les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.</p>	<p>7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;</p> <p>8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;</p> <p>9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;</p> <p>10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;</p> <p>11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.</p>

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
<p>Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure</p> <p>Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.</p> <p>L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.</p>	<p><i>Article 3</i></p> <p>Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure</p> <p>1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour tous les projets d'infrastructure.</p> <p>2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe I.</p> <p>3. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.</p>	<p>Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure</p> <p>(1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.</p> <p>(2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.</p> <p>(3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.</p>
<p>Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure</p> <p>L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.</p> <p>L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.</p>	<p><i>Article 4</i></p> <p>Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure</p> <p>1. Les Etats membres veillent à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.</p> <p>2. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les Etats membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe II.</p>	<p>Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure</p> <p>(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.</p>

<i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i>	<i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i>	<i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i>
<p>L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.</p> <p>Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.</p> <p>L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1.</p> <p>Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.</p>	<p>Les États membres veillent à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.</p> <p>L'auditeur est désigné conformément à l'article 9, paragraphe 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 9. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9, paragraphe 3.</p> <p>3. Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.</p> <p>4. Les États membres veillent à ce que l'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.</p> <p>5. Les États membres veillent à ce que le rapport visé au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.</p>	<p>(3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé à l'article 13.</p> <p>(4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.</p> <p>(5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions justifie ce choix dans une annexe au rapport.</p> <p>(6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.</p>

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p> <p>Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation</p> <p>L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.</p> <p>Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.</p> <p>Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.</p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p> <p>6. La Commission fournit des orientations sur la conception de „bords de route qui pardonnent“ et de „routes lisibles et explicites“, au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que des orientations sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables. Ces orientations sont élaborées en étroite coopération avec les experts délégués par les États membres.</p> <p><i>Article 5</i></p> <p>Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier</p> <p>1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente directive.</p> <p>2. Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur:</p> <p>a) principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente); et</p> <p>b) une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.</p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p> <p>(7) La Commission européenne fournit des orientations sur la conception de « bords de route qui pardonnent » et de « routes lisibles et explicites », au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que des orientations sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables.</p> <p>Art. 5. Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier</p> <p>(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.</p> <p>(2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur:</p> <p>(a) principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et</p> <p>(b) une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.</p>
---	---	--

<i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i>	<i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i>	<i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i>
<p>Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.</p> <p>A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.</p>	<p>3. Les États membres veillent à ce que la première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit effectuée au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.</p> <p>4. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III.</p> <p>5. La Commission fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.</p> <p>6. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, les États membres classent tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.</p>	<p>(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.</p> <p>(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III.</p> <p>(5) La Commission européenne fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.</p> <p>(6) Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1^{er}, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.</p>

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p> <p>Art. 6. Inspections de sécurité</p> <p>Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.</p> <p>Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de la circulation.</p> <p>Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.</p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p> <p><i>Article 6</i></p> <p>Inspections de sécurité routière périodiques</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que le réseau routier fasse l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.</p> <p>2. Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.</p> <p>3. Les États membres veillent à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente directive et de la directive 2004/54/CE. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans</p> <p>4. Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 8, les États membres adoptent des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Ils mettent également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices</p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p> <p>Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques</p> <p>(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions s'assure que le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente loi et de la loi précitée du 21 novembre 2007. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.</p> <p>(3) Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.</p>
---	--	---

<p>Loi actuelle du 27 avril 2012</p>	<p>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</p>	<p>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p>
	<p><i>Article 6 bis</i></p> <p>Suivi des procédures pour les routes en exploitation</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 soient suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes. 2. Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis. 3. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9, paragraphe 4, point a). 4. Les États membres veillent à ce que les résultats des inspections de sécurité routière ciblées soient suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les États membres identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers. 5. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents. 	<p>Art. 7. Suivi des procédures pour les routes en exploitation</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 sont suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes. (2) Lors de la réalisation des inspections routière ciblées, les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis peuvent être pris en compte (3) Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13. (4) Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers. (5) Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

<p>Loi actuelle du 27 avril 2012</p>	<p>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</p>	<p>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p>
	<p>6. Les États membres établissent et mettent régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.</p> <p style="text-align: center;"><i>Article 6 ter</i></p> <p>Protection des usagers de la route vulnérables</p> <p>Les États membres veillent à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 6 bis.</p> <p style="text-align: center;"><i>Article 6 quater</i></p> <p>Marquage routier et signalisation routière</p> <p>1. Les États membres accordent, dans leurs procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies conformément au paragraphe 3.</p> <p>2. Le groupe d'experts mis en place par la Commission, au plus tard en juin 2021, évalue la possibilité de définir des spécifications communes, y compris divers éléments visant à assurer l'utilisation opérationnelle du marquage routier et de la signalisation routière dans le but de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ce groupe est composé d'experts désignés par les États membres. L'évaluation comprend une consultation de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.</p>	<p>(6) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.</p> <p>Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables</p> <p>Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions veille à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.</p> <p>Art. 9. Marquage routier et signalisation routière</p> <p>Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions accordé, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.</p>

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
	<p>L'évaluation tient notamment compte des facteurs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'interaction entre les différentes technologies d'aide à la conduite et les infrastructures; b) l'effet des phénomènes météorologiques et atmosphériques ainsi que du trafic sur le marquage routier et la signalisation routière présents sur le territoire de l'Union; c) le type et la fréquence des travaux de maintenance nécessaires pour les différentes technologies, y compris une estimation des coûts. <p>3. La Commission peut, en tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 2, adopter des actes d'exécution en vue de définir des spécifications communes relatives aux procédures des États membres visées au paragraphe 1 visant à assurer l'utilisation opérationnelle de leur marquage routier et de leur signalisation routière, quant à la lisibilité et à la détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Les actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.</p> <p>Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont sans préjudice de la compétence du Comité européen de normalisation en ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière.</p>	

<p>Loi actuelle du 27 avril 2012</p>	<p>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</p> <p><i>Article 6 quinquies</i></p> <p>Information et transparence</p> <p>La Commission publie une carte européenne du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive, accessible en ligne et mettant en évidence les différentes catégories visées à l'article 5, paragraphe 6.</p> <p><i>Article 6 sexies</i></p> <p>Déclarations volontaires</p> <p>Les États membres s'efforcent de mettre en place un système national pour les déclarations volontaires, qui soit accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité routières.</p> <p><i>Article 7</i></p> <p>Gestion des données</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2. Les États membres s'efforcent de reprendre dans ce rapport tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.</p> <p><i>1 bis.</i> La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des orientations selon lesquelles la gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, doit figurer dans le rapport. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.</p>	<p>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p> <p>Art. 10. Déclarations volontaires</p> <p>Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions met en place un système national pour les déclarations volontaires, qui est accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité routière perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.</p> <p>Art. 11. Gestion des données</p> <p>(1) La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Dans la mesure du possible, ce rapport reprend tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.</p>
--------------------------------------	--	---

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
<p>Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.</p> <p>Art. 8. Lignes directrices</p> <p>Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.</p>	<p>2. Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Les États membres peuvent opter pour une ventilation plus poussée des taux de coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.</p> <p><i>Article 8</i></p> <p>Adoption et communication de lignes directrices</p> <p>1. Tant qu'il n'existe pas encore de lignes directrices, les États membres veillent à ce que des lignes directrices soient adoptées au plus tard le 19 décembre 2011, afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente directive.</p> <p>2. Les États membres communiquent ces lignes directrices à la Commission dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.</p> <p>3. La Commission les met à disposition sur un site internet public.</p> <p><i>Article 9</i></p> <p>Désignation et formation des auditeurs</p> <p>1. Les États membres veillent à ce que les programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés au plus tard le 19 décembre 2011.</p> <p><i>1 bis. En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les États membres veillent à ce que les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.</i></p>	<p>(2) Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Il peut être opté pour une ventilation plus poussée des taux de ces coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.</p> <p>Art. 12. Lignes directrices</p> <p>(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions élabore, par voie de règlement grand-ducal, des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi.</p> <p>(2) Le ministre ayant les Travaux public dans ses attributions communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.</p> <p>Art. 13. Désignation et formation des auditeurs</p>

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
<p>(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:</p> <p>a) être titulaires d'un diplôme de bachelier ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;</p> <p>b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.</p> <p>(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique. Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:</p> <p>a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;</p> <p>b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;</p> <p>c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'utilisateurs de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.</p> <p>Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.</p>	<p>2. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.</p> <p>3. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière soient en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont reconnus.</p> <p>4. Les États membres veillent à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes:</p> <p>a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;</p> <p>b) deux ans après l'adoption des lignes directrices par les États membres en application de l'article 8, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3;</p> <p>c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.</p>	<p>(1) Les candidats à la formation d'auditeur doivent satisfaire aux conditions suivantes :</p> <p>a) être titulaires d'un diplôme de bachelier ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;</p> <p>b) posséder une expérience professionnelle ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.</p> <p>(2) Le programme de la formation et des cours de perfectionnement d'auditeur est défini par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>La formation d'auditeur a trait aux spécificités de la sécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.</p>

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p>La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.</p> <p>(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.</p> <p>A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.</p> <p>Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.</p> <p>(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.</p> <p>(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.</p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p>(3) Le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre aux candidats ayant satisfait aux conditions citées au paragraphe 1er et ayant suivi la formation prévue au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.</p> <p>A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.</p> <p>(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions organise la formation et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans autre un État membre de l'Union européenne.</p> <p>(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne aux auditeurs de sécurité routière avant le 19 décembre 2008 sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.</p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
---	---	---	--	--

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
<p>Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière</p> <p>Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> – un ingénieur; – un ingénieur technicien. <p>Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.</p>		<p>(6) Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :</p> <p>a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ;</p> <p>b) les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;</p> <p>c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.</p>

<p>Loi actuelle du 27 avril 2012</p>	<p>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</p>	<p>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p>
	<p>Article 10</p> <p>Echange de meilleures pratiques</p> <p>Afin d'améliorer la sécurité des routes de l'Union, la Commission établit un système d'échange d'informations et de meilleures pratiques entre les Etats membres, couvrant notamment les programmes de formation en matière de sécurité routière, les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.</p> <p>Article 11</p> <p>Amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité</p> <p>1. La Commission facilite et structure les échanges de connaissances et de meilleures pratiques entre les Etats membres, mettant à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine, afin de permettre une amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.</p> <p>2. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 13. Pour autant que l'adoption de mesures spécifiques soit exigée, de telles mesures sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.</p> <p>3. Le cas échéant, des organisations non gouvernementales compétentes, actives dans le domaine de la sécurité et de la gestion d'infrastructures routières, peuvent être consultées sur des questions portant sur des aspects techniques de la sécurité.</p>	

<p>Loi actuelle du 27 avril 2012</p>	<p>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</p> <p><i>Article 11 bis</i></p> <p>Etablissement de rapports</p> <p>1. Les Etats membres soumettent un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.</p> <p>2. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux visés au paragraphe 1, la première fois au plus tard le 31 octobre 2027, puis tous les cinq ans, la Commission élabore et soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive, en particulier en ce qui concerne les éléments visés au paragraphe 1, et sur les éventuelles mesures supplémentaires, y compris une révision de la présente directive et d'éventuelles adaptations aux avancées techniques.</p> <p><i>Article 12</i></p> <p>Modification des annexes</p> <p>La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 bis afin de modifier les annexes en vue de les adapter aux avancées techniques.</p>	<p>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p> <p>Art. 14. Etablissement de rapports</p> <p>Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions soumet un rapport à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.</p>
--------------------------------------	--	---

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
	<p><i>Article 12 bis</i></p> <p>Exercice de la délégation</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article. 2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 16 décembre 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période. 3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur. 4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 « Mieux légiférer ». 	

<p><i>Loi actuelle du 27 avril 2012</i></p>	<p><i>DIR 2008/96/CE modifiée (dispositions modifiées par la nouvelle directive 2019/1936 en couleur)</i></p>	<p><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></p>
<p>5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.</p> <p>6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.</p>	<p><i>Article 13</i></p> <p>Comité</p> <p>1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n°182/2011 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n°182/2011 s'applique.</p>	<p>Art.15. Disposition abrogatoire La loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.</p> <p>Art. 16. Entrée en vigueur La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg</p>

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7841/01

N° 7841¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(26.10.2021)

Par dépêche du 4 juin 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, du texte de la directive (UE) 2008/96/CE, du texte de la directive (UE) 2019/1936 à transposer ainsi que du tableau de concordance.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet vise à transposer la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. La directive 2008/96/CE avait été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, que la loi en projet vise à abroger et remplacer.

Il ressort des considérants de la directive (UE) 2019/1936 précitée que, « dans sa communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 20 juillet 2010 intitulée « Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 », la Commission a déclaré que les objectifs stratégiques de l'Union sont de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050. Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont au point mort ces dernières années. Un nouvel objectif intermédiaire, soit réduire de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 par rapport à 2020, a été approuvé par le Conseil dans ses conclusions du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017. Des efforts supplémentaires doivent donc être consentis pour atteindre ces deux objectifs ». À ces fins, la directive (UE) 2019/1936 précitée vise à garantir un niveau élevé de sécurité des routes du réseau transeuropéen de transport.

La nouvelle directive s'applique encore aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

La directive (UE) 2019/1936 précitée étend ainsi les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières à d'autres parties du réseau routier européen, à savoir autoroutes, routes principales ainsi qu'aux routes et projets d'infrastructure routière menés en dehors des zones urbaines et réalisés à l'aide des fonds de l'Union européenne. La directive (UE) 2019/1936 précitée prévoit une nouvelle procédure d'évaluation systématique de l'ensemble du réseau sous son champ d'application ainsi qu'un suivi du résultat des procédures de gestion de la sécurité, pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union. Elle impose encore aux États membres de porter dans leurs procédures de gestion, d'évaluation et de suivi, une attention particulière aux besoins des usagers de la route vulnérables ainsi qu'à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la

conduite du marquage routier et de la signalisation routière. Elle impose également aux États membres de s'efforcer de mettre en place un système national pour les déclarations volontaires accessible en ligne, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route.

La loi en projet retranscrit de manière littérale la plupart des dispositions de la directive à transposer, et se propose de remplacer, tout au long du dispositif, les termes « États membres » par celui de « ministre », celui-ci se trouvant défini comme étant le « ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions ». Ainsi, une référence au ministre est introduite à l'article 1^{er}, paragraphe 4, à l'article 5, paragraphes 1^{er}, 3, 4 et 6, à l'article 6, paragraphes 1^{er} et 2, à l'article 7, paragraphes 4 et 6, aux articles 8 à 10, à l'article 12, paragraphe 2 ainsi qu'à l'article 14 de la loi en projet.

Cependant, alors que la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières que la loi en projet entend abroger, se réfère de manière cohérente à l'Administration des ponts et chaussées, les auteurs du projet sous avis remplacent également la référence à l'Administration des ponts et chaussées par une référence au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, sans qu'une explication ne soit fournie à ce sujet à l'exposé des motifs ou au commentaire des articles.

Or, il y a lieu de relever qu'à l'endroit du commentaire des articles, les auteurs expliquent à plusieurs reprises, notamment pour ce qui concerne les articles 3 et 5 à 7, que l'organe intervenant en pratique est l'Administration des ponts et chaussées, alors que le dispositif se réfère au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. À titre particulier, l'article 9 prévoit un rôle du ministre en matière de marquage routier et de signalisation routière, alors que la signalisation revient, en vertu de l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi précitée du 3 août 2010, à l'Administration des ponts et chaussées.

Étant donné que la directive 2008/96/CE précitée vise précisément les organes « participant, en raison de [leurs] compétences, à la mise en œuvre de la présente directive », le Conseil d'État propose de s'en tenir aux formulations employées dans la loi précitée du 27 avril 2012, en visant l'Administration des ponts et chaussées à chaque fois qu'elle met en œuvre les dispositions de la loi en projet, ceci dans un objectif de systématisation tant pour les articles anciens faisant l'objet d'un simple remplacement que pour les articles modifiés ou nouveaux. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen des articles.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen définit l'objet et le champ d'application de la loi. Conformément à l'article 1^{er} de la directive (UE) 2019/1936 précitée qu'il retranscrit de manière littérale, il étend le champ d'application des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits, inspections et évaluations de la sécurité routière aux autoroutes, routes principales ainsi qu'aux routes et projets d'infrastructure routière menés en dehors des zones urbaines et réalisés à l'aide des fonds de l'Union européenne.

Le paragraphe 4 impose au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions de notifier à la Commission européenne au plus tard le 17 décembre 2021 la liste des autoroutes et routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché. En ce qui concerne les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, celles-ci ne sont en principe pas à transposer. Tel est notamment le cas lorsque la directive édicte des obligations d'information non équivoques à la charge de l'autorité compétente dans chaque État membre de telle sorte que ladite autorité est tenue de les appliquer. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État propose de faire abstraction du paragraphe 4 sous revue.

Article 2

Le point 3^o reproduit le texte de la directive et définit la « route principale » comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux ». Or, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi communale modifiée du 13 décembre 1998, n'attribue la qualification de « ville » qu'aux communes de Luxembourg, Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz. De plus, la notion de « région » n'a pas de définition unique, celle-ci se trouvant définie au cas par cas par les lois employant cette notion. Le Conseil d'État cite par exemple l'article 47 de la loi modifiée du 8 juillet 2018 sur la

Police grand-ducale ou encore l'article 3 de la loi modifiée du 15 juillet 2008 relative au développement économique régional.

Cependant, et étant donné que la disposition en projet indique que les routes visées sont précisées par voie de règlement grand-ducal, le Conseil d'État peut s'accommoder au niveau de la sécurité juridique de la reprise littérale de la définition de « route principale ».

Article 3

L'article sous examen reprend la teneur de l'article 3 de la loi précitée du 27 avril 2012, aucune modification n'étant requise au titre de la directive (UE) 2019/1936 précitée. Cependant, les auteurs imposent au ministre ayant les Transports publics dans ses attributions et non plus à l'Administration des ponts et chaussées d'effectuer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure. Or, au vu du commentaire de l'article, cette évaluation est effectuée en pratique par l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Article 4

L'article sous examen reprend la teneur de l'article 4 de la loi précitée du 27 avril 2012, aucune modification n'étant requise au titre de la directive (UE) 2019/1936 précitée.

Sans préjudice de ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre quand celle-ci intervient en pratique, le Conseil d'État suggère aux auteurs, s'ils entendent désigner le ministre, de conférer la teneur suivante aux paragraphes 1^{er} et 2 :

« (1) Le ministre effectue ou fait effectuer des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre s'efforce de respecter ou de faire respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II. »

De plus, il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Par conséquent, le paragraphe 7 qui impose à la Commission européenne de fournir certaines orientations, est à supprimer.

Article 5

L'article sous examen a pour effet de charger directement le ministre de la réalisation de l'évaluation de la sécurité du réseau routier luxembourgeois. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées, qui au vu du commentaire de l'article est en pratique en charge de cette évaluation.

Par ailleurs, il y a lieu de demander la suppression du paragraphe 5, celui-ci ne contenant des dispositions qu'à l'égard de la Commission européenne et qui de ce fait ne trouvent pas leur place dans un texte national.

Article 6

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre et suggère d'écrire au paragraphe 1^{er}:

« Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure ».

Le paragraphe 3 prévoit que « [s] ans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. » L'article 6, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que ces lignes directrices ainsi que le programme sont à adopter par voie de règlement grand-ducal.

Selon le libellé de l'article proposé, cette compétence serait désormais transférée au ministre. Or, au vu de l'article 12 de la loi en projet, tout comme de l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012, le Conseil d'État considère que ces lignes directrices revêtent un caractère normatif. En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre¹. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 3 sous revue et exige de s'en tenir à la formulation de l'article 4, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012, qui dispose que « [l]es lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application. »

Article 7

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 6*bis* introduit par la directive (UE) 2019/1936 précitée dans la directive 2008/96/CE.

Au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

Articles 8 à 11

Sans observation.

Article 12

Le paragraphe 1^{er} entend imposer au ministre d'élaborer des lignes directrices destinées à guider les organes compétents par voie de règlement grand-ducal. Dans sa teneur actuelle, l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que « [d]es lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. » Sur cette base a été pris le règlement grand-ducal du 18 février 2013 instituant les lignes directrices en application de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre². Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que la disposition sous revue soit reformulée pour se référer exclusivement à un règlement grand-ducal, en écrivant, par exemple :

« (1) Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. »

Au paragraphe 2, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Article 13

Le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère aux auteurs de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

1 Arrêt n° 1/98 du 6 mars 1998 de la Cour constitutionnelle et arrêts nos 4/98, 5/98 et 6/98 du 18 décembre 1998 de la Cour constitutionnelle, (Mém. A – n° 19 du 18 mars 1998, p. 254 et n° 2 du 18 janvier 1999, pp. 15 à 17).

2 Arrêt n° 1/98 du 6 mars 1998 de la Cour constitutionnelle et arrêts nos 4/98, 5/98 et 6/98 du 18 décembre 1998 de la Cour constitutionnelle, (Mém. A – n° 19 du 18 mars 1998, p. 254 et n° 2 du 18 janvier 1999, pp. 15 à 17).

Article 14

Le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Article 15

Sans observation.

Article 16

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Article 2

À la phrase liminaire, il faut écrire : « Pour l'application de la présente loi, on entend par : ».

Au point 3^o, il est recommandé de supprimer les termes « , ou les deux, ».

