

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 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).

*

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 des dites 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 Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non

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 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 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><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. 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, 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>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>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><i>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</i></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>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>(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><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></p> <p>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>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> |
|---|---|--|

| | | |
|---|---|--|
| <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>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>Projet de loi visant à abroger la loi actuelle (changement en couleur)</p> |
| <p>Art. 7. Gestion des données</p> <p>La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.</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 perçue par le déclarant relative à la sécurité routière ou potentiel pour la sécurité des infrastructures 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>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. 7. Gestion des données</p> <p>La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.</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>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.</i> 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.</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 publics 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 bachelors 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 bachelors 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><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>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>(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>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> |

