

**N° 6295**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 16.6.2011)*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (8.6.2011).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	7
4) Commentaire des articles .....	8

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures 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 8 juin 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1er. *Objet et champ d'application***

La présente loi prescrit l'instauration des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité ainsi que de la gestion des données des accidents routiers mortels et graves.

Elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique cependant pas aux tunnels routiers couverts par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

### **Art. 2. *Définitions***

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive 1692/96/CE;
- 2) organe compétent: l'organisme public responsable sur le plan national de la gestion du réseau routier transeuropéen qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation;
- 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) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) auditeur: la personne physique ou morale justifiant des compétences en matière d'audit de sécurité routière;
- 10) agrément: acte administratif autorisant l'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière.

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

Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure, l'organe compétent effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.

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

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

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

L'organe compétent effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, l'organe compétent s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe II.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur désigné conformément à l'alinéa 4 de l'article 8 et possédant les compétences et la formation néces-

saies prévues à l'article 8. 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.

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

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

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

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

L'organe compétent veille 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. A cet égard, l'organe compétent s'efforce de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

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 visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'alinéa 4 de l'article 8.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 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.

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 de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

Les usagers de la route sont à informer, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

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

Les routes en exploitation font l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

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

Les inspections périodiques sont menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

#### **Art. 7. Gestion des données**

La Police Grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1er. Dans la mesure du possible, le rapport doit contenir tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

Le ministre ayant la sécurité sociale dans ses attributions établit le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur le réseau routier national. Il peut opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

#### **Art. 8. Désignation et formation des auditeurs**

Les auditeurs de sécurité routière assurant les audits de sécurité des infrastructures routières prévus à l'article 4 sont titulaires d'un certificat d'aptitudes obtenu dans un des Etats membres de l'Union

européenne sanctionnant une formation initiale ou une expérience professionnelle et suivent régulièrement des sessions de perfectionnement.

Le certificat d'aptitude est inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels conformément aux dispositions de l'article 33 de la loi du 19 juin 2009 ayant pour objet la transposition de la directive 2005/36/CE pour ce qui est a. du régime général de reconnaissance de titres de formation et des qualifications professionnelles b. de la prestation temporaire de services et modifiant l'article de la loi du 17 juin 1963 ayant pour objet de protéger les titres d'enseignement supérieur.

Les certificats d'aptitude délivrés avant la mise en vigueur de la présente loi sont reconnus.

Pour pouvoir être désignés pour remplir les missions d'auditeurs de sécurité des routes, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- posséder un certificat d'aptitude inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur professionnels et 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;
- satisfaire aux exigences visées à l'article précédent au plus tard à partir du 19 décembre 2013;
- aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ne pas participer, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

L'exercice de la fonction d'auditeur de sécurité routière est subordonné à un agrément délivré par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

#### ***Art. 9. Engagements de renforcement au profit du gestionnaire de l'infrastructure routière***

Le Gouvernement est autorisé à procéder au profit de l'Administration des Ponts et Chaussées à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un ingénieur et d'un ingénieur-technicien.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2011 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

\*

### ANNEXE I

#### **Evaluation 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. Eléments 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 (avant-projet sommaire):
  - 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 (avant-projet détaillé):
  - 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 (projet d'exécution):
  - 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. Eléments 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 oeuvre 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.

\*

**EXPOSE DES MOTIFS**

Le projet de loi transpose 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.

L'origine de la directive est à rechercher dans le livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé „La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix“ dans lequel est 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. La Commission s'était fixé l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes situées dans l'Union européenne entre 2001 et 2010.

Il a été constaté que l'une des causes fréquentes des accidents est l'état ou l'agencement de la route. Il s'agit dès lors dans cette directive de doter tous les Etats membres de procédures adéquates 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. Par ailleurs, les audits de sécurité routière devraient inventorier, de manière détaillée, les aspects dangereux d'un projet d'infrastructure routière.

Le Luxembourg ne dispose actuellement pas d'un texte légal ou réglementaire imposant ou définissant des procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Ceci n'a toutefois pas empêché l'Administration des Ponts et Chaussées de réaliser de manière régulière des audits de sécurité sur des tronçons routiers qualifiés de points noirs ou estimés dangereux. Un groupe de travail interministériel sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées a été réactivé en 2009 pour veiller à la sécurité du réseau routier national.