Article 3

Au paragraphe 3, deuxième phrase, il y a lieu de remplacer la barre oblique entre les termes « coûts » et « avantages » par un trait d'union. Cette observation vaut également pour les annexes.

Article 5

La subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1^o, 2^o, 3^o, ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 1^{er} et 6.

Au paragraphe 2, lettre a), le terme « et » est à omettre à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire. Par ailleurs, il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

Article 11

Au paragraphe 1^{er}, première phrase, le Conseil d'État signale que les administrations prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ».

Au paragraphe 2, première phrase, le terme « ministre » prend une minuscule. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 3, alinéa 1^{er}.

Article 15

Il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « **Art.** » et le numéro d'article.

Annexe I

Au point 2, lettres c) à e), il y a lieu d'ajouter un deux-points après les termes « par exemple ». Cette observation vaut également pour les annexes II et IIbis.

Annexe II

Au point 1, lettre n), sous i) à v), il y a lieu de remplacer la virgule par un point-virgule. Cette observation vaut également pour le point 2, lettre h), sous i) et ii).

Annexe IIbis (III selon le Conseil d'État)

Les dispositions en projet ne peuvent comporter des annexes suivies du qualificatif *bis*, *ter*, etc., vu que la numérotation originelle de tout acte est censée être continue. Partant, les annexes IIbis, III et IV sont à renuméroter en annexes III, IV et V. Les renvois aux annexes sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Au point 9, lettre f), l'acronyme « STI » n'est pas défini.

Annexe III (IV selon le Conseil d'État)

Au point 4, lettre a), il y a lieu d'écrire « pour les motocyclistes, pour les camions) ».

Au point 4, lettre c), le Conseil d'État se doit de signaler que le recours à la forme « et/ou », que l'on peut généralement remplacer par « ou », est à éviter. Cette observation vaut également pour l'annexe IV, alinéa 1^{er}, point 2).

Annexe IV (V selon le Conseil d'État)

Au point 1), le sigle « GNSS » n'est pas défini.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 16 votants, le 26 octobre 2021.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

07



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 06 janvier 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Vénééré Dos Reis, M. Romain Spaus, M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, Mme Sylvie

Aust, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Département de la mobilité et des transports)

M. Paul Mangen, directeur adjoint de l'Administration des ponts et chaussées
M. Henri Werdel, directeur « gestion infrastructure », M. Tom Braun, des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. **Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg**

Suite à quelques mots d'introduction par Monsieur le Président de la commission parlementaire, il est procédé à une présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg par un représentant du Ministère. Pour le détail de la présentation, il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint, qui a été transmise aux membres de la commission parlementaire par courrier électronique.

Les députés sont informés sur l'adaptation du planning qui a tenu compte de la décision du Groupe CFL d'aller au-delà de la « simple » construction de nouvelles voies, pour combiner les travaux de construction prévus à la mise en place d'un nouveau concept d'exploitation global misant sur des pôles d'échange modernes et un réseau adapté qui ne permet non seulement d'augmenter l'offre adressée aux clients, mais d'améliorer également la qualité des services offerts.

Alors que le nombre de voyageurs est resté inchangé entre 1980 et 2005, une augmentation importante a pu être observée à partir de 2005. L'augmentation de 85% du nombre de voyageurs entre 2003 et 2019 témoigne de l'attractivité de l'offre ferroviaire qui, ensemble avec une évolution particulièrement positive des activités fret, a fini par faire apparaître les limites de capacité du réseau ferré luxembourgeois. Environ 1.000 trains circulent par jour, avec environ 90.000 passagers par jour. Parmi les zones d'étranglement figure entre autres le tronçon entre Luxembourg et Bettembourg, section fréquentée par des trains des lignes 60 (Luxembourg-Esch/Alzette-Rodange) et 90 (Luxembourg-Bettembourg-Thionville) ainsi que par des trains de marchandises.

Si la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg offre des capacités supplémentaires à des activités en pleine croissance, le fait d'en assurer l'exploitation optimale ainsi que l'intégration des nouvelles voies dans le réseau ferré existant est tout aussi important.

Pour relever, entre autres, le défi du manque de capacités et afin de répondre non seulement à la demande existante, mais également à l'évolution future des besoins des clients des activités voyageurs et fret, la nouvelle stratégie d'entreprise du Groupe CFL formulée en 2015 a mené à la définition d'un concept d'exploitation national inédit, dont le projet d'extension de la gare de

Luxembourg ainsi que la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg sont les pièces maîtresses. La nouvelle stratégie et le nouveau concept d'exploitation qui en découle reposent sur des analyses approfondies des horaires et roulements prévus ainsi que sur des simulations de l'exploitation de l'intégralité des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg. Outre le besoin de la création de capacités supplémentaires, ces analyses ont démontré la nécessité de travaux d'adaptation au niveau du réseau national dans son intégralité, des travaux dont dépend la qualité de l'exploitation des nouvelles capacités, y compris ceux prévus par la création de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

Ces travaux d'extension et d'adaptation, entre autres de la gare de Luxembourg, gare centrale du pays où convergent l'entièreté des lignes principales, permettront de séparer physiquement l'exploitation des différentes lignes de trains à l'intérieur de ces gares. La limitation des croisements entre les trains des différentes lignes lors de leur entrée ou sortie en gare permettra ainsi de réduire « l'effet domino », c'est-à-dire. le report de retards des trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Un effet qui se manifeste surtout durant les heures de pointe dans des gares où plusieurs lignes sont simultanément exploitées.

La vision des CFL visant à promouvoir l'attractivité du transport public et plus particulièrement du rail repose sur la combinaison de la création de nouvelles capacités, de l'adaptation du réseau ferré au niveau de ses gares principales du sillon nord-sud (Ettelbruck, Mersch, Luxembourg, Howald, Bettembourg, Rodange) transformées en véritables pôles d'échange, ainsi que de l'augmentation conséquente du nombre de places assises (+46% à l'horizon 2026). Cette vision a été intégralement reprise dans la stratégie « Modu 2.0 » qui vise à promouvoir le report modal en faveur du transport public, dont le rail constitue l'épine dorsale proclamée.

Toutefois, la mise en place de cette nouvelle stratégie, créée en aval et en complément au projet de mise en œuvre initial de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg nécessite la mise en place de projets non prévus, dont l'extension, voire l'adaptation de la gare de Luxembourg.

Pour être capable d'exploiter de manière optimale les deux voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, les travaux au niveau de la gare de Luxembourg devront être complétés avant que le raccord des voies de la nouvelle ligne puisse avoir lieu. À cet effet, des travaux au niveau de la partie sud de la gare devront être poursuivis progressivement jusqu'en 2026. À la fin des travaux, chaque ligne entrant/sortant en/de la gare de Luxembourg disposera d'une voie dédiée permettant ainsi de limiter le report de retards de trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Les travaux d'adaptation nécessaires ont été effectués au niveau de la partie nord en 2021. Les travaux d'adaptation nécessaires au niveau de la partie sud de la gare, y inclus les travaux au niveau du triage, seront effectués progressivement à partir de 2022 et jusqu'en 2026.

Dans le contexte du futur raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg, la construction d'un quai et de deux voies supplémentaires dans la gare de Howald sera nécessaire pour optimiser les flux des trains en direction ou en provenance de la gare de Luxembourg. Pour limiter les croisements des trains des lignes 90 et 60 avant leur entrée en gare de Luxembourg, ces trains devront déjà être exploités de manière

indépendante au niveau de la gare de Howald, avant même d'entrer en gare de Luxembourg. Le raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg via le triage de la gare de Luxembourg est prévu pour fin 2026.

Pour permettre de connecter les nouvelles infrastructures en lien avec la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Bettembourg, les CFL ont décidé d'outiller ce tronçon particulièrement stratégique d'un poste directeur au concept innovateur et des plus modernes. Aligné au projet pilote d'un poste directeur actuellement mis en place sur la ligne du Nord et dépendant des premières expériences avec la nouvelle technologie, ce nouveau type de poste directeur offrira de nombreux avantages, dont celui de la gestion centralisée des éléments en relation avec le système ETCS à partir du poste directeur lui-même. La mise en service du nouveau poste directeur de Bettembourg est prévue pour fin 2026.

Également au niveau des travaux de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg même, des avancements conséquents ont pu être effectués. L'entièreté des travaux préparatoires, comme p.ex. les travaux de débroussaillage, le déplacement d'une ligne haute tension (220 kV) ainsi que des fouilles archéologiques ont été réalisés. En termes de génie civil, quatre des huit ouvrages d'art le long de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg ont été réalisés. Deux des autres ouvrages restants sont en cours de réalisation. Parmi ceux-ci se trouve l'ouvrage d'art 14 qui se dresse actuellement le long de l'autoroute A3 et qui à la fin des travaux figurera parmi les plus grands ponts ferroviaires du type « bow-string » en Europe. Parallèlement les travaux au niveau de la plateforme des voies ont pu avancer sur une grande partie du tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.

La décision stratégique d'intégrer le projet de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national, qui nécessite la réalisation des travaux d'envergure précités, est principalement à l'origine de l'adaptation du planning de mise en œuvre du projet de la ligne Luxembourg-Bettembourg. Cependant d'autres éléments en dehors du périmètre d'influence des CFL impactent également le planning de mise en œuvre du projet. Parmi ces éléments figure l'acquisition de plus de 300 emprises (dont 2/3 entre les mains de propriétaires privés) qui n'a pu être achevée qu'au mois de juin 2021, retardant ainsi le début des travaux de construction notamment sur un tronçon respectif. À cela s'ajoutent des éléments non prévus dans le planning, p.ex. la construction d'un passage faune dans le cadre de la réalisation des mesures de compensation ou le besoin de revoir intégralement le concept de l'ouvrage d'art 14 suite aux changements du cadre réglementaire relatif à la sécurité sur les autoroutes en cours de projet. Vient s'ajouter à ces faits, la pandémie de la COVID-19 qui, avec la pénurie des matériaux et d'autres conséquences qui en découlent, impacte le projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est du projet concernant la gare périphérique et routière à Howald, Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite recevoir plus de précisions. Il est précisé que l'on est encore en discussion avec un propriétaire pour l'acquisition d'une parcelle, mais Monsieur le Ministre se montre optimiste. Pour ce qui est

du quai de bus, les travaux sont en cours. Un courriel avec plus d'informations parviendra à Monsieur le député Lies dans les meilleurs délais.

Monsieur le député Max Hahn (DP) souhaite savoir si un inventaire a déjà été établi pour déterminer où il serait possible de construire une piste cyclable parallèle à la voie ferroviaire. Il est confirmé que des projets sont élaborés pour les tronçons où cela est possible. Or, cela n'est pas faisable à de nombreux endroits, car la voie ferroviaire occupe un grand espace. Il est également renvoyé au plan de Mobilité 2035 qui est en train d'être finalisé.

Monsieur le député Carlo Back (déi gréng), président de la commission, souhaite encore relever que dans le rapport annuel de la CFL il manque des indications précises concernant la consommation d'électricité, et notamment les répercussions de l'extension de la voie ferroviaire sur ladite consommation. Des précisions parviendront à Monsieur le Président dans les meilleurs délais. Dans ce contexte, la commission est encore informée qu'une locomotive hydrostatique sera achetée prochainement par la CFL.

2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole, le modèle de base.

3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7853⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

À la lumière des discussions complexes au sein du Groupe de coordination Maastricht et en vue de faciliter un accord sur un nouveau texte, une approche progressive de la modification de l'Accord de Maastricht a été choisie. D'un côté, les modifications visent à refléter et à mettre en œuvre les dispositions des décisions CN n°128 et n°129 et de la déclaration des 4 États. D'un autre côté, des modifications ont été proposées pour actualiser et restructurer des dispositions devenues obsolètes (en particulier dans l'annexe financière) et

des propositions ont été faites pour deux nouvelles dispositions (sur la création d'entreprises - article 2, et sur l'assistance en cas d'urgence - article 10) :

En effet, pour ce qui est de l'article 2, l'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation a été supprimée du corps de l'Accord de Maastricht, mais existe toujours à l'annexe II, qui peut être modifiée dans une procédure simplifiée. La suppression de ce texte du corps de l'Accord facilitera la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht, car certaines des installations et équipements répertoriés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Une base juridique permettant aux 4 États de créer une entreprise pour le Centre de Maastricht a été insérée. La création d'une telle entreprise, qui pourrait également être utilisée dans le cadre d'autres services liés à l'ATM (Air Traffic Management) fournis par le Centre de Maastricht, sera soumise à une décision de la Commission permanente d'Eurocontrol.

L'article 3 a été amendé et une référence aux mesures opérationnelles et techniques déterminées par l'Organisation a été supprimée. Dorénavant, les mesures opérationnelles et techniques seront plutôt déterminées par le directeur du Centre de Maastricht (cf. infra, Article 4). L'obligation générale de l'Organisation de mettre en place, par l'intermédiaire de l'Agence, les moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en matière de contrôle aérien en vertu de l'Accord de Maastricht est maintenue, car le Centre de Maastricht restera une partie intégrante de l'Organisation.

Concernant l'article 4, pour ce qui est de l'article 4.1 de l'Accord de Maastricht modifié, celui-ci prévoit que le directeur du Centre de Maastricht établira les mesures nécessaires pour gérer le centre de Maastricht. La référence au « comité de gestion », agissant sur proposition du directeur général, comme prévu précédemment à l'article 4.1, a été supprimée car le comité de gestion est devenu largement obsolète en raison de la mise en œuvre rapide de la convention révisée pour les objectifs de l'Accord de Maastricht.

L'article 4.2 de l'Accord de Maastricht modifié attribuera des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. La version actuelle de l'Accord de Maastricht confère ces pouvoirs au directeur général conformément à l'article 3 du statut de l'Agence (pour les modifications requises du statut de l'Agence, voir sous « 5. Mesures complémentaires »). La responsabilité ultime du fonctionnement du Centre de Maastricht passera du directeur général au directeur du Centre de Maastricht. Rendre le directeur du Centre de Maastricht pleinement responsable de la réalisation des objectifs du Centre renforcera le lien entre les 4 États et la gestion du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht. Il complétera également la nouvelle structure institutionnelle de Maastricht (introduction d'un « organe décisionnel de Maastricht ») qui donne aux 4 États plus de contrôle sur le centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht géré en leur nom par l'Organisation.

Actuellement, des conditions d'emploi distinctes existent pour tout le personnel du Centre de Maastricht : les Conditions Générales d'Emploi (General Conditions of Employment « GCE »). Les GCE ont un impact direct sur les finances et le budget. L'autorité de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht dans l'Accord de Maastricht modifié comprend donc également le

pouvoir de négocier les futures conditions d'emploi du personnel du Centre de Maastricht avec les partenaires sociaux.

L'article 4.3 donne en outre mandat au directeur du Centre de Maastricht d'organiser les services de support requis pour le Centre de Maastricht. Ces services peuvent être obtenus auprès d'autres unités de l'Agence ou auprès de tiers (« sous-traitance »).

Dans le cas où des services d'appui sont identifiés qui pourraient être externalisés ou sous-traités, et pour assurer la transparence de l'impact sur les coûts pour toutes les parties concernées, une analyse de rentabilité ainsi qu'une analyse coûts-avantages doivent être menées avec une analyse de l'impact sur le budget de l'Agence. Un tel projet doit être notifié aux États membres avant qu'une décision ne soit prise pour obtenir ces services auprès de tiers ou par d'autres moyens. En outre, une période de résiliation de 12 mois, qui peut être prolongée, s'applique si le directeur du Centre de Maastricht décide de ne plus recourir aux services de soutien de l'Agence, afin de permettre à l'Agence de procéder aux ajustements nécessaires et ainsi limiter tout impact sur le budget hors du Centre de Maastricht de l'organisation.

L'article 4.4 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par le directeur du Centre de Maastricht. En cas de décision de la direction du Centre de Maastricht concernant les services d'assistance, cette responsabilité est limitée à la durée de la période de résiliation. Ceci afin de tenir compte de l'intérêt du Centre de Maastricht et des 4 États à apporter des changements qui augmentent l'efficacité de la gestion des ressources au Centre de Maastricht et de l'intérêt des autres États d'Eurocontrol à ne pas voir leur part de coût augmenter du fait de telles mesures.

L'article 5 prévoit que l'organe décisionnel composé des 4 États est établi pour prendre des décisions concernant les questions énumérées dans le nouvel article 6.1 (i) à (vii). Les décisions seront prises à l'unanimité et seront contraignantes pour les 4 États. Son fonctionnement, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président, doit être précisé dans le règlement intérieur.

Le nouvel article 6 confère un pouvoir de décision aux 4 États, par l'intermédiaire du nouvel organe décisionnel de Maastricht (ci-après dénommé « MDMB » Maastricht Decision-Making Body), pour toutes les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel du CN. En effet, la Convention Eurocontrol limite la possibilité de confier aux 4 États des pouvoirs de décision aux matières mentionnées à l'article 6.1 (b), à savoir le programme de travail annuel, les programmes d'investissement et de travail sur plusieurs années, le budget, le rapport d'activité, les directives données à l'Agence concernant les tâches à accomplir, les mesures nécessaires dans l'exercice des pouvoirs de contrôle et la décharge sur le budget.

La portée des pouvoirs de décision du MDMB est donc fondée sur l'article 6.1 (b) de la Convention amendée et les points (a) à (f) de l'article 6, point iv), reflètent les tâches actuelles du groupe de coordination de Maastricht (« MCG »).

L'article 6.3 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par l'organe de décision de Maastricht.

Pour ce qui est de l'article 7, un nouveau paragraphe 2 est inséré à l'article 7 dans l'Accord de Maastricht disposant que la propriété des bâtiments, des équipements et des installations du centre de Maastricht peut être transférée à une entreprise, créée conformément au nouvel article 2.2 de l'Accord de Maastricht modifié.

Les amendements à l'article 8.1 résultent de l'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012. L'article 8.1 confirme qu'à l'exception des coûts de retraite pour le personnel du Centre de Maastricht relatifs aux années antérieures à 2005, tous les coûts du Centre de Maastricht seront à la charge des 4 États, au lieu des seuls frais de fonctionnement comme actuellement dans l'Accord de Maastricht.

Alors que l'article 8.1 concernait les coûts liés au bénéfice du Centre de Maastricht, l'article 8.2, quant à lui, confirme que les coûts des activités réalisées et de l'expertise fournie par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation seront supportés par le budget de l'Agence et non par la partie III (Centre de Maastricht).

Pour ce qui est de l'article 10, la référence à l'accord de co-implantation de 1977 avec l'Allemagne a été supprimée car cet accord est devenu obsolète par l'accord OAT conclu avec le Ministère fédéral allemand de la Défense en mars 2016. Une disposition prévoyant la possibilité de fournir une assistance dans les cas de perturbations de la fourniture des services de la circulation aérienne a été ajoutée.

Cette assistance peut aller jusqu'à la fourniture de services de la circulation aérienne par le Centre de Maastricht en dehors de la zone de responsabilité du Centre de Maastricht telle que prévue à l'annexe I de l'Accord de Maastricht ou la fourniture de services de la circulation aérienne par les 4 États dans la zone de responsabilité du Centre de Maastricht. Toutefois, la fourniture de ces services est soumise à un échange de lettres préalable entre la direction générale et l'État ou les États concernés et exige que les services soient fournis conformément aux plans d'urgence approuvés les 4 États.

L'article 11.3 met pleinement en œuvre l'article 4.1 (b) de la décision CN n° 129, mais le libellé exact de la décision CN n'est pas utilisé pour des raisons de terminologie juridique. L'article 4.1 (b) traite les aspects de la responsabilité financière.

Du fait de la suppression de l'article 2.2 de l'Accord de Maastricht et de l'insertion d'un nouvel article 10, les références aux articles 11.1 et 11.2 ont été adaptées en conséquence.

La modification de l'article 12 clarifie la hiérarchie entre le corps du texte de l'Accord de Maastricht (modifié) et ses annexes et reflète la possibilité de modifier les annexes par échange de lettres entre les parties contractantes nationales et le directeur général de l'Agence au lieu d'une décision CN unanime. La nouvelle annexe IV concernant l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires ne peut cependant pas être modifiée par échange de lettres et nécessite toujours une décision unanime du CN.

La disposition de l'article 14.3 faisant référence à une période de transition a été supprimée car elle est obsolète.

La commission procède à l'examen de l'article unique :

Article unique

L'article sous examen prévoit qu'est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

L'article unique n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à l'examen de l'acte à approuver, le Conseil d'État note qu'en raison d'une dévolution de pouvoirs souverains, la loi d'approbation en projet doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

La commission parlementaire en prend note.

Monsieur le Président souhaite encore recevoir des chiffres précis concernant le budget MUAC. Le représentant du Ministère informe que ces informations lui seront transmises ultérieurement.

¹

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déli gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7841⁰⁰.

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE)

¹ Par courriel du 7 janvier 2022, les informations suivantes ont été transmises à la commission parlementaire : « **an overview on the 2022 EUROCONTROL budget and also on MUAC budget.** »

- *total EUROCONTROL budget **952,897,000 €.***
- *MUAC budget is **273,320,000 €** of which 257,595,000 € for operating expenditure and 15,725,000 € for capital expenditure (investments)*
- *Contributions: MUAC total contributions are **189,888,000 €.***
- *The contributions for **Luxembourg** are as follows*
 - ***866,880 €** for the General Budget (Part I), Network Manager (Part IX), pensions & PBO (Part X)*
 - ***1,827,453 €** for MUAC (Part III). »*

2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d'abroger et de remplacer cette dernière.

La directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l'instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi. La nouvelle directive s'applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu'elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'UE, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

La directive innove encore dans la mesure où un suivi des procédures pour les routes en exploitation est instauré. Il s'agit de garantir qu'une suite sera donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier. Les résultats des évaluations sont suivis soit d'inspections de sécurité routières ciblées, soit de mesures correctives directes pour renforcer la sécurité des tronçons routiers concernés.

La directive innove encore en ce sens que les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte dans les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) afin d'améliorer leur sécurité sur la route. Par ailleurs, une attention particulière est accordée au marquage routier et à la signalisation routière afin d'augmenter la lisibilité et la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s'efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} concerne l'objet et le champ d'application du projet de loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, propose de faire abstraction du paragraphe 4. En effet, le paragraphe 4 impose au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions de notifier à la Commission européenne au plus tard le 17 décembre 2021 la liste des autoroutes et routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché. En ce qui concerne les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, celles-ci ne sont en principe pas à transposer d'après la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État et de biffer le paragraphe 4. Le paragraphe subséquent est par conséquent renuméroté.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, note dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, il faut écrire : « Pour l'application de la présente loi, on entend par : » au lieu de « Aux fins de la présente loi, on entend par ».

La commission décide de faire droit à la remarque de la Haute Corporation et de reprendre la suggestion de texte.

Quant au fond, la Haute Corporation constate que le point 3^o reproduit le texte de la directive et définit la « route principale » comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux ». Or, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi communale modifiée du 13 décembre 1998, n'attribue la qualification de « ville » qu'aux communes de Luxembourg,

Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz. De plus, la Haute Corporation note que la notion de « région » n'a pas de définition unique, celle-ci se trouvant définie au cas par cas par les lois employant cette notion.

Cependant, et étant donné que la disposition en projet indique que les routes visées sont précisées par voie de règlement grand-ducal, le Conseil d'État peut s'accommoder au niveau de la sécurité juridique de la reprise littérale de la définition de « route principale ».

La commission parlementaire en prend note.

Le Conseil d'État note encore au niveau légistique qu'il est recommandé de supprimer les termes « , ou les deux, » au point 3°.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion du Conseil d'État et de supprimer les termes « , ou les deux ».

Article 3

L'article 3 a trait à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, constate que le projet de loi impose au ministre ayant les Transports publics dans ses attributions et non plus à l'Administration des ponts et chaussées d'effectuer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure. Or, au vu du commentaire de l'article, cette évaluation est effectuée en pratique par l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La commission partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Le Conseil d'État note encore dans ses observations d'ordre légistique, qu'au paragraphe 3, deuxième phrase, il y a lieu de remplacer la barre oblique entre les termes « coûts » et « avantages » par un trait d'union. Cette observation vaut également pour les annexes.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 4

L'article 4 a trait aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, se demande, sans préjudice de ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre quand celle-ci intervient en pratique, s'il est effectivement entendu par le projet de loi de désigner le ministre.

La commission parlementaire partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État, tout en

remplaçant la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La teneur suivante est par conséquent conférée aux paragraphes 1^{er} et 2 :

« (1) Le ministre effectue ou fait effectuer des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre s'efforce de respecter ou de faire respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II. »

Quant au paragraphe 7, le Conseil d'État relève qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Le paragraphe est par conséquent à supprimer, selon la Haute Corporation.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 7.

Article 5

L'article 5 a trait à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées, qui au vu du commentaire de l'article est en pratique en charge de cette évaluation.

La commission décide de suivre la Haute Corporation et de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Par ailleurs, la Haute Corporation demande la suppression du paragraphe 5, celui-ci ne contenant des dispositions qu'à l'égard de la Commission européenne et qui de ce fait ne trouvent pas leur place dans un texte national.

La commission décide de suivre le Conseil d'État également sur ce point et de procéder ainsi à la suppression du paragraphe 5.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 1^{er} et 6.

Au paragraphe 2, lettre a), le terme « et » est à omettre selon le Conseil d'État à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire. Par ailleurs, il constate qu'il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité routière périodiques.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre et suggère d'écrire au paragraphe 1^{er} :

« Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation note que le paragraphe 3 prévoit que « [s]ans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. » L'article 6, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que ces lignes directrices ainsi que le programme sont à adopter par voie de règlement grand-ducal.

Selon le libellé de l'article proposé, cette compétence serait désormais transférée au ministre. Or, au vu de l'article 12 de la loi en projet, tout comme de l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012, le Conseil d'État considère que ces lignes directrices revêtent un caractère normatif. En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre.

Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 3 sous revue et exige de s'en tenir à la formulation de l'article 4, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012, qui dispose que « [l]es lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application. »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait au suivi des procédures pour les routes en exploitation.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

La commission parlementaire décide de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État.

Par ailleurs, afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État de définir plus précisément la fréquence de mise à jour, la commission décide de remplacer le terme « régulièrement » par « 5 ans ».

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, conformément aux suggestions faites par le Conseil d'État, ce qui n'appelle pas d'observation.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore dans son avis complémentaire du 8 mars 2022 que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

La commission fait droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 8

L'article 8 a trait à la protection des usagers de la route vulnérables.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 9

L'article 9 a trait au marquage routier et à la signalisation routière.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 10

L'article 10 a trait aux déclarations volontaires.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 11

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission en prend note.

Quant à la forme du paragraphe 1^{er}, première phrase, le Conseil d'État signale que les administrations prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ».

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire « Police grand-ducale ».

Quant à la forme du paragraphe 2, première phrase, le Conseil d'État estime que le terme « ministre » prend une minuscule. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 3, alinéa 1^{er}.

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule.

Article 12

L'article 12 a trait aux lignes directrices.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État rappelle qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre. Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que la disposition sous revue soit reformulée pour se référer exclusivement à un règlement grand-ducal, en écrivant, par exemple :

« (1) Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. »

La commission décide de reprendre telle quelle la suggestion de texte du Conseil d'État.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le paragraphe 2.

Article 13

L'article 13 a trait à la désignation et formation des auditeurs.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et de lui permettre de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de biffer la phrase « posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. » et de la remplacer par « justifier d'une

expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. », reprenant ainsi le libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012, comme suggéré par le Conseil d'État.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2° du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

~~b) 2° posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. »~~

Article 14 - suppression

L'article 14 a trait à l'établissement de rapports.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article dans son intégralité.

Article 15 déposé – nouvel article 14

L'article 15 du projet de loi déposé a trait à la disposition abrogatoire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarque quant au fond. Quant à la forme, il estime qu'il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article.

La commission y fait droit.

Article 16 déposé – suppression

L'article 16 du projet de loi déposé a trait à l'entrée en vigueur.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État note qu'il ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article en cause.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Puisqu'on part de l'hypothèse qu'il s'agit de la dernière réunion de commission sous la présidence actuelle, M. Marc Spautz (CSV) aimerait profiter de l'occasion afin de remercier M. Carlo Back (déi gréng) pour son excellent travail. Toute la commission parlementaire s'y rallie pleinement.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

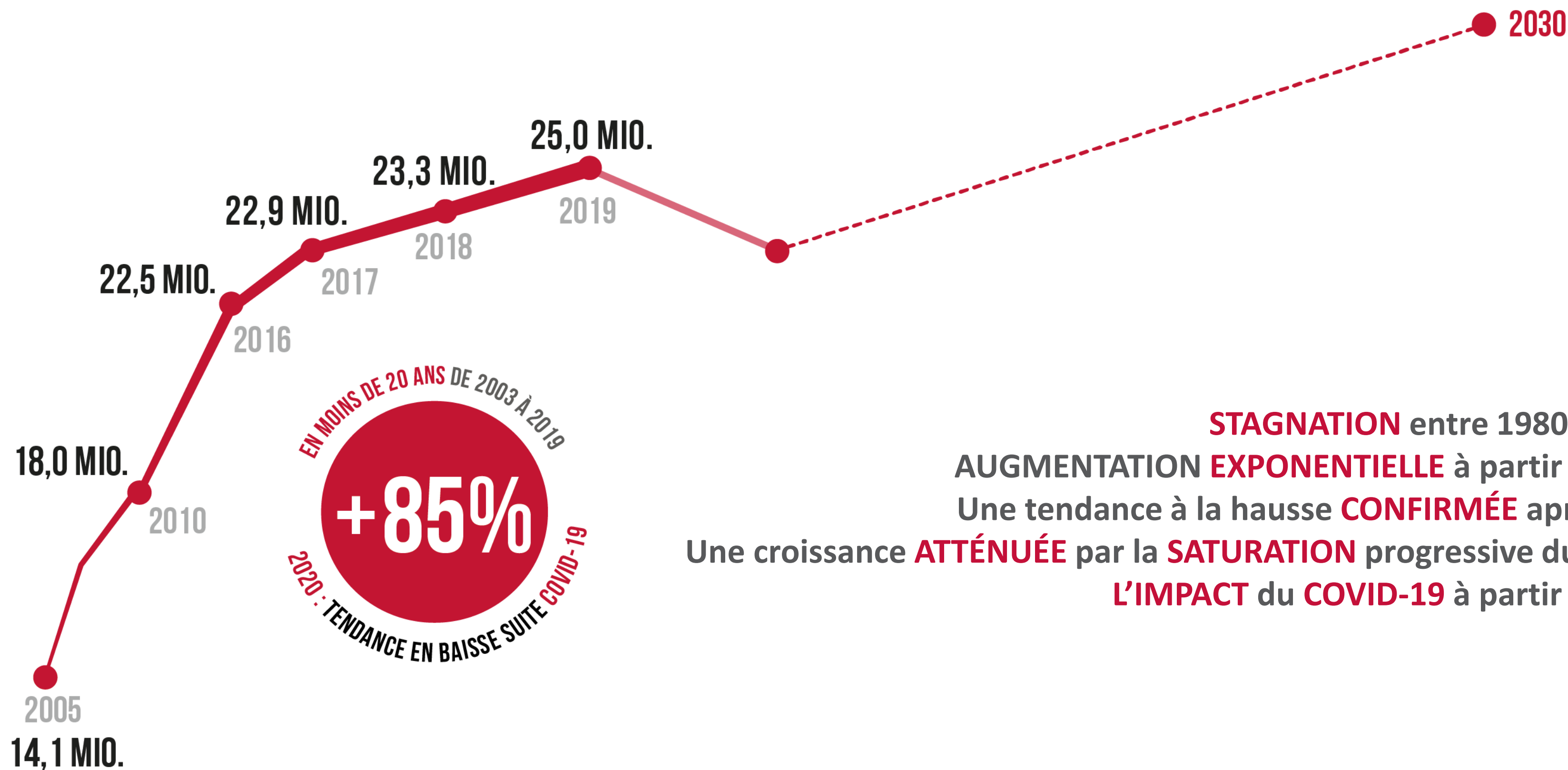


Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg –Bettembourg

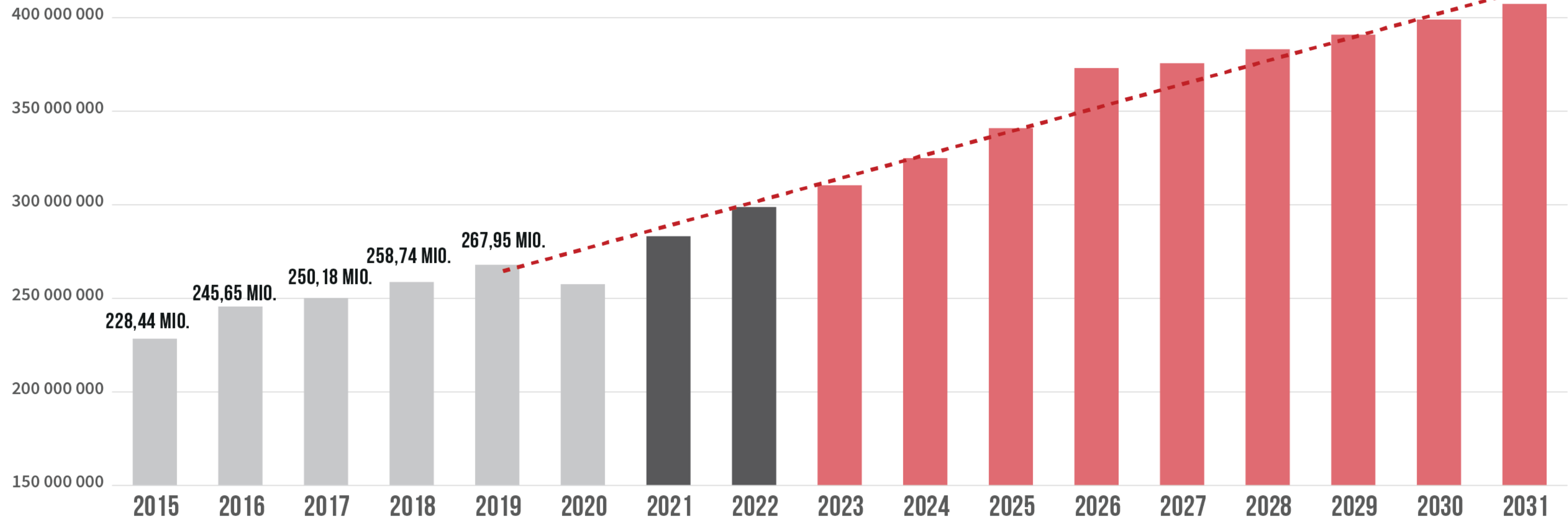
État d'avancement des travaux

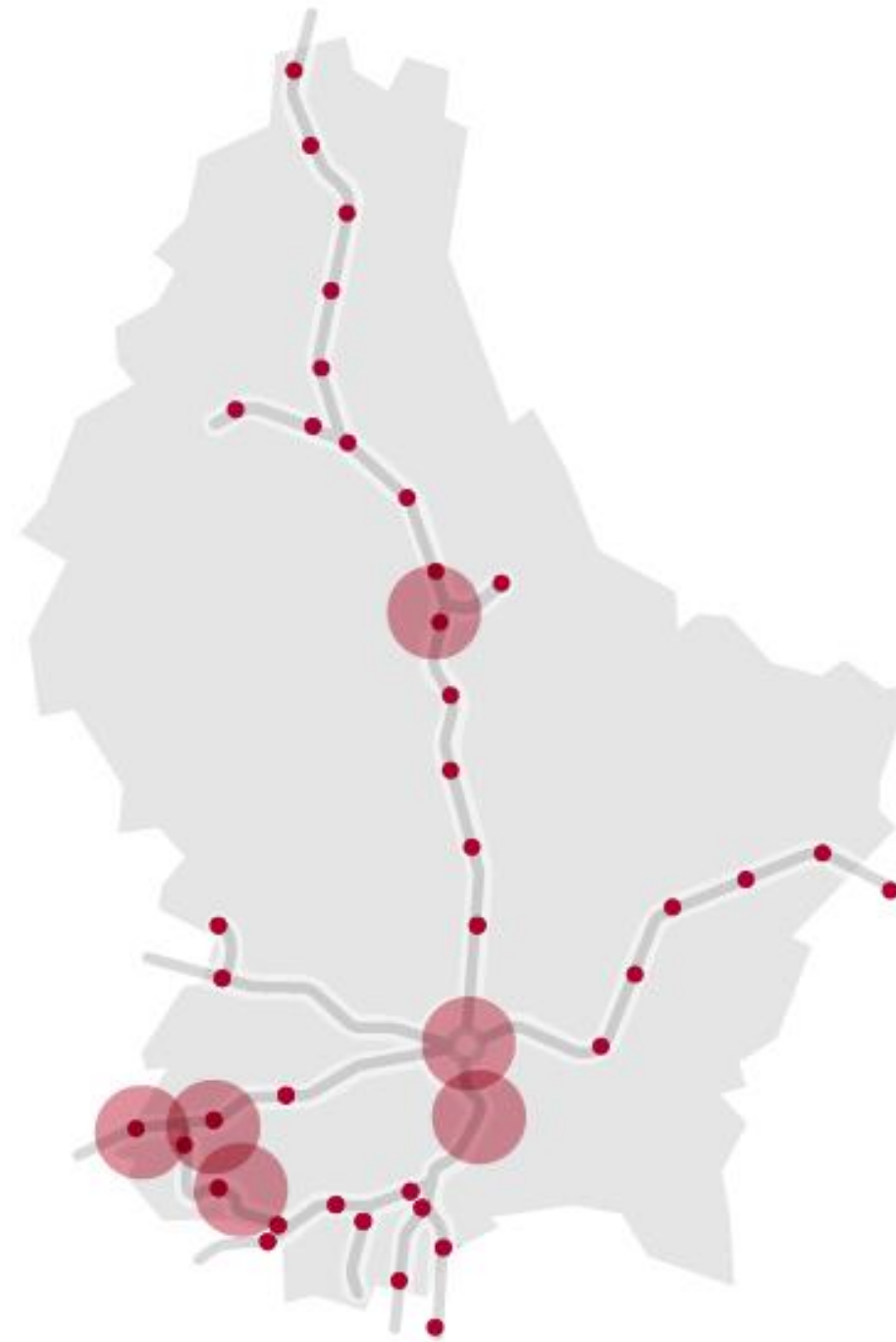
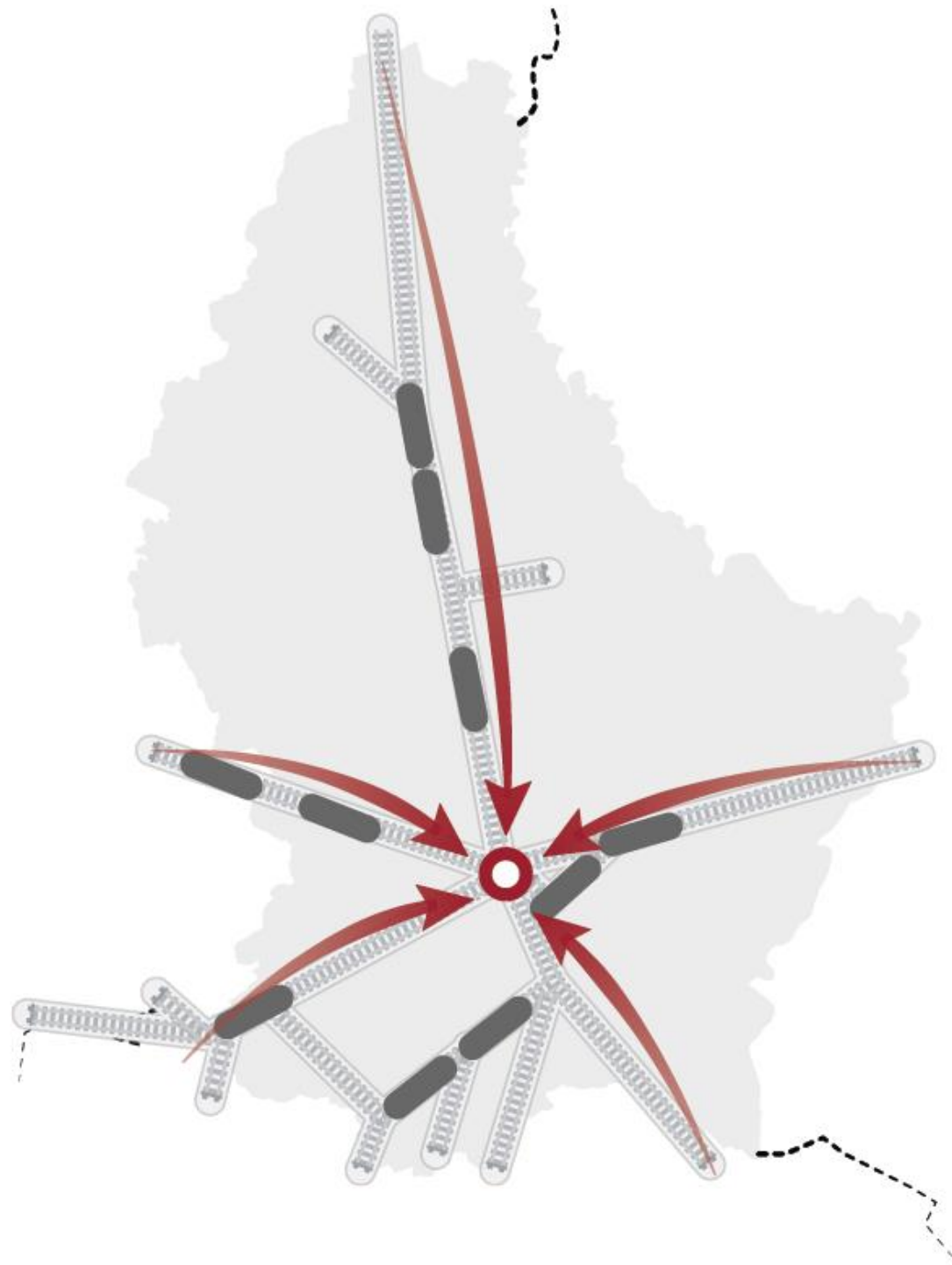
Réunion
Commission de la Mobilité et des Travaux publics
du 06.01.2022





STAGNATION entre 1980 et 2005
AUGMENTATION EXPONENTIELLE à partir de 2005
 Une tendance à la hausse **CONFIRMÉE** après 2014
 Une croissance **ATTÉNUÉE** par la **SATURATION** progressive du réseau
L'IMPACT du **COVID-19** à partir de 2020





Un réseau mixte répondant à une demande croissante au niveau du transport de voyageurs et du fret.

