

N° 7841⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(21.4.2022)

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

*

I. ANTECEDENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fiche financière

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

A. Dépenses annuelles afin de réaliser les procédures nécessaires.

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

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

Estimée par l'Administration des Ponts et Chaussées sur une période de cinq ans, l'évaluation de la sécurité de 165 km du réseau autoroutier devrait coûter environ 650.000 € TTC et celle de 175 km du réseau des routes principales environ 1.200.000 € TTC.

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

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

Les investissements nécessaires à la sécurisation du réseau routier dépendent directement des résultats des différentes procédures. Comme il est impossible de prévoir ces résultats, une estimation de l'impact financier est difficile. Il est à noter que la planification et l'exécution des mesures de sécurisation du réseau routier requièrent également des ressources humaines supplémentaires.

Pour la mise en place et l'organisation de la formation des auditeurs prévus à l'article 13, l'Administration des Ponts et Chaussées s'attend à des frais de 50.000 € TTC.

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

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (26.10.2021)

Dans son avis du 19 janvier 2021, le Conseil d'État a émis trois oppositions formelles pour non-conformité constitutionnelle, la première par rapport à l'article 6, paragraphe 3, la deuxième par rapport de l'article 12, paragraphe 1^{er} et la troisième par rapport à l'article 13, paragraphe 1^{er}.

La Haute Corporation constate par ailleurs que la loi en projet retranscrit de manière littérale la plupart des dispositions de la directive à transposer, et se propose de remplacer, tout au long du dispositif, les termes « États membres » par celui de « ministre », celui-ci se trouvant défini comme étant le « ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions ». Cependant, alors que la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières que la loi en projet entend abroger, se réfère de manière cohérente à l'Administration des ponts et chaussées, les auteurs du projet sous avis remplacent également la référence à l'Administration des ponts et chaussées par une référence au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

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

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (08.03.2022)

Dans son avis complémentaire concernant les trois amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 6 janvier 2022, le Conseil d'État constate que ces amendements en projet répondent aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 26 octobre 2021 et relève en particulier avoir été suivi dans ses considérations quant à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées, au lieu du ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Il est dès lors en mesure de lever les trois oppositions formelles.

Enfin, le Conseil d'État se doit de constater l'omission de 3 mots au niveau de l'article 1^{er}, point 3^o du texte coordonnée et, bien qu'il peut marquer son accord avec ce nouveau libellé, il aurait préféré se voir saisi d'un amendement proprement dit.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

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

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

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

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

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

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

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

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

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

La commission parlementaire en a pris note.

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

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

Article 3

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

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

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

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

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

Article 4

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

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

La commission parlementaire a partagé le point de vue de la Haute Corporation et a décidé de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État, tout en remplaçant la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

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

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

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

Quant au paragraphe 7, le Conseil d'État relève qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des com-

pétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Le paragraphe est par conséquent à supprimer, selon la Haute Corporation.

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

Article 5

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

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

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

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

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

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

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

La commission en a pris note.

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

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

Article 8

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

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

La commission en a pris note.

Article 9

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

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

La commission en a pris note.

Article 10

L'article 10 a trait aux déclarations volontaires.

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

La commission en a pris note.

Article 11

L'article 11 a trait aux déclarations volontaires.

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

La commission en a pris note.

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

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

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

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

Article 12

L'article 12 a trait aux lignes directrices.

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

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

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

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

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

Article 13

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

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

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

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

« **Art. 13.**

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

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o et fait droit à la suggestion du Conseil d'État de reprendre pour la définition de l'expérience professionnelle « appropriée » le libellé de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

La commission en a pris note.

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

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

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

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 13, paragraphe 6, point 1^o, dans un souci de cohérence avec la teneur proposée par l'amendement 2 à l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2^o. Le Conseil d'État y marque son accord, mais se demande si l'article 13, paragraphe 6, point 1^o, n'est pas superfétatoire, la condition de l'expérience professionnelle d'au moins trois ans devant déjà être remplie lors de la candidature à la formation d'auditeur.

La commission a décidé de faire droit à la suggestion du Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 6, point 1^o.

En outre la commission a fait droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État et a décidé d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule et de suivre également les règles de subdivision du Conseil d'État.

Article 14 – suppression

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

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

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

Article 15 déposé – nouvel article 14

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

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

La commission y a fait droit.

Article 16 déposé – suppression

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

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

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

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7841 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

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

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

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

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

Art. 2. Définitions

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

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

11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

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

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

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

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

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

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

(2) L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.

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

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

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

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

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

(1) L'Administration des ponts et chaussées procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.

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

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

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

(4) Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, l'Administration des ponts et chaussées peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe IV.

