

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 90**

**4 mai 2012**

---

**S o m m a i r e**

**GESTION DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES**

Loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières . . . . . page **1024**

## **Loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.**

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 mars 2012 et celle du Conseil d'Etat du 30 mars 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

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.

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 de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par 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: 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 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;
- 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;
- 9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

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

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.

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.

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**

L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

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.

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.

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.

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.

Le rapport visé à l'alinéa précédent contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

#### **Art. 5. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation**

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.

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.

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.

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.

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.

#### **Art. 6. Inspections de sécurité**

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.

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.

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.

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. Gestion des données**

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1<sup>er</sup>. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

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.

#### **Art. 8. Lignes directrices**

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.

#### **Art. 9. Désignation et formation des auditeurs**

(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des 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) 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) 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:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;
- 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;

- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.

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.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.

(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.

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.

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.

(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 en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

(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.

#### **Art. 10. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière**

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:

- un ingénieur;
- un ingénieur technicien.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

Château de Berg, le 27 avril 2012.  
**Henri**

Doc. parl. 6295; sess. ord. 2010-2011 et 2011-2012; Dir. 2008/96/CE.