Un réseau organisé en **forme d'étoile** avec concentration du trafic en Gare de Luxembourg.

Un réseau fortement marqué par un trafic **transfrontalier** intense.

1.000 trains par jour.

90.000 voyageurs par jour.

DÉFIS

CROISSANCE de la demande

MANQUE de capacités

ÉVOLUTION des besoins clients

ÉTUDE approfondie

ANALYSE des horaires et roulements

SIMULATION de l'exploitation des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg (prévue par la loi de financement de 2014)

RÉSULTATS RETENUS

Besoin d'un **CONCEPT** d'exploitation national, dont le projet d'extension et d'adaptation de la Gare de Luxembourg ainsi que celui de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg sont les pièces maîtresses

STRATEGIE MODU 2.0 – ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

AMÉLIORER SIMULTANÉMENT:

LA CONTINUITÉ DE SERVICE (moins de suppressions)

AINSI QUE LA QUALITÉ DES SERVICES offerts



**« AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICES AUX CLIENTS
TOUT EN AUGMENTANT LA QUALITÉ DES SERVICES
OFFERTS. »**

Une Gare de Luxembourg agrandie et adaptée au nord et au sud pour garantir l'exploitation de nouvelles capacités créées.

Des pôles d'échange performants pour promouvoir le transport public multimodal et connecter le rail à la vie de nos clients.

L'adaptation des grandes gares du pays et l'exploitation indépendante des trains des différentes lignes dans ces gares pour une qualité améliorée.



GARE RODANGE

- 1 voie à quai supplémentaire
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 70



MERSCH

- Refonte plan des voies
- Gain en flexibilité en cas de situation perturbée



GARE LUXEMBOURG

- 2 nouveaux quais, 4 voies à quai supplémentaires
- Révision du plan des voies pour la Gare centrale du pays où se rejoignent toutes les lignes principales



NOUVELLE LIGNE LUXEMBOURG - BETTEMBOURG

- 2 voies supplémentaires sur 7 km pour un gain en capacités sur ce tronçon très fréquenté



ETTELBRUCK

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Amélioration des flux sur la Ligne du Nord et plus particulièrement sur l'antenne Ettelbruck-Diekirch



2° VIADUC PULVERMÜHLE & MISE À DOUBLE VOIE DU TRONÇON LUXEMBOURG - SANDWEILER-CONTERN

- Désengorgement de la partie nord de la Gare de Luxembourg via la séparation des trains des lignes 10 et 30



HOWALD

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 90

L'intégration de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national.

Révision de l'approche de construction initiale en faveur d'un concept capable de répondre également aux exigences futures de l'exploitation et de l'offre transfrontalière.

Interdépendance du projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg avec les projets liés au nouveau concept d'exploitation.



ADAPTATION GARE DE LUXEMBOURG

- Permet le raccord et l'exploitation optimale des nouvelles voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR BETTEMBOURG

- Nouvelle installation suivant le modèle du poste directeur intégré d'Ettelbruck
- Permet le raccord des 2 voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg à la nouvelle situation en Gare de Bettembourg
- Remplace le poste directeur existant



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR INTEGRÉ ETTTELBRUCK

- Poste directeur à la pointe de la technologie, unique au monde
- Modèle pour le futur nouveau poste directeur de Bettembourg
- Permet la gestion centralisée, intégrée et simplifiée des éléments en relation avec l'ETCS
- Moins/peu d'impact pour les clients en cas de besoin d'adaptation



GARE HOWALD (PHASE II)

- Partie intégrante du concept de la Gare de Luxembourg qui prévoit l'exploitation indépendante des trains de la nouvelle ligne et de la ligne « Luxembourg – Bettembourg » existante

COMMANDE DE 34 AUTOMOTRICES À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE



Pionnier
ATO

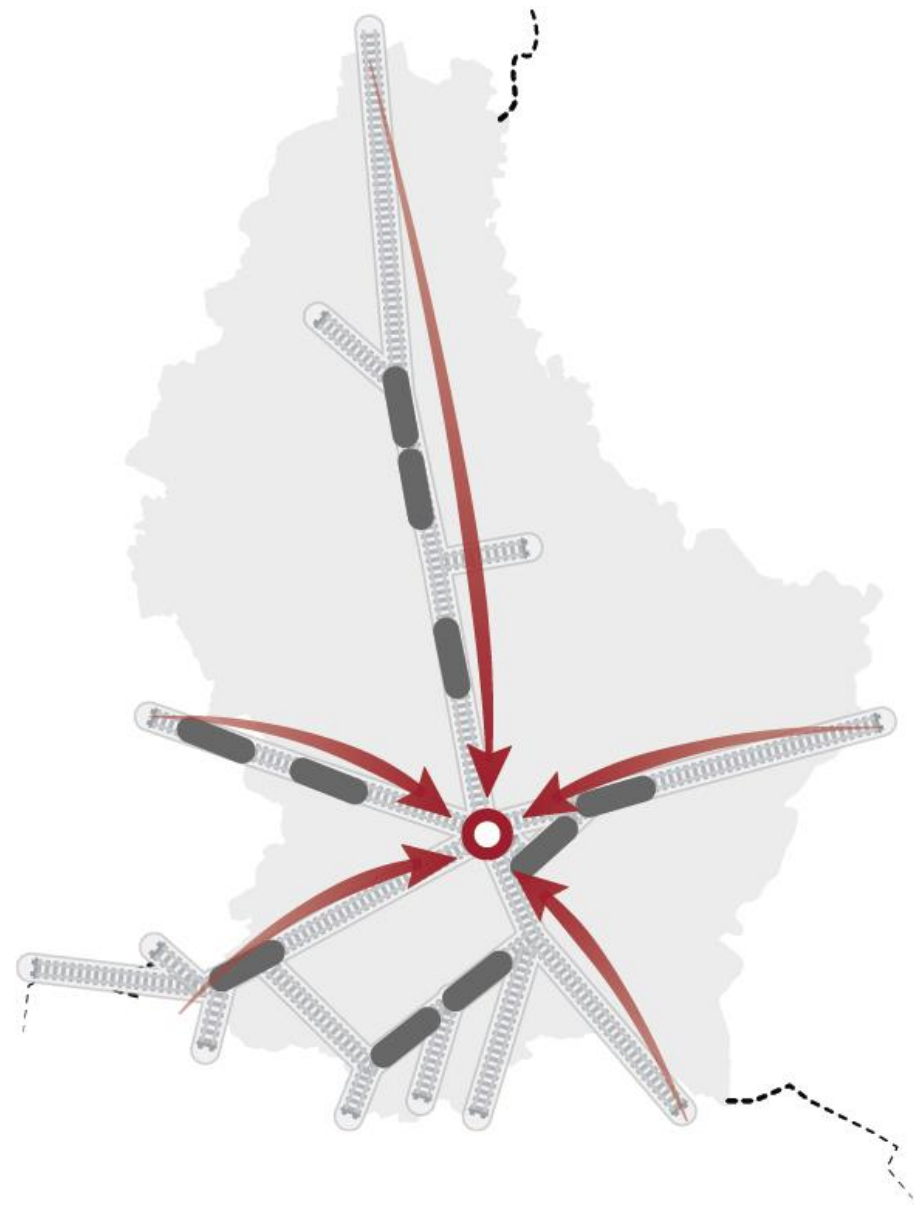
GAINS EN PONCTUALITÉ ET EN EFFICIENCE GRÂCE À
L'AUTOMATISATION DE CERTAINS ÉLÉMENTS DE LA CONDUITE

DES SOLUTIONS INTÉGRÉES POUR PARFAITEMENT ALLIER PERFORMANCE ET SÉCURITÉ



Pionnier
ETCS

PREMIER RÉSEAU EN EUROPE ÉQUIPÉ À 100% EN ETCS
& POSTES DIRECTEURS INTÉGRÉS UNIQUES AU MONDE

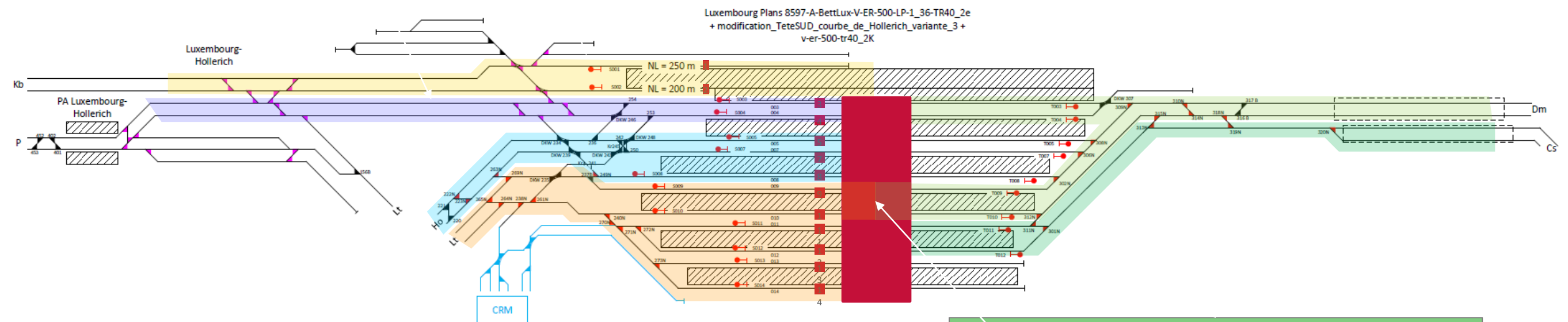


L'extension et l'adaptation de la Gare de Luxembourg comme condition sine qua non pour un trafic plus fluide, la réduction de « l'effet domino » ainsi que la qualité des services offerts

Ligne 50: Kleinbettingen – Arlon – Bruxelles

Ligne 70: Luxembourg – Rodange – Athus – Longwy

Ligne 10: Ettelbruck – Troisvierges – Liège



Ligne 30: Wasserbillig – Trèves – Coblence

Ligne 90: Bettembourg (via nouvelle ligne) – Thionville – Metz - Paris

Corridor Nord-Sud (lignes 10 & 60)

Ligne 60: Bettembourg (via ancienne ligne) – Dudelange / Esch-Alzette – Rodange

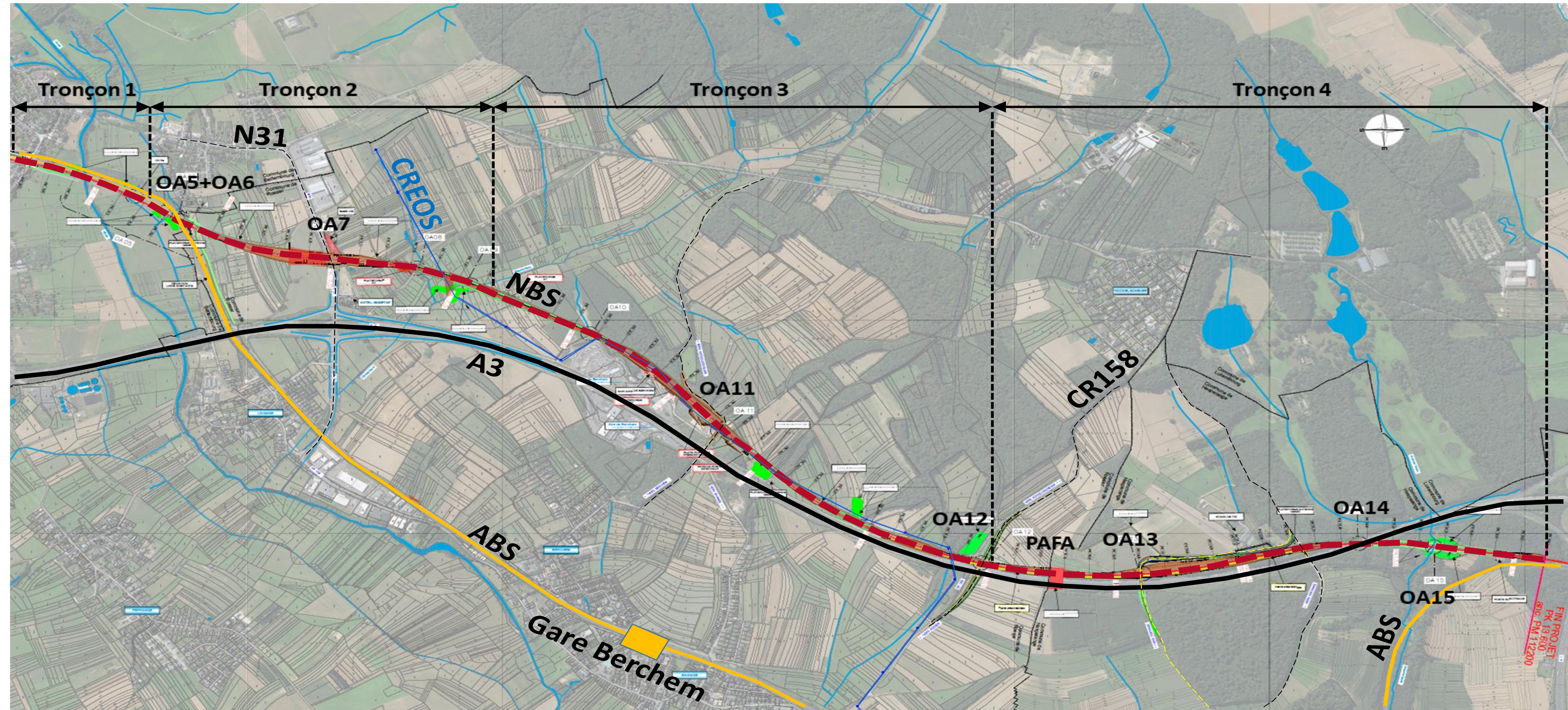
CAPACITÉS & FLEXIBILITÉ

2 nouveaux quais, 4 nouvelles voies à quai dans la **Gare de Luxembourg**

VOIES DEDIÉES PAR LIGNE ET CORRIDOR NORD-SUD

L'adaptation du plan des voies pour améliorer les flux et réduire l'effet domino

Loi de financement No. 7244 du 22.05.2018



Projet de loi N° 6669 / Voté le 16 octobre 2014 / Budget = 292 013 570 € (indice du coût de la construction 730,85 du 01.04.2013)

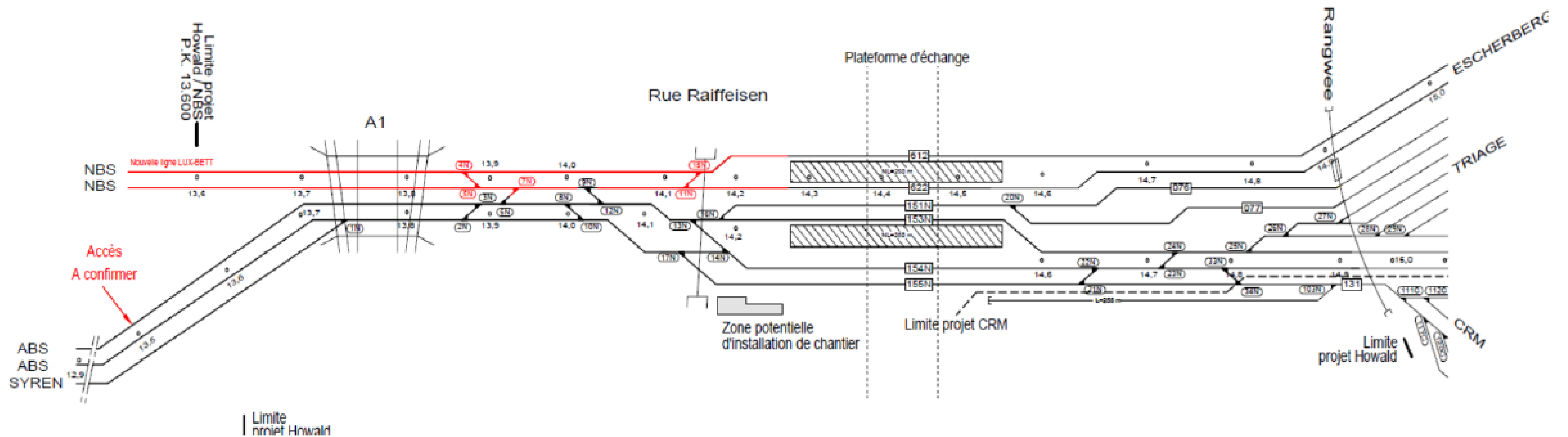
Phase 1 : Raccord provisoire / Début 2015 à fin 2020

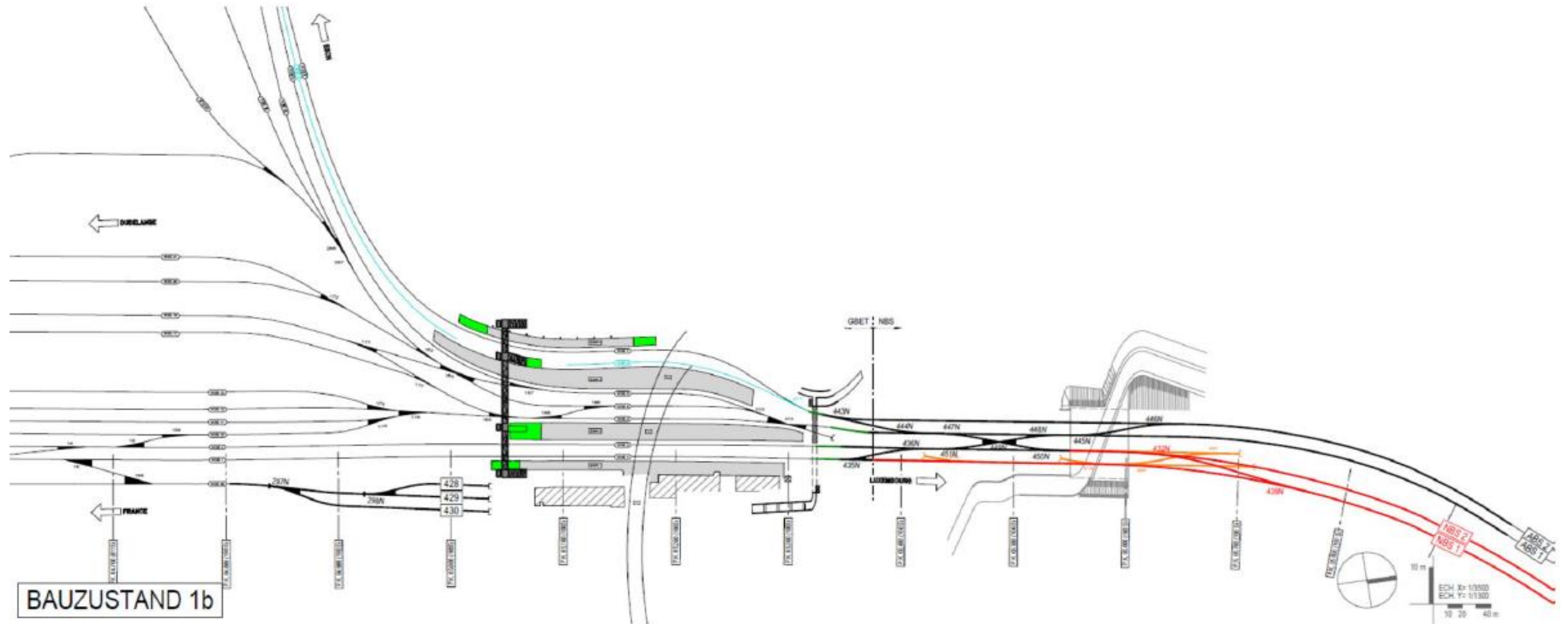
- Réalisation de la nouvelle ligne (NBS) et déplacement de la ligne existante (ABS) au nord de Bettembourg.
- Raccord provisoire de la NBS à deux voies et de l'ABS à une voie en gare de Bettembourg.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Bettembourg. (motion adoptée le 13.10.2011, **loi de financement nécessaire**)
- Raccord provisoire de la NBS à une voie existante de l'ABS au sud de Howald.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Luxembourg le 15.07.2018