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

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(6) Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour tous les cinq ans afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

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

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

L'Administration des ponts et chaussées accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détec-

tabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

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

Art. 11. Gestion des données

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

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

Art. 12. Lignes directrices

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

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

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

- 1° être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur ;
- 2° justifier d'une expérience professionnelle d'au moins trois ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1° les audits de sécurité routière et les inspections de sécurité routière ciblées sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs satisfaisant à l'exigence relative à la possession du certificat d'aptitude ;
- 2° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Art.14. Disposition abrogatoire

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

*

ANNEXE I

Eléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

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

*

ANNEXE II

Eléments indicatifs des audits de sécurité routière

1. Critères applicables au stade de la conception :
 - a) situation géographique (par exemple : exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique ;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
 - c) nombre et type de voies ;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route ;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau ;

- f) conditions météorologiques ;
 - g) vitesses de conduite ;
 - h) profils en travers (par exemple : largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers) ;
 - i) alignements horizontaux et verticaux ;
 - j) visibilité ;
 - k) disposition des points de jonction ;
 - l) transports publics et infrastructures publiques ;
 - m) passages à niveau ;
 - n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes ;
 - v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone ;
 - vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée :
- a) tracé ;
 - b) signalisation et marquage cohérents ;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - d) équipements de bord de route ;
 - e) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - f) obstacles fixes en bord de route ;
 - g) aménagement d'aires de stationnement sûres ;
 - h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
 - i) dispositions pour les piétons ;
 - ii) dispositions pour les cyclistes ;
 - iii) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service :
- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales ;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation : évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs
- La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

*

ANNEXE III

Eléments indicatifs des inspections de sécurité routière ciblées

1. Tracé de la route et profil en travers :
 - a) visibilité et distances de visibilité ;

- b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée ;
 - c) tracé lisible (« lisibilité » du tracé par les usagers de la route) ;
 - d) accès aux propriétés et aménagements adjacents ;
 - e) accès des véhicules de service et d'urgence ;
 - f) traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).
2. Intersections et échangeurs :
- a) pertinence du type d'intersection/échangeur ;
 - b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur ;
 - c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections ;
 - d) visibilité à l'intersection ;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections ;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple : arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.) ;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes.
3. Dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- a) dispositions pour les piétons ;
 - b) dispositions pour les cyclistes ;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés ;
 - d) transports publics et infrastructures publiques ;
 - e) passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
4. Éclairage, signalisation et marquage :
- a) signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité ;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur) ;
 - c) panneaux de signalisation ;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délimitation ;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide) ;
 - f) contraste approprié du marquage routier ;
 - g) éclairage des routes et des intersections éclairées ;
 - h) équipements de bord de route appropriés.
5. Feux de signalisation :
- a) exploitation ;
 - b) visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) environnement de bord de route, dont végétation ;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable ;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables) ;
 - d) traitement des extrémités de glissières ;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement ;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
7. Chaussée :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence ;

- c) matériaux/graviers/pierres meubles ;
 - d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.
8. Ponts et tunnels :
- a) présence et nombre de ponts ;
 - b) présence et nombre de tunnels ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
9. Autres éléments :
- a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées ;
 - b) dispositions pour les poids lourds ;
 - c) éblouissement causé par les phares ;
 - d) travaux routiers ;
 - e) activités dangereuses en bord de route ;
 - f) informations appropriées dans les équipements STI (Spécification Technique d'Interopérabilité) (par exemple : panneaux à messages variables) ;
 - g) faune sauvage et animaux ;
 - h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

*

ANNEXE IV

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

1. Généralités :
- a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie ;
 - b) longueur du tronçon routier ;
 - c) type de zone (urbaine, rurale) ;
 - d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et agricoles, zones non développées) ;
 - e) densité des points d'accès aux propriétés ;
 - f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins) ;
 - g) présence de travaux routiers ;
 - h) présence d'aires de stationnement.
2. Volumes du trafic :
- a) volumes du trafic ;
 - b) volumes de motocycles observés ;
 - c) volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant » ;
 - e) volumes de poids lourds observés ;
 - f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes ;
 - g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
3. Données relatives aux accidents :
- a) nombre de tués sur la route, lieu et cause des accidents par groupe d'utilisateurs de la route ;
 - b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'utilisateurs de la route.
4. Caractéristiques d'exploitation :
- a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles, pour les camions) ;

- b) vitesse d'exploitation (85e centile) ;
 - c) régulation de la vitesse ou modération du trafic ;
 - d) présence de dispositifs de STI : alertes de files, panneaux à messages variables ;
 - e) avertissement de zone scolaire ;
 - f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
5. Caractéristiques géométriques :
- a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité ;
 - b) tracé en plan ;
 - c) profil en long ;
 - d) visibilité et distances de visibilité.
6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) environnement de bord de route et zones de sécurité ;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple des lampadaires, des arbres, etc.) ;
 - c) distance des obstacles par rapport au bord de route ;
 - d) densité des obstacles ;
 - e) bandes rugueuses ;
 - f) dispositifs de retenue routiers.
7. Ponts et tunnels :
- a) présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - b) présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant ;
 - c) éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
8. Intersections :
- a) type d'intersection et nombre de branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés) ;
 - b) canalisation du trafic ;
 - c) qualité des intersections ;
 - d) volume des intersections ;
 - e) présence de passages à niveau (en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique).
9. Entretien :
- a) défauts de la chaussée ;
 - b) adhérence de la chaussée ;
 - c) état des accotements (y compris la végétation) ;
 - d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation ;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.
10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation) ;
 - c) clôtures piétonnières ;
 - d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée ;
 - e) équipements cyclables et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres) ;
 - f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure ;

- g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire ;
 - h) existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
11. Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille ;
 - b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents ;
 - c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI) : capteurs et caméras ;
 - d) systèmes de gestion des incidents ;
 - e) systèmes de communication avec les services d'urgence.

*

ANNEXE IVV

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants :

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

Luxembourg, le 21 avril 2022

La Présidente – Rapporteuse,
Chantal GARY