Phase 2 : Raccord définitif / Début 2021 à fin 2024

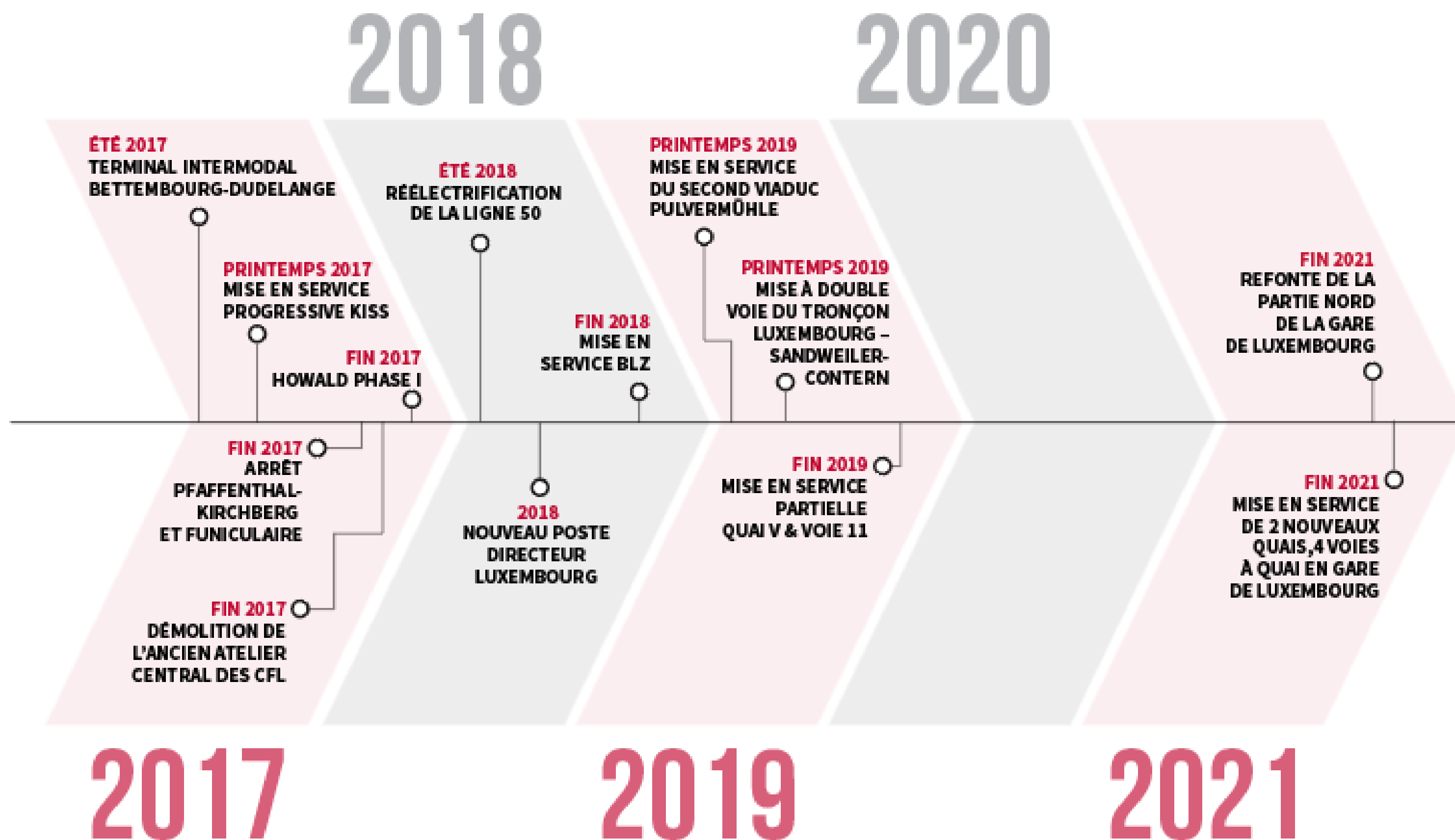
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Bettembourg.
Réaménagement complet de la gare de Bettembourg. (**loi de financement nécessaire**)
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Howald.
Aménagement de la gare Howald – Phase II. (**loi de financement en cours de préparation**)

La loi de financement couvre uniquement les travaux de la Phase 1





Loi de financement en élaboration





OA5 + OA6 (SAUT-DE-MOUTON)



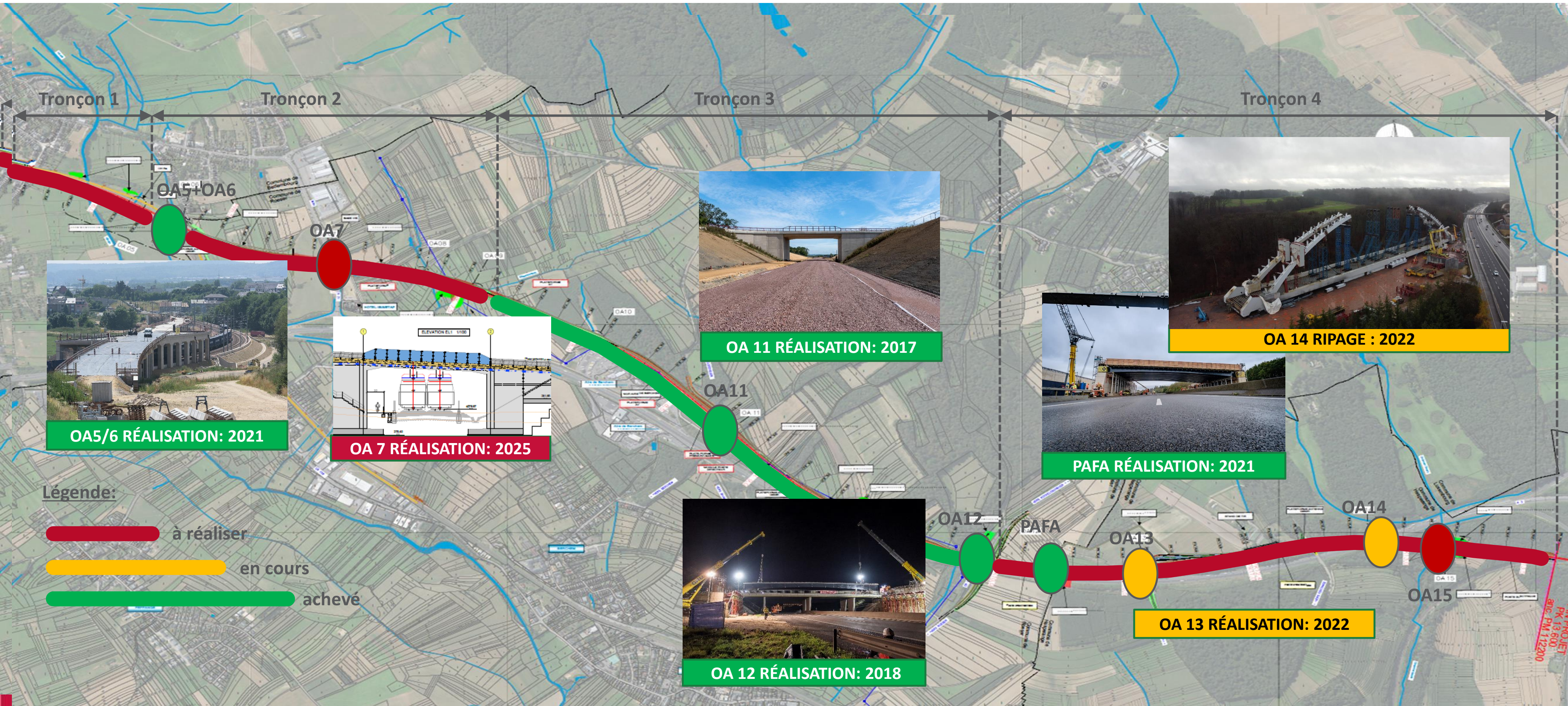
OA 11

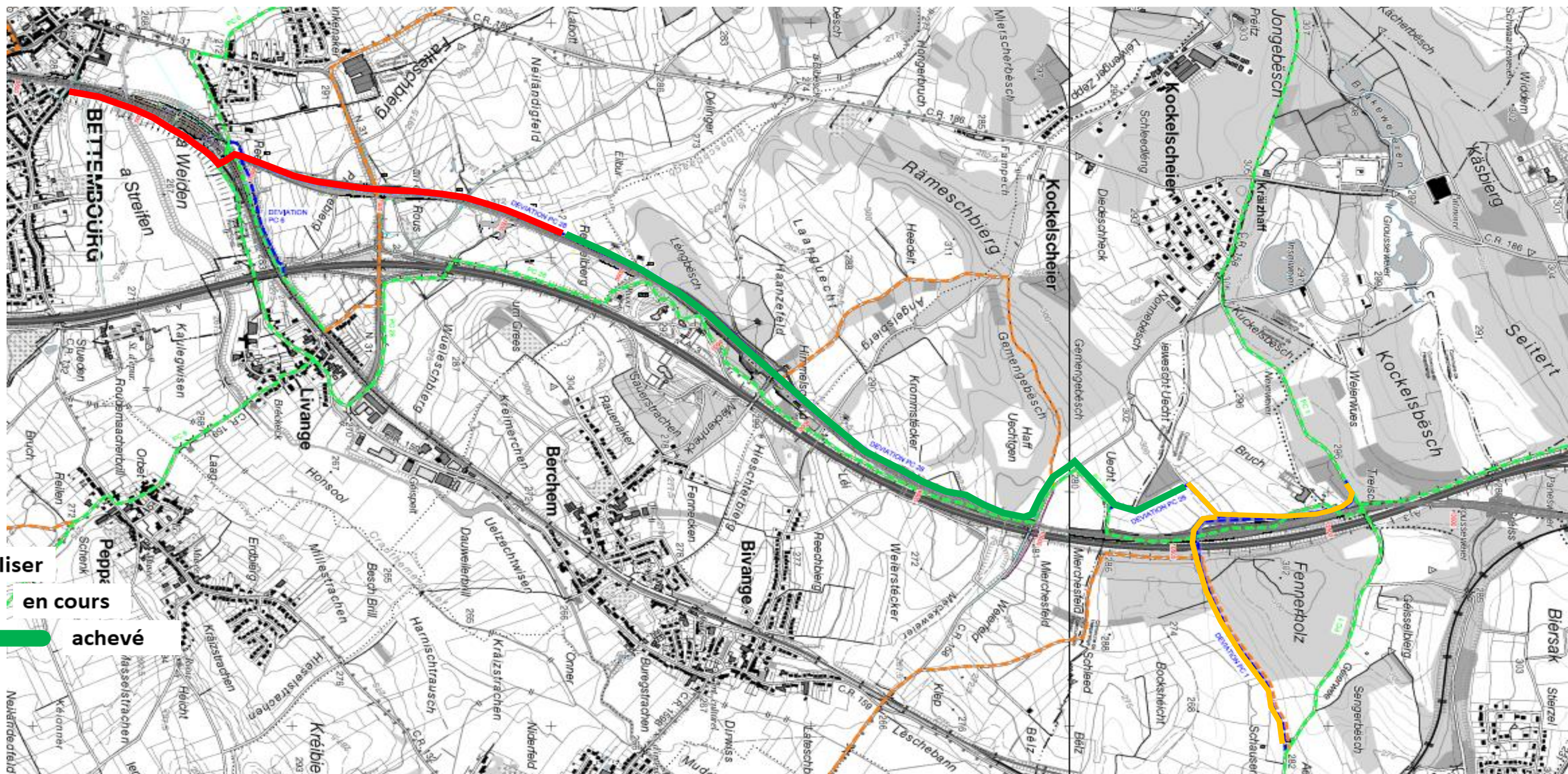


PASSAGE FAUNE



OA 12

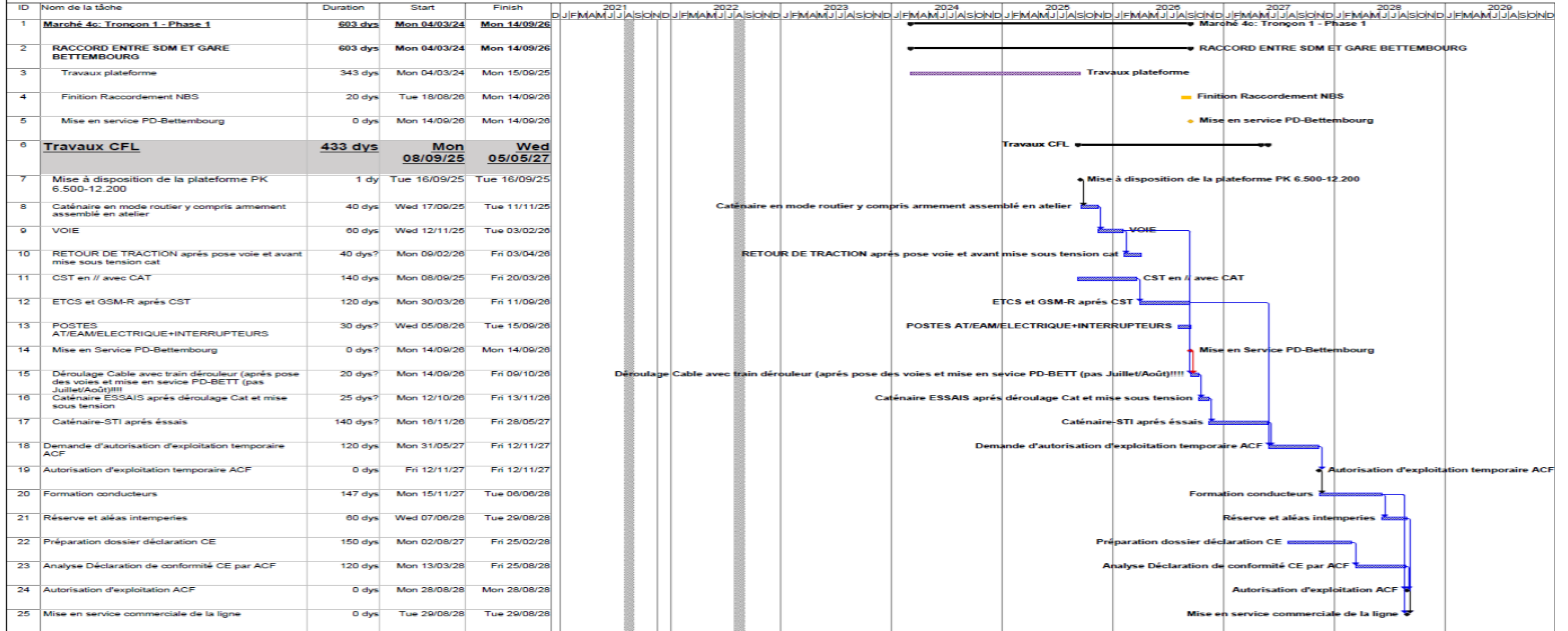


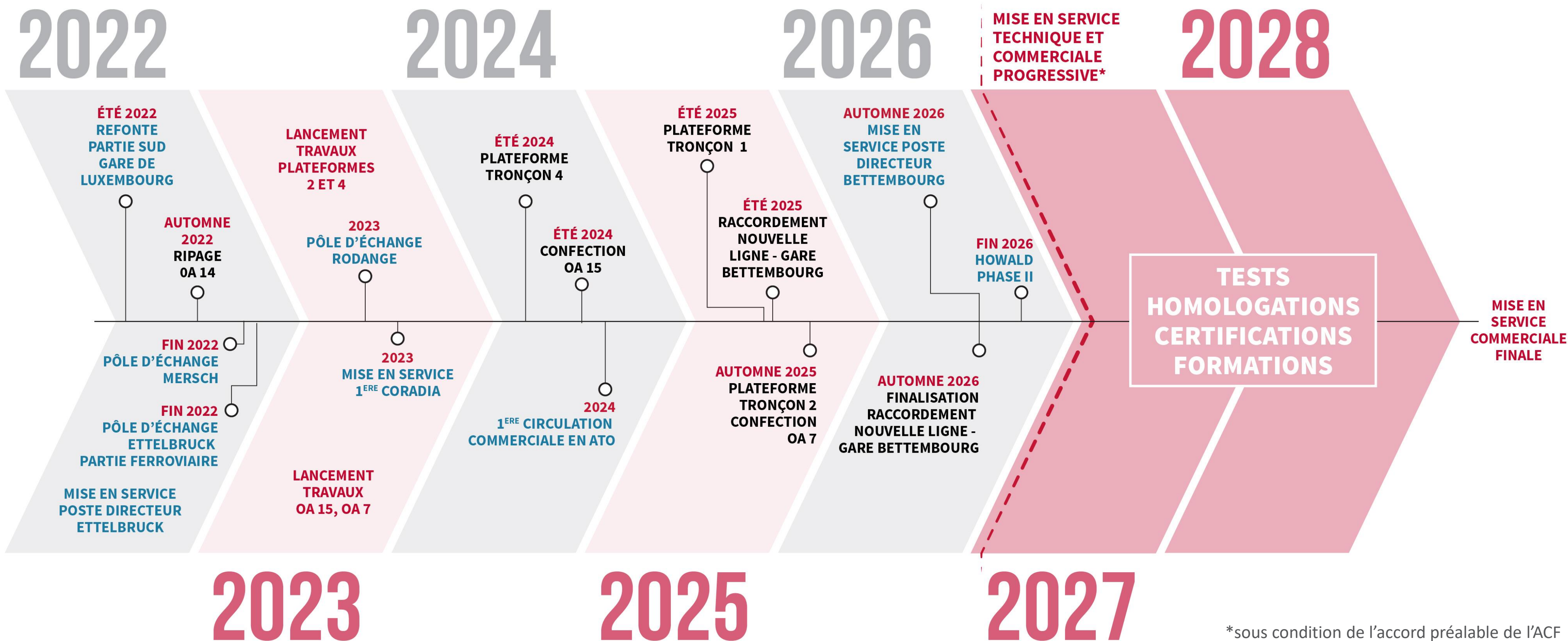


- ❗ Forte interdépendance des différentes phases de travaux ainsi qu'avec d'autres projets
- ❗ Acquisition des emprises (dernière parcelle acquise en juin 2021)
- ❗ Changements cadre réglementaire et modification ouvrages d'art surplombant l'A3
- ❗ Mesures compensatoires supplémentaires (passage faune)
- ❗ Pénurie de matériaux et autres impacts liés au COVID-19
- ❗ Tests, homologations, certifications et formations avant mise en service commerciale définitive

**Ligne Luxembourg-Bettembourg
Planning optimisé des travaux
(PDB en Septembre 2026)**

EXE_ZZZZ_P_Z_GEN_005-E3_6 23/11/2021





*sous condition de l'accord préalable de l'ACF



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Annexes

 Acquisition de 300 parcelles, soit 52 ha. d'emprises (12/2014 - 06/2021)

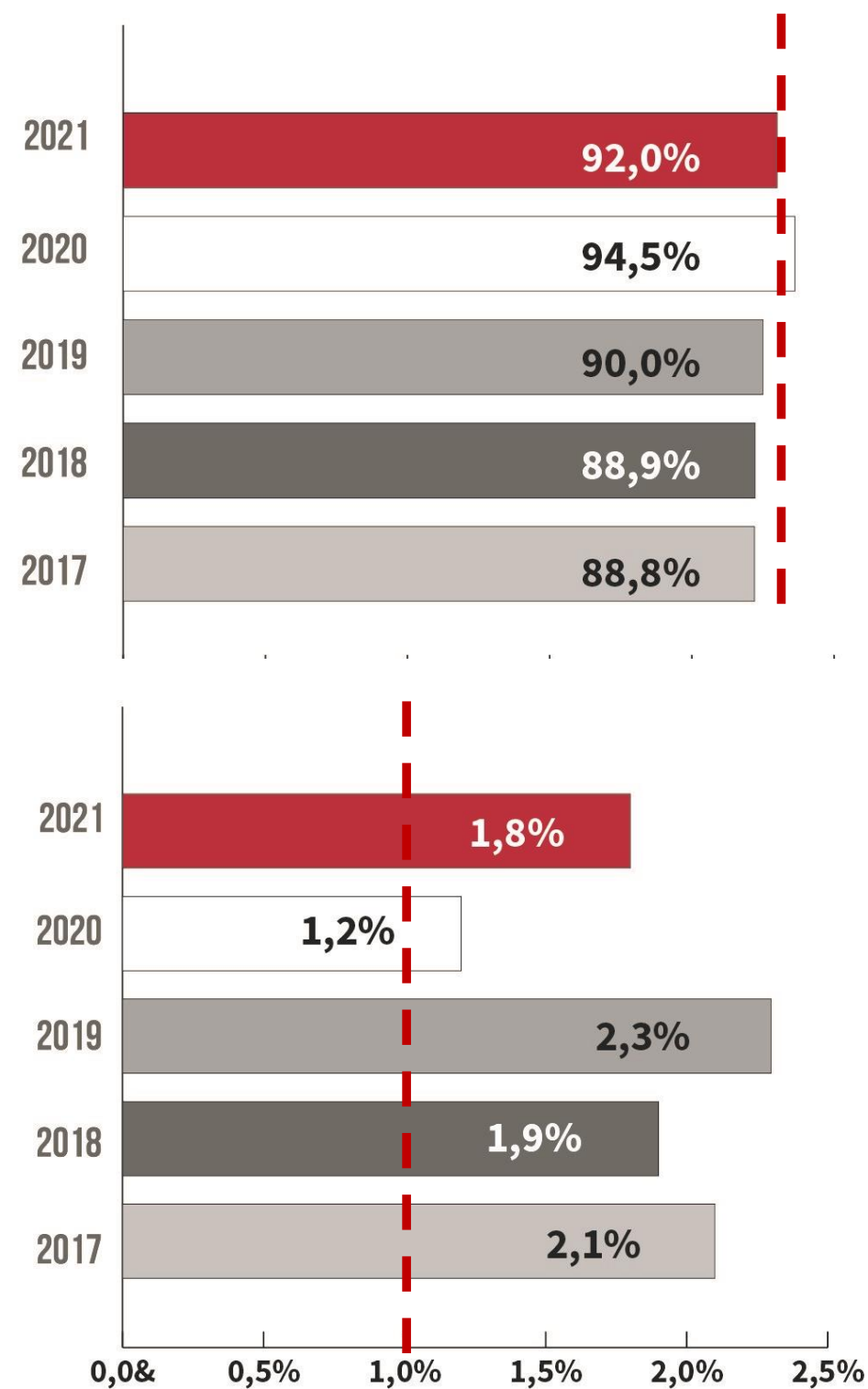
 Débroussaillage (01/2015 – 02/2020)

 Déplacement de la ligne aérienne haute-tension CREOS 220kV (02/2016 – 03/2016)

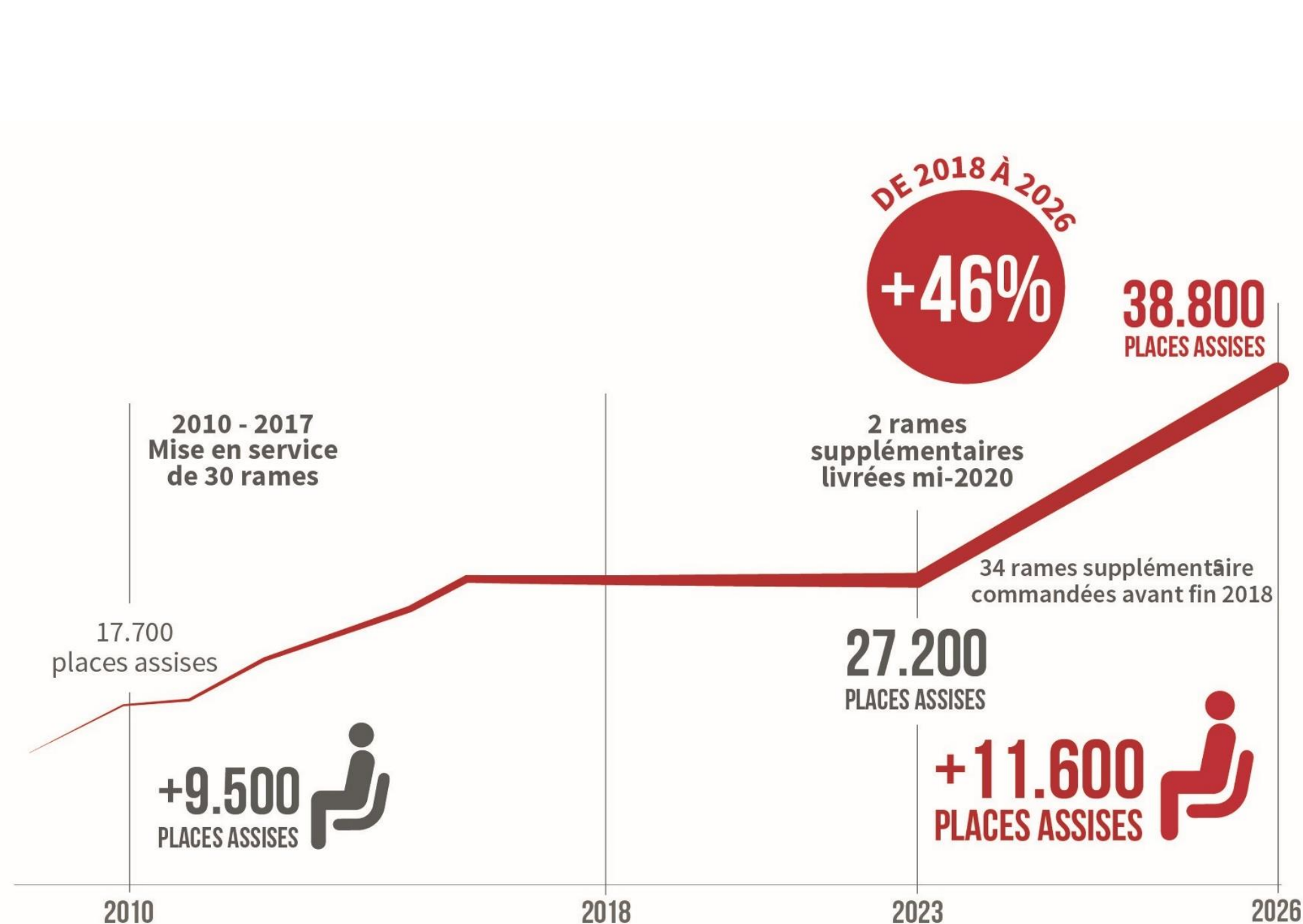
 Fouilles archéologiques (04/2016 – 10/2016)

 Plateforme tronçon 3 (03/2018 – 09/2021)

UNE OFFRE FIABLE ET DES TRAINS PONCTUELS

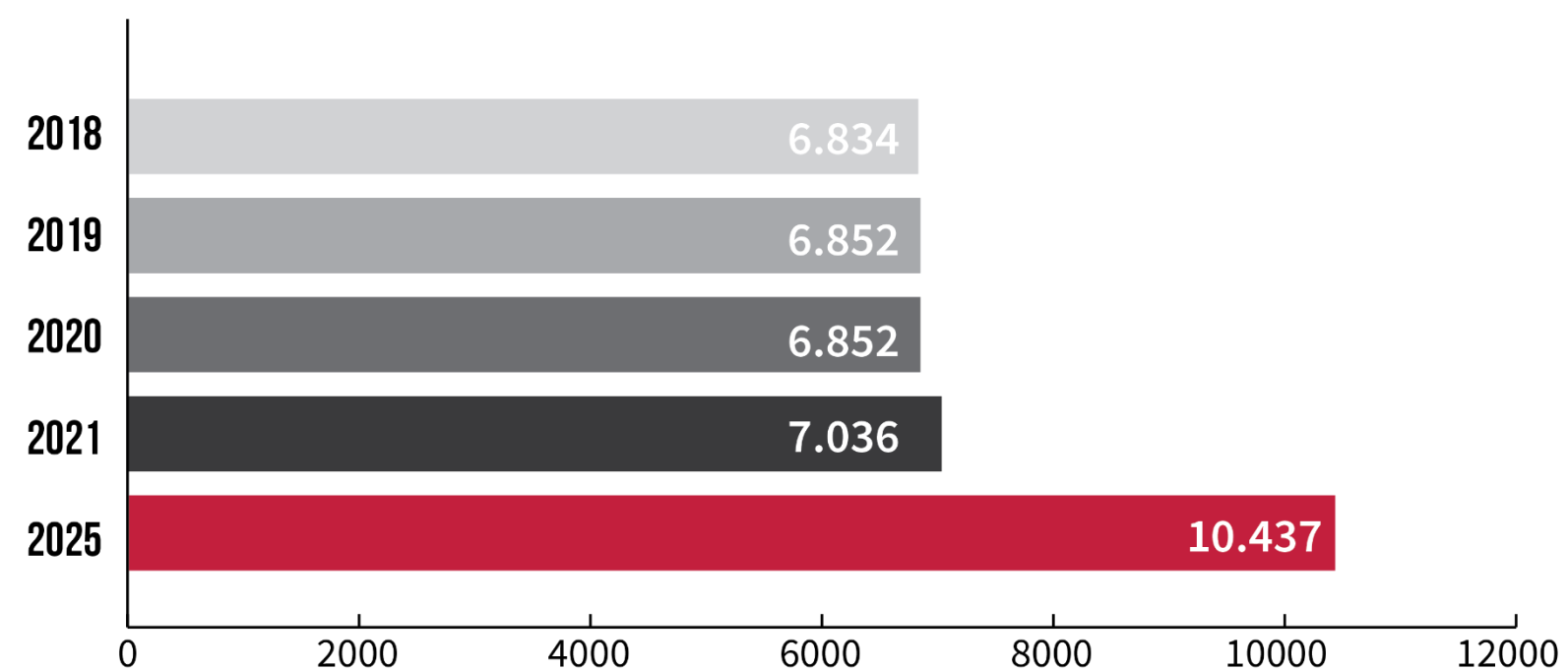


UNE AUGMENTATION DES PLACES ASSISES À BORD DES TRAINS



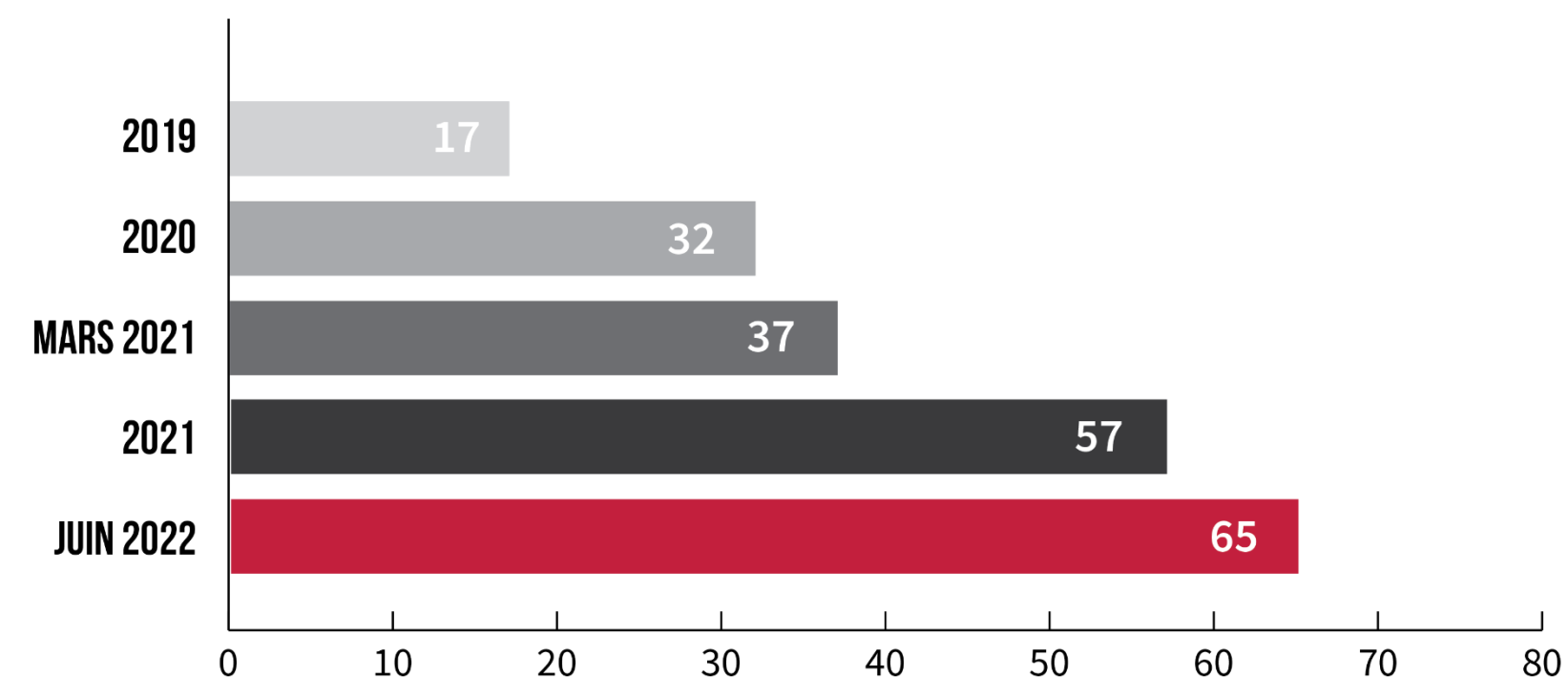
UN ACCÈS FACILITÉ À L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC

Augmentation progressive des emplacements parkings



DES GARES CONNECTÉES POUR DES CLIENTS BIEN INFORMÉS

Augmentation progressive des gares équipées en WiFi



7841/02

N° 7841²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (14.1.2022).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(14.1.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 6 janvier 2021.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras) ainsi que les propositions de texte du Conseil d'Etat que la Commission a fait siennes (figurant en caractères soulignés).

Amendements

Amendement 1^{er} – Article 7, paragraphe 6

La commission propose de modifier l'article 7, paragraphe 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7**

(...)

(6) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées. Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour tous les 5 ans afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées. »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'Etat constate qu'au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

La commission parlementaire a décidé de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État.

Par ailleurs, afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État de définir plus précisément la fréquence de mise à jour, la commission propose de remplacer le terme « régulièrement » par « 5 ans ».

Amendement 2 – Article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o

La commission propose de modifier l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

- b) 2^o ~~posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. »~~

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et de lui permettre de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de biffer la phrase « posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. » et de la remplacer par « justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. », reprenant ainsi le libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012, comme suggéré par le Conseil d'État.

Amendement 3 – Article 13, paragraphe 6, point 1^o

La commission propose de modifier l'article 13, paragraphe 6, point 1^o du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

(...)

- a) 1^o ~~ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents justifiant d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ; »~~

Commentaire de l'amendement 3

La commission propose de biffer le bout de phrase « ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents » du paragraphe 6, point 1^o, et de le remplacer par le bout de phrase « ils justifient d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ; ». Suite à la remarque émise par le Conseil d'État dans son avis du 26 octobre 2021 à l'endroit du paragraphe 1^{er} de l'article 13, il semble plus cohérent de modifier également le libellé du point 1^o du paragraphe 6 du projet de loi afin de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est envoyée à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement, aux fins qu'il appartiendra.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

(2) Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, la présente loi s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

(3) La présente loi s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en-dehors des agglomérations, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions notifie à la Commission européenne, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci.

(5) (4) La présente loi ne s'applique pas aux tunnels routiers relevant du champ d'application de la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;
- 2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;

- 4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;
- 5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;
- 6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;
- 10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;
- 11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

(1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, ~~le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

(2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, ~~le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

(3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

(1) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.

(3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé l'article 13.

(4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

(5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, ~~le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe au rapport.

(6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

(7) La Commission européenne fournit des orientations sur la conception de « bords de route qui pardonnent » et de « routes lisibles et explicites », au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que des orientations sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables.

Art. 5. Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

(1) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.

(2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

- a) 1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ; et
- b) 2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux du trafic.

(3) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, ~~le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ l'Administration des ponts et chaussées peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe IIIIV.

(5) La Commission européenne fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.

~~(6)~~ (5) Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1^{er}, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, ~~le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ l'Administration des ponts et chaussées classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

(1) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ s'assure que le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question. Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure.

(2) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente loi et de la loi précitée du 21 novembre 2007. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

(3) Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour

~~veiller à la bonne application de ces lignes directrices.~~ Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Suivi des procédures pour les routes en exploitation

(1) Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 sont suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

(2) Lors de la réalisation des inspections routières ciblées, les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis III peuvent être pris en compte.

(3) Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13.

(4) Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, ~~le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ l'Administration des ponts et chaussées identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

(5) Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

(6) ~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.~~ Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour **tous les 5 ans** afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées veille à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

~~Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions~~ L'Administration des ponts et chaussées met en place un système national pour les déclarations volontaires, qui est accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité routière perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Art. 11. Gestion des données

(1) La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Dans la mesure du possible, ce rapport reprend tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IVV.

(2) Le Ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national

routier. Il peut être opté pour une ventilation plus poussée des taux de ces coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Art. 12. Lignes directrices

~~(1) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions élabore, par voie de règlement grand-ducal, des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi. Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.~~

~~(2) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions communique ces lignes directrices à la Commission européenne dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.~~

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- a) 1° être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;
- b) 2° ~~posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.~~

(2) Le programme de la formation et des cours de perfectionnement d'auditeur est défini par voie de règlement grand-ducal.

La formation d'auditeur a trait aux spécificités de la sécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.

(3) Le ~~M~~ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre aux candidats ayant satisfait aux conditions citées au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation prévue au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

À condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions organise la formation et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans autre un État membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne aux auditeurs de sécurité routière avant le 19 décembre 2008 sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

(6) Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

- a) 1° ils ~~possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ;~~
- b) 2° les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;
- e) 3° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Art. 14. Etablissement de rapports

Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions soumet un rapport à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

Art.154. Disposition abrogatoire

La loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

Art. 16. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

ANNEXE I

**ELEMENTS INDICATIFS DES EVALUATIONS
DES INCIDENCES SUR LA SECURITE ROUTIERE**

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
 - a) définition du problème ;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo ;
 - c) objectifs de sécurité routière ;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/-avantages ;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte :
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic ;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, : sorties, intersections, passages à niveau) ;
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, : piétons, cyclistes, motocyclistes) ;
 - e) trafic (par exemple : volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - f) saisonnalité et conditions climatiques ;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
 - h) activité sismique.

*

ANNEXE II

ELEMENTS INDICATIFS DES AUDITS
DE SECURITE ROUTIERE

1. Critères applicables au stade de la conception :
 - a) situation géographique (par exemple : exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique ;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
 - c) nombre et type de voies ;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route ;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau ;
 - f) conditions météorologiques ;
 - g) vitesses de conduite ;
 - h) profils en travers (par exemple : largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers) ;
 - i) alignements horizontaux et verticaux ;
 - j) visibilité ;
 - k) disposition des points de jonction ;
 - l) transports publics et infrastructures publiques ;
 - m) passages à niveau ;
 - n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes ;
 - v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone ;
 - vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :
 - a) tracé ;
 - b) signalisation et marquage cohérents ;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - d) équipements de bord de route ;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - f) obstacles fixes en bord de route ;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres ;
 - h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :
 - a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;
 - c) état de la chaussée.

4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

*

ANNEXE II-bisIII

**ELEMENTS INDICATIFS DES INSPECTIONS
DE SECURITE ROUTIERE CIBLEES**

1. Tracé de la route et profil en travers :
 - a) visibilité et distances de visibilité ;
 - b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée ;
 - c) tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
 - d) accès aux propriétés et aménagements adjacents ;
 - e) accès des véhicules de service et d'urgence ;
 - f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).
2. Intersections et échangeurs :
 - a) pertinence du type d'intersection/échangeur ;
 - b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
 - c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections ;
 - d) visibilité à l'intersection ;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple : arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.) ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - a) dispositions pour les piétons ;
 - b) dispositions pour les cyclistes ;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - d) transports publics et infrastructures publiques ;
 - e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
4. Éclairage, signalisation et marquage :
 - a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
 - c) panneaux de signalisation ;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation ;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
 - f) contraste approprié du marquage routier ;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - h) équipements de bord de route appropriés.
5. Feux de signalisation :
 - a) exploitation ;
 - b) visibilité.

6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
 - a) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables) ;
 - d) traitement des extrémités de glissières ;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
7. Chaussée :
 - a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence ;
 - c) matériaux/graviers/pierres meubles ;
 - d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.
8. Ponts et tunnels :
 - a) présence et nombre de ponts ;
 - b) présence et nombre de tunnels ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
9. Autres éléments :
 - a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
 - b) dispositions pour les poids lourds ;
 - c) éblouissement causé par les phares ;
 - d) travaux routiers ;
 - e) activités dangereuses en bord de route ;
 - f) informations appropriées dans les équipements STI (Spécification Technique d'Interopérabilité) (par exemple : panneaux à messages variables) ;
 - g) faune sauvage et animaux ;
 - h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

*

ANNEXE *HHIV*

ELEMENTS INDICATIFS DES EVALUATIONS DE LA SECURITE DE L'ENSEMBLE DU RESEAU ROUTIER

1. Généralités :
 - a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
 - b) longueur du tronçon routier ;
 - c) type de zone (urbaine, rurale) ;
 - d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
 - e) densité des points d'accès aux propriétés ;
 - f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
 - g) présence de travaux routiers ;
 - h) présence d'aires de stationnement.
2. Volumes du trafic :
 - a) volumes du trafic ;

- b) volumes de motocycles observés ;
 - c) volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - e) volumes de poids lourds observés ;
 - f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
3. Données relatives aux accidents :
- a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
 - b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
4. Caractéristiques d'exploitation :
- a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles; pour les camions) ;
 - b) vitesse d'exploitation (85e centile) ;
 - c) régulation de la vitesse et/ou modération du trafic ;
 - d) présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
 - e) avertissement de zone scolaire ;
 - f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
5. Caractéristiques géométriques :
- a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité ;
 - b) tracé en plan ;
 - c) profil en long ;
 - d) visibilité et distances de visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) environnement de bord de route et zones de sécurité ;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;
 - c) distance des obstacles par rapport au bord de route ;
 - d) densité des obstacles ;
 - e) bandes rugueuses ;
 - f) dispositifs de retenue routiers.
7. Ponts et tunnels :
- a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Intersections :
- a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;
 - b) canalisation du trafic ;
 - c) qualité des intersections ;
 - d) volume des intersections ;
 - e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
9. Entretien :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence de la chaussée ;

- c) état des accotements (y compris la végétation) ;
 - d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délimitation ;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.
10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - c) clôtures piétonnières ;
 - d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
 - e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;
 - f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
 - h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille ;
 - b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents ;
 - c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
 - d) systèmes de gestion des incidents ;
 - e) systèmes de communication avec les services d'urgence.

*

ANNEXE ~~IV~~

INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants :

- 1) localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS (Global Navigation Satellite Systems) ;
- 2) images et/ou diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3) date et heure de l'accident ;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5) gravité de l'accident ;
- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7841/03

N° 7841³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(8.3.2022)

Par dépêche du 14 janvier 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 6 janvier 2021.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements en projet répondent aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 26 octobre 2021. En particulier, le Conseil d'État relève avoir été suivi dans ses considérations quant à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées, au lieu du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

En particulier, ont été reprises les suggestions du Conseil d'État relatives à l'article 6, paragraphe 3, et à l'article 12, paragraphe 1^{er}, ce qui lui permet de lever les oppositions formelles y relatives.

Amendement 1

L'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, conformément aux suggestions faites par le Conseil d'État, ce qui n'appelle pas d'observation.

Amendement 2

L'amendement sous examen porte sur l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o et reprend la suggestion du Conseil d'État de reprendre pour la définition de l'expérience professionnelle « appropriée » le libellé de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Amendement 3

L'amendement sous examen porte sur l'article 13, paragraphe 6, point 1^o, dans un souci de cohérence avec la teneur proposée par l'amendement 2 à l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o. Le Conseil d'État y marque son accord, mais se demande si l'article 13, paragraphe 6, point 1^o, n'est pas superfétatoire, la condition de l'expérience professionnelle d'au moins trois ans devant déjà être remplie lors de la candidature à la formation d'auditeur.

Texte coordonné

À l'article 1^{er}, point 3^o, la « route principale » est définie comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ~~ou les deux~~ », les termes « ou les deux » étant désormais omis. Cette modification ne résulte pas de la lettre de la directive, ni d'une suggestion du Conseil d'État et n'a pas fait l'objet d'un amendement proprement dit ou d'un commentaire. Le Conseil d'État peut marquer son accord avec ce nouveau libellé, mais aurait préféré se voir saisi d'un amendement proprement dit.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Observation générale*

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 8 mars 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

13



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 17 mars 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
2. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, Mme Jessie Thill remplaçant Mme Semiray Ahmedova, M. Carlo Weber

Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Romain Spaus, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Paul Mangel, directeur adjoint de l'Administration des ponts & chaussées

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 7841 **Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 8 mars 2022.

Amendement 1^{er} – Article 7, paragraphe 6

Le Conseil d'État relève que l'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, et ceci conformément aux suggestions faites par la Haute Corporation.

Cet amendement n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Amendement 2 - Article 13, paragraphe 1^{er}, point 2°

Le Conseil d'État constate que l'amendement fait droit à sa suggestion de reprendre pour la définition de l'expérience professionnelle « appropriée » le libellé de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 3 - Article 13, paragraphe 6, point 1°

Le Conseil d'État marque son accord à l'amendement parlementaire, mais se demande si l'article 13, paragraphe 6, point 1°, n'est pas superfétatoire, la condition de l'expérience professionnelle d'au moins trois ans devant déjà être remplie lors de la candidature à la formation d'auditeur.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État de supprimer l'article 13, paragraphe 6, point 1°.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ». La commission fait droit à la remarque du Conseil d'État.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans le cadre du dossier sous rubrique.

2. Divers

Il n'y aura pas de réunion de commission parlementaire en date du 31 mars 2022.

Madame Octavie Modert (CSV) réitère sa demande de recevoir plus d'informations concernant l'utilisation de grands bus par la CFL utilisés pour conduire les chauffeurs de bus du hangar jusqu'au point de départ de leur ligne de bus.

En outre, l'oratrice réitère sa demande de recevoir plus d'informations concernant la N10.

De plus amples informations parviendront à l'oratrice dans les meilleurs délais.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) renvoie à la demande de la sensibilité politique Piraten de mettre à l'ordre du jour d'une réunion, en présence du Ministre de la Mobilité, le sujet des embouteillages sur l'A4 à la sortie vers la Croix de Cessange (courrier n°271208 du 28 février 2022).

Le problème étant connu et étant donné qu'il n'y a pas de solution miracle à court terme, il est assuré que le problème sera résolu à long terme.

Monsieur Marc Goergen est d'accord avec la proposition que la demande de sa sensibilité politique pourra être classée comme traitée.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

14



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 21 avril 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 3 et 10 février, 3 et 17 mars 2022
2. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Semiray Ahmedova, observatrice

M. Charles Margue remplaçant M. Marc Hansen
Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Romain Spaus, Mme Sylvie Aust, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Hansen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 3 et 10 février, 3 et 17 mars 2022

Les projets de procès-verbal des réunions des 3 et 10 février, 3 et 17 mars 2022 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Suite à une brève présentation par Madame la Présidente de la Commission, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

3. Divers

Madame la Présidente de la commission parlementaire attire l'attention sur la demande de convocation du groupe politique CSV, souhaitant voir se réunir la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace ; de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics et de la Commission des Finances et du Budget dans le cadre du sujet :

« La cession des actions du groupe Luxair détenues par la Banque Internationale à Luxembourg ».

La Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace et la Commission des Finances et du Budget estiment que la demande ne tombe pas dans le champ de compétence de leur ressort respectif.

La demande sera par conséquent traitée uniquement au sein de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Monsieur le Ministre de la Mobilité propose alors de traiter ladite demande dans le cadre de la présente réunion.

Suite à l'annonce de la BIL de réfléchir à la vente de sa participation de 13% dans la société Luxair, Monsieur le Ministre de la Mobilité informe que l'État se positionnera sur le sujet si des démarches officielles seront effectivement entreprises dans le cadre des statuts de Luxair.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7841/04

N° 7841⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(21.4.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 9 juin 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, du texte de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, du texte de la directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ainsi que d'un tableau de concordance.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 26 octobre 2021.

Lors de la réunion du 6 janvier 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal GARY a été désignée comme Rapportrice.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 14 janvier 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 8 mars 2022.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné l'avis complémentaire dans sa réunion du 17 mars 2022.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 21 avril 2022.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d'abroger et de remplacer cette dernière.

Les objectifs stratégiques de l'UE en matière de sécurité routière

Dans sa communication au Parlement européen, au Conseil de l'Union européenne, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 20 juillet 2010 intitulée « Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 », la Commission européenne a déclaré que les objectifs stratégiques de l'UE sont de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050. Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont au point mort ces dernières années. Un nouvel objectif intermédiaire, à savoir réduire de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 par rapport à 2020, a été approuvé par le Conseil de l'Union européenne dans ses conclusions du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017. Des efforts supplémentaires doivent donc être consentis pour atteindre ces deux objectifs.

Les modifications apportées par la directive (UE) 2019/1936

Dans ce contexte, la directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l'instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi. La nouvelle directive s'applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu'elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'UE, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

La directive innove encore dans la mesure où un suivi des procédures pour les routes en exploitation est instauré. Il s'agit de garantir qu'une suite sera donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier. Les résultats des évaluations sont suivis soit d'inspections de sécurité routières ciblées, soit de mesures correctives directes pour renforcer la sécurité des tronçons routiers concernés.

La directive innove encore en ce sens que les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte dans les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) afin d'améliorer leur sécurité sur la route.

Par ailleurs, une attention particulière est accordée au marquage routier et à la signalisation routière afin d'augmenter la lisibilité et la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s'efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre

aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.

Fiche financière

Ce projet de loi aura un impact financier sur le budget de l'État du fait qu'il prévoit la mise en œuvre des procédures pour garantir et améliorer la sécurité des infrastructures routières ainsi que les mesures afférentes. Une estimation de l'impact financier est néanmoins difficile.

A. Dépenses annuelles afin de réaliser les procédures nécessaires.

Les procédures « évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure » et « audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure » sont liées directement à la planification de nouveaux projets routiers. Les frais générés par ces procédures dépendent directement du nombre de nouveaux projets routiers sur le réseau routier faisant partie du champ d'application, ce qui rend une estimation de coûts difficile.

L'exécution de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier faisant partie du champ d'application dans des intervalles réguliers cause des frais supplémentaires. Ces frais dépendent directement de la fréquence des évaluations et de l'envergure du champ d'application.

Estimée par l'Administration des Ponts et Chaussées sur une période de cinq ans, l'évaluation de la sécurité de 165 km du réseau autoroutier devrait coûter environ 650.000 € TTC et celle de 175 km du réseau des routes principales environ 1.200.000 € TTC.

Les inspections de sécurité routière périodiques ne provoquent pas de frais directs puisqu'elles sont, déjà aujourd'hui, exécutées par le personnel de l'Administration des Ponts et Chaussées.

B. Dépenses d'investissement suite aux résultats des différentes procédures

Les investissements nécessaires à la sécurisation du réseau routier dépendent directement des résultats des différentes procédures. Comme il est impossible de prévoir ces résultats, une estimation de l'impact financier est difficile. Il est à noter que la planification et l'exécution des mesures de sécurisation du réseau routier requièrent également des ressources humaines supplémentaires.

Pour la mise en place et l'organisation de la formation des auditeurs prévus à l'article 13, l'Administration des Ponts et Chaussées s'attend à des frais de 50.000 € TTC.

Il y a finalement lieu de rappeler que les dépenses liées à la gestion de la sécurité des infrastructures routières sont autorisées annuellement par la Chambre des Députés dans le cadre de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État : l'impact financier des procédures à réaliser ainsi que des mesures de sécurisation sur le budget de l'État est donc déterminé par cette loi annuelle. Ces dépenses sont imputées chaque année sur le Fonds des Routes et sur le budget normal pour les dépenses liées à l'exploitation et à l'entretien.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (26.10.2021)

Dans son avis du 19 janvier 2021, le Conseil d'État a émis trois oppositions formelles pour non-conformité constitutionnelle, la première par rapport à l'article 6, paragraphe 3, la deuxième par rapport de l'article 12, paragraphe 1^{er} et la troisième par rapport à l'article 13, paragraphe 1^{er}.

La Haute Corporation constate par ailleurs que la loi en projet retranscrit de manière littérale la plupart des dispositions de la directive à transposer, et se propose de remplacer, tout au long du dispositif, les termes « États membres » par celui de « ministre », celui-ci se trouvant défini comme étant le « ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions ». Cependant, alors que la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières que la loi en projet entend abroger, se réfère de manière cohérente à l'Administration des ponts et chaussées, les auteurs du projet sous avis remplacent également la référence à l'Administration des ponts et chaussées par une référence au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

Étant donné que la directive 2008/96/CE précitée vise précisément les organes « participant, en raison de [leurs] compétences, à la mise en œuvre de la présente directive », le Conseil d'État propose de s'en tenir aux formulations employées dans la loi précitée du 27 avril 2012, en visant l'Administration des ponts et chaussées à chaque fois qu'elle met en œuvre les dispositions de la loi en projet, ceci dans un objectif de systématisation tant pour les articles anciens faisant l'objet d'un simple remplacement que pour les articles modifiés ou nouveaux.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (08.03.2022)

Dans son avis complémentaire concernant les trois amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 6 janvier 2022, le Conseil d'État constate que ces amendements en projet répondent aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 26 octobre 2021 et relève en particulier avoir été suivi dans ses considérations quant à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées, au lieu du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Il est dès lors en mesure de lever les trois oppositions formelles.

Enfin, le Conseil d'État se doit de constater l'omission de 3 mots au niveau de l'article 1^{er}, point 3^o du texte coordonnée et, bien qu'il peut marquer son accord avec ce nouveau libellé, il aurait préféré se voir saisi d'un amendement proprement dit.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} concerne l'objet et le champ d'application du projet de loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, propose de faire abstraction du paragraphe 4. En effet, le paragraphe 4 impose au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions de notifier à la Commission européenne au plus tard le 17 décembre 2021 la liste des autoroutes et routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché. En ce qui concerne les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, celles-ci ne sont en principe pas à transposer d'après la Haute Corporation.

La commission parlementaire a décidé de suivre le Conseil d'État et de biffer le paragraphe 4. Le paragraphe subséquent a par conséquent été renuméroté.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, note dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, il faut écrire : « Pour l'application de la présente loi, on entend par : » au lieu de « Aux fins de la présente loi, on entend par ».

La commission a décidé de faire droit à la remarque de la Haute Corporation et de reprendre la suggestion de texte.

Quant au fond, la Haute Corporation constate que le point 3° reproduit le texte de la directive et définit la « route principale » comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux ». Or, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi communale modifiée du 13 décembre 1998, n'attribue la qualification de « ville » qu'aux communes de Luxembourg, Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz. De plus, la Haute Corporation note que la notion de « région » n'a pas de définition unique, celle-ci se trouvant définie au cas par cas par les lois employant cette notion.

Cependant, et étant donné que la disposition en projet indique que les routes visées sont précisées par voie de règlement grand-ducal, le Conseil d'État peut s'accommoder au niveau de la sécurité juridique de la reprise littérale de la définition de « route principale ».

La commission parlementaire en a pris note.

Le Conseil d'État note encore au niveau légistique qu'il est recommandé de supprimer les termes « , ou les deux, » au point 3°.

La commission parlementaire a décidé de reprendre la suggestion du Conseil d'État et de supprimer les termes « , ou les deux ».

Article 3

L'article 3 a trait à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, constate que le projet de loi impose au ministre ayant les Transports publics dans ses attributions et non plus à l'Administration des ponts et chaussées d'effectuer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure. Or, au vu du commentaire de l'article, cette évaluation est effectuée en pratique par l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La commission a partagé le point de vue de la Haute Corporation et a décidé de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Le Conseil d'État note encore dans ses observations d'ordre légistique, qu'au paragraphe 3, deuxième phrase, il y a lieu de remplacer la barre oblique entre les termes « coûts » et « avantages » par un trait d'union. Cette observation vaut également pour les annexes.

La commission a décidé de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 4

L'article 4 a trait aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, se demande, sans préjudice de ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre quand celle-ci intervient en pratique, s'il est effectivement entendu par le projet de loi de désigner le ministre.

La commission parlementaire a partagé le point de vue de la Haute Corporation et a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État, tout en remplaçant la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La teneur suivante est par conséquent conférer aux paragraphes 1^{er} et 2 :

« (1) Le ministre effectue ou fait effectuer des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre s'efforce de respecter ou de faire respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II. »

Quant au paragraphe 7, le Conseil d'État relève qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des com-

pétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Le paragraphe est par conséquent à supprimer, selon la Haute Corporation.

La commission a décidé de suivre le Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 7.

Article 5

L'article 5 a trait à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées, qui au vu du commentaire de l'article est en pratique en charge de cette évaluation.

La commission a décidé de suivre la Haute Corporation et a remplacé la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Par ailleurs, la Haute Corporation demande la suppression du paragraphe 5, celui-ci ne contenant des dispositions qu'à l'égard de la Commission européenne et qui de ce fait ne trouvent pas leur place dans un texte national.

La commission a décidé de suivre le Conseil d'État également sur ce point et de procéder ainsi à la suppression du paragraphe 5.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 1^{er} et 6.

Au paragraphe 2, lettre a), le terme « et » est à omettre selon le Conseil d'État à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire. Par ailleurs, il constate qu'il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité routière périodiques.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre et suggère d'écrire au paragraphe 1^{er} :

« Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure ».

La commission a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation note que le paragraphe 3 prévoit que « [s] ans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. » L'article 6, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que ces lignes directrices ainsi que le programme sont à adopter par voie de règlement grand-ducal.

Selon le libellé de l'article proposé, cette compétence serait désormais transférée au ministre. Or, au vu de l'article 12 de la loi en projet, tout comme de l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012, le Conseil d'État considère que ces lignes directrices revêtent un caractère normatif. En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre.

Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 3 sous revue et exige de s'en tenir à la formulation de l'article 4, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012, qui dispose que « [l]es lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application. »

La commission a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait au suivi des procédures pour les routes en exploitation.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

La commission parlementaire a décidé de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État.

Par ailleurs, afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État de définir plus précisément la fréquence de mise à jour, la commission a décidé de remplacer le terme « régulièrement » par « 5 ans ».

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, conformément aux suggestions faites par le Conseil d'État, ce qui n'appelle pas d'observation.

La commission en a pris note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore dans son avis complémentaire du 8 mars 2022 que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

La commission a fait droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 8

L'article 8 a trait à la protection des usagers de la route vulnérables.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en a pris note.

Article 9

L'article 9 a trait au marquage routier et à la signalisation routière.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en a pris note.

Article 10

L'article 10 a trait aux déclarations volontaires.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en a pris note.

Article 11

L'article 11 a trait aux déclarations volontaires.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission en a pris note.

Quant à la forme du paragraphe 1^{er}, première phrase, le Conseil d'État signale que les administrations prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ».

La commission a décidé de suivre la Conseil d'État et d'écrire « Police grand-ducale ».

Quant à la forme du paragraphe 2, première phrase, le Conseil d'État estime que le terme « ministre » prend une minuscule. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 3, alinéa 1^{er}.

La commission a décidé de suivre la Conseil d'État et d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule.

Article 12

L'article 12 a trait aux lignes directrices.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État rappelle qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre. Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que la disposition sous revue soit reformulée pour se référer exclusivement à un règlement grand-ducal, en écrivant, par exemple :

« (1) Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. »

La commission a décidé de reprendre telle quelle la suggestion de texte du Conseil d'État.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission a décidé de supprimer le paragraphe 2.

Article 13

L'article 13 a trait à la désignation et formation des auditeurs.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et de lui permettre de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire a proposé de biffer la phrase « posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. » et de la remplacer par « justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. », reprenant ainsi le libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012, comme suggéré par le Conseil d'État.

La commission a par conséquent décidé de modifier l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

b) 2^o posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. »

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o et fait droit à la suggestion du Conseil d'État de reprendre pour la définition de l'expérience professionnelle « appropriée » le libellé de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

La commission en a pris note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore dans son avis complémentaire du 8 mars 2022 que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

La commission a fait droit à la remarque du Conseil d'État.

La commission a en outre décidé de biffer le bout de phrase « ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents » du paragraphe 6, point 1^o, et de le remplacer par le bout de phrase « ils justifient d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ; ». Suite à la remarque émise par le Conseil d'État dans son avis du 26 octobre 2021 à l'endroit du paragraphe 1^{er} de l'article 13, il a semblé plus cohérent de modifier également le libellé du point 1^o du paragraphe 6 du projet de loi afin de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 13, paragraphe 6, point 1^o, dans un souci de cohérence avec la teneur proposée par l'amendement 2 à l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o. Le Conseil d'État y marque son accord, mais se demande si l'article 13, paragraphe 6, point 1^o, n'est pas superfétatoire, la condition de l'expérience professionnelle d'au moins trois ans devant déjà être remplie lors de la candidature à la formation d'auditeur.

La commission a décidé de faire droit à la suggestion du Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 6, point 1^o.

En outre la commission a fait droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État et a décidé d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule et de suivre également les règles de subdivision du Conseil d'État.

Article 14 – suppression

L'article 14 a trait à l'établissement de rapports.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission a décidé de supprimer l'article dans son intégralité.

Article 15 déposé – nouvel article 14

L'article 15 du projet de loi déposé a trait à la disposition abrogatoire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarque quant au fond. Quant à la forme, il estime qu'il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article.

La commission y a fait droit.

Article 16 déposé – suppression

L'article 16 du projet de loi déposé a trait à l'entrée en vigueur.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État note qu'il ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission a par conséquent décidé de supprimer l'article en cause.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7841 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

(2) Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, la présente loi s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

(3) La présente loi s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en-dehors des agglomérations, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

(4) La présente loi ne s'applique pas aux tunnels routiers relevant du champ d'application de la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;
- 2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;
- 4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;
- 5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;
- 6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;
- 10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;

11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

(1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

(2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

(3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts-avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

(1) L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.

(3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé l'article 13.

(4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

(5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe au rapport.

(6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

(1) L'Administration des ponts et chaussées procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.

(2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

- 1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ;
- 2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux du trafic.

(3) L'Administration des ponts et chaussées réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'Administration des ponts et chaussées peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe IV.

(5) Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1^{er}, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, l'Administration des ponts et chaussées classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

(1) Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure.

(2) L'Administration des ponts et chaussées veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente loi et de la loi précitée du 21 novembre 2007. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

(3) Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Suivi des procédures pour les routes en exploitation

(1) Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 sont suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

(2) Lors de la réalisation des inspections routières ciblées, les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III peuvent être pris en compte.

(3) Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13.

(4) Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, l'Administration des ponts et chaussées identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

(5) Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

(6) Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour tous les cinq ans afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

L'Administration des ponts et chaussées veille à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

L'Administration des ponts et chaussées accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détec-

tabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

L'Administration des ponts et chaussées met en place un système national pour les déclarations volontaires, qui est accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité routière perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Art. 11. Gestion des données

(1) La Police grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Dans la mesure du possible, ce rapport reprend tous les éléments d'information énumérés à l'annexe V.

(2) Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Il peut être opté pour une ventilation plus poussée des taux de ces coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Art. 12. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- 1° être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;
- 2° justifier d'une expérience professionnelle d'au moins trois ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) Le programme de la formation et des cours de perfectionnement d'auditeur est défini par voie de règlement grand-ducal.

La formation d'auditeur a trait aux spécificités de la sécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre aux candidats ayant satisfait aux conditions citées au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation prévue au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

À condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions organise la formation et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans autre un État membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne aux auditeurs de sécurité routière avant le 19 décembre 2008 sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

(6) Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

- 1° les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;
- 2° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Art.14. Disposition abrogatoire

La loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

*

ANNEXE I

Eléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
 - a) définition du problème ;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo ;
 - c) objectifs de sécurité routière ;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts-avantages ;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte :
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic ;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple : sorties, intersections, passages à niveau) ;
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, : piétons, cyclistes, motocyclistes) ;
 - e) trafic (par exemple : volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - f) saisonnalité et conditions climatiques ;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
 - h) activité sismique.

*

ANNEXE II

Eléments indicatifs des audits de sécurité routière

1. Critères applicables au stade de la conception :
 - a) situation géographique (par exemple : exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique ;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
 - c) nombre et type de voies ;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route ;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau ;

- f) conditions météorologiques ;
 - g) vitesses de conduite ;
 - h) profils en travers (par exemple : largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers) ;
 - i) alignements horizontaux et verticaux ;
 - j) visibilité ;
 - k) disposition des points de jonction ;
 - l) transports publics et infrastructures publiques ;
 - m) passages à niveau ;
 - n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes ;
 - v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone ;
 - vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :
- a) tracé ;
 - b) signalisation et marquage cohérents ;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - d) équipements de bord de route ;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - f) obstacles fixes en bord de route ;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres ;
 - h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :
- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs
- La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

*

ANNEXE III

Éléments indicatifs des inspections de sécurité routière ciblées

1. Tracé de la route et profil en travers :
 - a) visibilité et distances de visibilité ;

- b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée ;
 - c) tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
 - d) accès aux propriétés et aménagements adjacents ;
 - e) accès des véhicules de service et d'urgence ;
 - f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).
2. Intersections et échangeurs :
- a) pertinence du type d'intersection/échangeur ;
 - b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
 - c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections ;
 - d) visibilité à l'intersection ;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple : arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.) ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- a) dispositions pour les piétons ;
 - b) dispositions pour les cyclistes ;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - d) transports publics et infrastructures publiques ;
 - e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
4. Éclairage, signalisation et marquage :
- a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
 - c) panneaux de signalisation ;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délimitation ;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
 - f) contraste approprié du marquage routier ;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - h) équipements de bord de route appropriés.
5. Feux de signalisation :
- a) exploitation ;
 - b) visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables) ;
 - d) traitement des extrémités de glissières ;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
7. Chaussée :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence ;

- c) matériaux/graviers/pierres meubles ;
 - d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.
8. Ponts et tunnels :
- a) présence et nombre de ponts ;
 - b) présence et nombre de tunnels ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
9. Autres éléments :
- a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
 - b) dispositions pour les poids lourds ;
 - c) éblouissement causé par les phares ;
 - d) travaux routiers ;
 - e) activités dangereuses en bord de route ;
 - f) informations appropriées dans les équipements STI (Spécification Technique d'Interopérabilité) (par exemple : panneaux à messages variables) ;
 - g) faune sauvage et animaux ;
 - h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

*

ANNEXE IV

**Eléments indicatifs des évaluations de la sécurité
de l'ensemble du réseau routier**

1. Généralités :
- a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
 - b) longueur du tronçon routier ;
 - c) type de zone (urbaine, rurale) ;
 - d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
 - e) densité des points d'accès aux propriétés ;
 - f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
 - g) présence de travaux routiers ;
 - h) présence d'aires de stationnement.
2. Volumes du trafic :
- a) volumes du trafic ;
 - b) volumes de motocycles observés ;
 - c) volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - e) volumes de poids lourds observés ;
 - f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
3. Données relatives aux accidents :
- a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
 - b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
4. Caractéristiques d'exploitation :
- a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles, pour les camions) ;

- b) vitesse d'exploitation (85e centile) ;
 - c) régulation de la vitesse ou modération du trafic ;
 - d) présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
 - e) avertissement de zone scolaire ;
 - f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
5. Caractéristiques géométriques :
- a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité ;
 - b) tracé en plan ;
 - c) profil en long ;
 - d) visibilité et distances de visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) environnement de bord de route et zones de sécurité ;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;
 - c) distance des obstacles par rapport au bord de route ;
 - d) densité des obstacles ;
 - e) bandes rugueuses ;
 - f) dispositifs de retenue routiers.
7. Ponts et tunnels :
- a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Intersections :
- a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;
 - b) canalisation du trafic ;
 - c) qualité des intersections ;
 - d) volume des intersections ;
 - e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
9. Entretien :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence de la chaussée ;
 - c) état des accotements (y compris la végétation) ;
 - d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.
10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - c) clôtures piétonnières ;
 - d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
 - e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;
 - f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;

- g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
 - h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille ;
 - b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents ;
 - c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
 - d) systèmes de gestion des incidents ;
 - e) systèmes de communication avec les services d'urgence.

*

ANNEXE IVV

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants :

- 1) localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS (Global Navigation Satellite Systems) ;
- 2) images ou diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3) date et heure de l'accident ;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5) gravité de l'accident ;
- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

Luxembourg, le 21 avril 2022

La Présidente – Rapportrice,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Texte voté - projet de loi N°7841



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7841

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

*

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

(2) Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, la présente loi s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

(3) La présente loi s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en-dehors des agglomérations, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

(4) La présente loi ne s'applique pas aux tunnels routiers relevant du champ d'application de la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;

2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;

3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;

4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;

5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;

6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;

7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;

8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;

9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;

10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;

11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Art. 3. Evaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

(1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

(2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.

(3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts-avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

(1) L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.

(3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé l'article 13.

(4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

(5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects

dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe au rapport.

(6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

(1) L'Administration des ponts et chaussées procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.

(2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :

1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ;

2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux du trafic.

(3) L'Administration des ponts et chaussées réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'Administration des ponts et chaussées peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe IV.

(5) Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1^{er}, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, l'Administration des ponts et chaussées classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

(1) Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure.

(2) L'Administration des ponts et chaussées veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente loi et de la loi précitée du 21 novembre 2007. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

(3) Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Suivi des procédures pour les routes en exploitation

(1) Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 sont suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

(2) Lors de la réalisation des inspections routières ciblées, les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III peuvent être pris en compte.

(3) Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13.

(4) Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, l'Administration des ponts et chaussées identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

(5) Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

(6) Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour tous les cinq ans afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

L'Administration des ponts et chaussées veille à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

L'Administration des ponts et chaussées accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

L'Administration des ponts et chaussées met en place un système national pour les déclarations volontaires, qui est accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité routière perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Art. 11. Gestion des données

(1) La Police grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Dans la mesure du possible, ce rapport reprend tous les éléments d'information énumérés à l'annexe V.

(2) Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Il peut être opté pour une ventilation plus poussée des taux de ces coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Art. 12. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1° être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;

2° justifier d'une expérience professionnelle d'au moins trois ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) Le programme de la formation et des cours de perfectionnement d'auditeur est défini par voie de règlement grand-ducal.

La formation d'auditeur a trait aux spécificités de la sécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre aux candidats ayant satisfait aux conditions citées au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation prévue au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

À condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions organise la formation et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans autre un État membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne aux auditeurs de sécurité routière avant le 19 décembre 2008 sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

(6) Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

1° les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;

2° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Art.14. Disposition abrogatoire

La loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

ANNEXE I

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DES INCIDENCES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :

- a) définition du problème ;
- b) situation actuelle et scénario de statu quo ;
- c) objectifs de sécurité routière ;
- d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
- e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts-avantages ;
- f) présentation de l'éventail de solutions possibles.

2. Éléments à prendre en compte :

- a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
- b) choix des itinéraires et nature du trafic ;
- c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple : sorties, intersections, passages à niveau) ;
- d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple : piétons, cyclistes, motocyclistes) ;
- e) trafic (par exemple : volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
- f) saisonnalité et conditions climatiques ;
- g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
- h) activité sismique.

ANNEXE II

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Critères applicables au stade de la conception :

- a) situation géographique (par exemple : exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique ;
- b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
- c) nombre et type de voies ;
- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route ;
- e) fonctionnalité de la route dans le réseau ;
- f) conditions météorologiques ;
- g) vitesses de conduite ;
- h) profils en travers (par exemple : largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers) ;
- i) alignements horizontaux et verticaux ;
- j) visibilité ;
- k) disposition des points de jonction ;
- l) transports publics et infrastructures publiques ;
- m) passages à niveau ;
- n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes ;
 - v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone ;
 - vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.

2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :

- a) tracé ;
- b) signalisation et marquage cohérents ;

- c) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
- d) équipements de bord de route ;
- e) environnement de bord de route, dont végétation ;
- f) obstacles fixes en bord de route ;
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres ;
- h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
- i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).

3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :

- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
- b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;
- c) état de la chaussée.

4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

ANNEXE III

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE CIBLÉES

1. Tracé de la route et profil en travers :

- a) visibilité et distances de visibilité ;
- b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée ;
- c) tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
- d) accès aux propriétés et aménagements adjacents ;
- e) accès des véhicules de service et d'urgence ;
- f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
- g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).

2. Intersections et échangeurs :

- a) pertinence du type d'intersection/échangeur ;
- b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
- c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections ;
- d) visibilité à l'intersection ;
- e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
- f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple : arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.) ;
- g) présence de passages pour piétons et cyclistes.

3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables :

- a) dispositions pour les piétons ;
- b) dispositions pour les cyclistes ;
- c) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
- d) transports publics et infrastructures publiques ;
- e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).

4. Éclairage, signalisation et marquage :

- a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
- b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
- c) panneaux de signalisation ;
- d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation ;

- e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
 - f) contraste approprié du marquage routier ;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - h) équipements de bord de route appropriés.
5. Feux de signalisation :
- a) exploitation ;
 - b) visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables) ;
 - d) traitement des extrémités de glissières ;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
7. Chaussée :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence ;
 - c) matériaux/graviers/pierres meubles ;
 - d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.
8. Ponts et tunnels :
- a) présence et nombre de ponts ;
 - b) présence et nombre de tunnels ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
9. Autres éléments :
- a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
 - b) dispositions pour les poids lourds ;
 - c) éblouissement causé par les phares ;
 - d) travaux routiers ;
 - e) activités dangereuses en bord de route ;

- f) informations appropriées dans les équipements STI (Spécification Technique d'Interopérabilité) (par exemple : panneaux à messages variables) ;
- g) faune sauvage et animaux ;
- h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

ANNEXE IV

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER

1. Généralités :

- a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
- b) longueur du tronçon routier ;
- c) type de zone (urbaine, rurale) ;
- d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
- e) densité des points d'accès aux propriétés ;
- f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
- g) présence de travaux routiers ;
- h) présence d'aires de stationnement.

2. Volumes du trafic :

- a) volumes du trafic ;
- b) volumes de motocycles observés ;
- c) volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
- d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
- e) volumes de poids lourds observés ;
- f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
- g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.

3. Données relatives aux accidents :

- a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
- b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.

4. Caractéristiques d'exploitation :

- a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles et pour les camions) ;
- b) vitesse d'exploitation (85^e centile) ;
- c) régulation de la vitesse ou modération du trafic ;
- d) présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;

e) avertissement de zone scolaire ;

f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.

5. Caractéristiques géométriques :

a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité ;

b) tracé en plan ;

c) profil en long ;

d) visibilité et distances de visibilité.

6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :

a) environnement de bord de route et zones de sécurité ;

b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;

c) distance des obstacles par rapport au bord de route ;

d) densité des obstacles ;

e) bandes rugueuses ;

f) dispositifs de retenue routiers.

7. Ponts et tunnels :

a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;

b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;

c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.

8. Intersections :

a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;

b) canalisation du trafic ;

c) qualité des intersections ;

d) volume des intersections ;

e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).

9. Entretien :

a) défauts de la chaussée ;

b) adhérence de la chaussée ;

- c) état des accotements (y compris la végétation) ;
- d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;
- e) état des dispositifs de retenue routiers.

10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :

- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
- b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
- c) clôtures piétonnières ;
- d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
- e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;
- f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;
- g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
- h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.

11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :

- a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille ;
- b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents ;
- c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
- d) systèmes de gestion des incidents ;
- e) systèmes de communication avec les services d'urgence.

ANNEXE #VV

INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants :

- 1) localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS (Global Navigation Satellite Systems) ;
- 2) images ou diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3) date et heure de l'accident ;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5) gravité de l'accident ;
- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 27 avril 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

Bulletin de vote 12 - projet de loi N°7841

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 27/04/2022 19:05:14	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 12	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7841 Sécurité infra. routière	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7841	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	45	0	0	45
Procuration:	15	0	0	15
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nan	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	(Mme Arendt épouse Kemp N
M. Galles Paul	Oui	(M. Wiseler Claude)	M. Gloden Léon	Oui	(Mme Hansen Martine)
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	(M. Spautz Marc)
Mme Modert Octavie	Oui	(M. Schaaf Jean-Paul)	M. Mosar Laurent	Oui	(M. Hengel Max)
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Lies Marc)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui	(M. Hansen- Marc)	M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui	(Mme Hemmen Cécile)	M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui	(M. Biancalana Dan)	Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	(Mme Mutsch Lydia)
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	(M. Cruchten Yves)

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

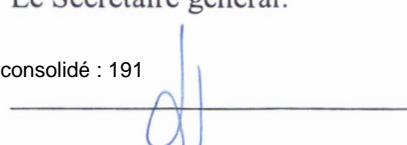
Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui	(M. Keup Fred)	M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:



Le Secrétaire général:



Document écrit de dépôt



MOTION

Luxembourg, le 27.04.2022

Dépôt : Myriam Cecchetti (déi Lénk)

Projet de loi n°7841

La Chambre des Députés,

considérant :

- les tensions actuels sur les marchés des hydrocarbures dues essentiellement à la guerre en Ukraine, suscitant des hausses des prix et des perspectives de pénurie ;
- la nécessité de réduire rapidement les gaz à effet de serre pour combattre le changement climatique ;
- que l'introduction d'un ou de plusieurs "dimanches sans voitures" entraîne inéluctablement une baisse de la consommation en hydrocarbures au niveau national ;
- que le Luxembourg a connu des "dimanches sans voitures" dans le passé et notamment en 1956 et en 1973 ;
- que des "dimanches sans voitures" peuvent être l'occasion de mettre en place des initiatives de promotion des transports en public et de la mobilité douce ou encore des initiatives culturelles ou touristiques en milieu urbain ;
- que des exceptions peuvent être mis en place pour les trajets essentiels et les urgences, tels que évidemment les services de secours ou encore les trajets professionnels inévitables et les urgences personnelles ;

invite le gouvernement :

- à prévoir la mise en place de plusieurs "dimanches sans voitures" durant le printemps et l'été 2022 exceptés les trajets d'urgence et les trajets essentiels ;
- de procéder à une large évaluation de cette initiative qui prend en compte tous les aspects sociétaux et de décider sur base de cette évaluation si de tels initiatives méritent d'être répétés à l'avenir.

Myriam Cecchetti

Nathalie Oberweis

7841/05

N° 7841⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(10.5.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 27 avril 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 avril 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 26 octobre 2021 et 8 mars 2022 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 20 votants, le 10 mai 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 260 de 2022



Loi du 23 mai 2022 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 avril 2022 et celle du Conseil d'État du 10 mai 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

(2) Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, la présente loi s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

(3) La présente loi s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en-dehors des agglomérations, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union européenne, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

(4) La présente loi ne s'applique pas aux tunnels routiers relevant du champ d'application de la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;
- 2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;
- 4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;
- 5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;

- 6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;
- 10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;
- 11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Art. 3. Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

- (1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.
- (2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.
- (3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts-avantages des différentes options évaluées.

Art. 4. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

- (1) L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.
- (2) L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.
- (3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé l'article 13.
- (4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.
- (5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe au rapport.
- (6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Art. 5. Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

- (1) L'Administration des ponts et chaussées procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.
- (2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :
 - 1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ;
 - 2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux du trafic.
- (3) L'Administration des ponts et chaussées réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau

routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'Administration des ponts et chaussées peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe IV.

(5) Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1^{er}, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, l'Administration des ponts et chaussées classe tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

(1) Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure.

(2) L'Administration des ponts et chaussées veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente loi et de la loi précitée du 21 novembre 2007. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

(3) Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Suivi des procédures pour les routes en exploitation

(1) Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 sont suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

(2) Lors de la réalisation des inspections routières ciblées, les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III peuvent être pris en compte.

(3) Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts possède le certificat d'aptitude visé à l'article 13.

(4) Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, l'Administration des ponts et chaussées identifie les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définit les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

(5) Les mesures correctives sont ciblées en priorité sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

(6) Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour tous les cinq ans afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

L'Administration des ponts et chaussées veille à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures énoncées aux articles 3 à 7.

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

L'Administration des ponts et chaussées accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

L'Administration des ponts et chaussées met en place un système national pour les déclarations volontaires, qui est accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules concernant des événements, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité routière perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Art. 11. Gestion des données

(1) La Police grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Dans la mesure du possible, ce rapport reprend tous les éléments d'information énumérés à l'annexe V.

(2) Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Il peut être opté pour une ventilation plus poussée des taux de ces coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

Art. 12. Lignes directrices

Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

(1) Les candidats à la formation d'auditeur doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- 1° être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;
- 2° justifier d'une expérience professionnelle d'au moins trois ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) Le programme de la formation et des cours de perfectionnement d'auditeur est défini par voie de règlement grand-ducal.

La formation d'auditeur a trait aux spécificités de la sécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre aux candidats ayant satisfait aux conditions citées au paragraphe 1^{er} et ayant suivi la formation prévue au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

À condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

(4) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions organise la formation et les cours de perfectionnement. À ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans autre un État membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres États membres de l'Union européenne aux auditeurs de sécurité routière avant le 19 décembre 2008 sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

(6) Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

- 1° les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;
- 2° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Art. 14. Disposition abrogatoire

La loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 23 mai 2022.
Henri

Doc. parl. 7841 ; sess. ord. 2020-2021 et 2021-2022 ; Dir. (UE) 2019/1936.

ANNEXE I**ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DES INCIDENCES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
 - a) définition du problème ;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo ;
 - c) objectifs de sécurité routière ;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière ;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts-avantages ;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte :
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic ;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple : sorties, intersections, passages à niveau) ;
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple : piétons, cyclistes, motocyclistes) ;
 - e) trafic (par exemple : volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - f) saisonnalité et conditions climatiques ;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres ;
 - h) activité sismique.

ANNEXE II

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Critères applicables au stade de la conception :
 - a) situation géographique (par exemple : exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique ;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
 - c) nombre et type de voies ;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route ;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau ;
 - f) conditions météorologiques ;
 - g) vitesses de conduite ;
 - h) profils en travers (par exemple : largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers) ;
 - i) alignements horizontaux et verticaux ;
 - j) visibilité ;
 - k) disposition des points de jonction ;
 - l) transports publics et infrastructures publiques ;
 - m) passages à niveau ;
 - n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes ;
 - v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone ;
 - vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :
 - a) tracé ;
 - b) signalisation et marquage cohérents ;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - d) équipements de bord de route ;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - f) obstacles fixes en bord de route ;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres ;
 - h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :
 - a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

ANNEXE III

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE CIBLÉES

1. Tracé de la route et profil en travers :
 - a) visibilité et distances de visibilité ;
 - b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée ;
 - c) tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
 - d) accès aux propriétés et aménagements adjacents ;
 - e) accès des véhicules de service et d'urgence ;
 - f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).
2. Intersections et échangeurs :
 - a) pertinence du type d'intersection/échangeur ;
 - b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
 - c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections ;
 - d) visibilité à l'intersection ;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple : arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.) ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - a) dispositions pour les piétons ;
 - b) dispositions pour les cyclistes ;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - d) transports publics et infrastructures publiques ;
 - e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
4. Éclairage, signalisation et marquage :
 - a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
 - c) panneaux de signalisation ;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation ;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
 - f) contraste approprié du marquage routier ;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - h) équipements de bord de route appropriés.
5. Feux de signalisation :
 - a) exploitation ;
 - b) visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
 - a) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables) ;
 - d) traitement des extrémités de glissières ;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
7. Chaussée :
 - a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence ;
 - c) matériaux/graviers/pierres meubles ;
 - d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.
8. Ponts et tunnels :
 - a) présence et nombre de ponts ;
 - b) présence et nombre de tunnels ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.

9. Autres éléments :

- a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
- b) dispositions pour les poids lourds ;
- c) éblouissement causé par les phares ;
- d) travaux routiers ;
- e) activités dangereuses en bord de route ;
- f) informations appropriées dans les équipements STI (Spécification Technique d'Interopérabilité) (par exemple : panneaux à messages variables) ;
- g) faune sauvage et animaux ;
- h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

ANNEXE IV

**ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DE LA
SÉCURITÉ DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER**

1. Généralités :
 - a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
 - b) longueur du tronçon routier ;
 - c) type de zone (urbaine, rurale) ;
 - d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
 - e) densité des points d'accès aux propriétés ;
 - f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
 - g) présence de travaux routiers ;
 - h) présence d'aires de stationnement.
2. Volumes du trafic :
 - a) volumes du trafic ;
 - b) volumes de motocycles observés ;
 - c) volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - e) volumes de poids lourds observés ;
 - f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
3. Données relatives aux accidents :
 - a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'usagers de la route ;
 - b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
4. Caractéristiques d'exploitation :
 - a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles, pour les camions) ;
 - b) vitesse d'exploitation (85^e centile) ;
 - c) régulation de la vitesse ou modération du trafic ;
 - d) présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
 - e) avertissement de zone scolaire ;
 - f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
5. Caractéristiques géométriques :
 - a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité ;
 - b) tracé en plan ;
 - c) profil en long ;
 - d) visibilité et distances de visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
 - a) environnement de bord de route et zones de sécurité ;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;
 - c) distance des obstacles par rapport au bord de route ;
 - d) densité des obstacles ;
 - e) bandes rugueuses ;
 - f) dispositifs de retenue routiers.
7. Ponts et tunnels :
 - a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Intersections :
 - a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;

- b) canalisation du trafic ;
 - c) qualité des intersections ;
 - d) volume des intersections ;
 - e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
9. Entretien :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence de la chaussée ;
 - c) état des accotements (y compris la végétation) ;
 - d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.
10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - c) clôtures piétonnières ;
 - d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
 - e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;
 - f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
 - h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille ;
 - b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents ;
 - c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
 - d) systèmes de gestion des incidents ;
 - e) systèmes de communication avec les services d'urgence.

ANNEXE V

INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants :

- 1) localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS (Global Navigation Satellite Systems) ;
- 2) images ou diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3) date et heure de l'accident ;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5) gravité de l'accident ;
- 6) caractéristiques des personnes concernées telles que âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable) ;
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur ;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.



Résumé

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

RESUME

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d'abroger et de remplacer cette dernière.

La directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l'instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi. La nouvelle directive s'applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu'elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'UE, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s'efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des évènements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.