Le présent texte de loi tend à relever le niveau de sécurité des autoroutes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons autoroutiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et/ou le potentiel de réduction des accidents le plus important. La sécurité routière va de pair avec l'information des conducteurs sur des tronçons à forte concentration d'accidents, pour permettre à ceux-ci d'adapter leur comportement et de mieux respecter les règles de circulation, en particulier les limitations de vitesse.

La classification de la sécurité du réseau recèle un fort potentiel dans la période suivant immédiatement sa mise en oeuvre. 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.

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 Etats membres devraient permettre de dispenser aux professionnels les connaissances actualisées qui leur sont nécessaires.

Pour garantir un niveau élevé de sécurité sur les routes, des lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures doivent être adoptées. Ces lignes directrices, qui devront aider les différents intervenants dans l'application de la présente loi, seront adoptées sous forme de circulaire émise par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1er*

L'article 1er 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 nouvelles procédures, c.-à-d. l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les audits de sécurité routière, la classification à forte concentration d'accidents et de la sécurité du réseau et les inspections de 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 est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes l'A1, l'A3, l'A6, et le tronçon de l'autoroute de l'A13 à partir de la croix de Bettembourg jusqu'au poste frontière de Schengen.

### *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.

Etant donné que la loi s'applique exclusivement au réseau transeuropéen l'organe compétent visé au point 2) est l'Administration des Ponts et Chaussées en tant que gestionnaire du réseau autoroutier national.

Pour toutes les autres missions énoncées dans la loi, les organes compétents sont nominalement identifiés.

### *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 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'infrastructures 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.-à-d. 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 injectés dans la phase analysée du projet soit l'organe compétent doit justifier par un rapport la non-prise en compte des propositions faites. Les audits de sécurité visés au présent projet de loi doivent être distingués des „audits de sécurité“ réalisés déjà actuellement sur les tronçons de routes qualifiées de points noirs. Ces derniers audits seront dorénavant qualifiés d'inspections de sécurité et font l'objet de l'article 6.

Les auditeurs doivent être détenteurs d'un certificat d'études visé à l'article 9.

Des lignes directrices seront arrêtées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions afin d'aider les auditeurs dans l'application de la présente loi.

#### *Article 5*

Cet article détermine la procédure à suivre par le gestionnaire du réseau en exploitation en matière de classification des tronçons de route à forte concentration d'accidents et de la sécurité routière. Les auditeurs effectuant ces classifications, doivent être détenteurs d'un certificat d'études visé à l'article 9.

Cet article précise que la signalisation à mettre en place sur le réseau routier concerné en cas de présence de travaux doit être conforme aux prescriptions de la Convention de Vienne et que les usagers doivent être informés par des mesures adéquates en cas de présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

#### *Article 6*

Les inspections de sécurité sont réalisées sur le réseau routier existant. Elles visent à instaurer un haut niveau de sécurité sur le réseau routier existant avant l'entrée en vigueur de la présente loi et à maintenir ce niveau de sécurité pour les tronçons de routes construites après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Ces inspections sont moins contraignantes que les audits de sécurité visés à l'article 4, mais elles n'en sont pas moins importantes. C'est essentiellement après sa mise en service qu'une route peut être mise à épreuve quant à son degré de sécurité et que les sources d'accidents peuvent être détectées.

Les inspections de sécurité pourront soit être réalisées par l'Administration des Ponts et Chaussées soit être confiées à des bureaux d'études. Pour soutenir dans leur tâche les agents chargés de réaliser ces inspections de sécurité, des lignes directrices seront arrêtées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

#### *Article 7*

Les données collectées par la Police Grand-ducale devront servir à l'établissement de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau visée à l'article 5. La procédure arrêtée entre les différentes entités concernées prévoit l'analyse par le Statec des données mises à disposition par la Police Grand-ducale afin que ces données puissent servir de base pour une gestion conformément aux prescriptions de la directive 2008/96/CE. Au préalable de la transposition de la directive 2008/96/CE un groupe de travail interministériel, regroupant la Police Grand-ducale, le Statec, le Parquet, le département des transports et l'Administration des Ponts et Chaussées a élaboré les préliminaires afin que la saisie et la transmission de ces données soient conformes aux prescriptions de la législation en vigueur (comme par exemple la protection des données).

#### *Article 8*

A l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg. Ceci étant, tous les certificats obtenus dans un Etat membre seront reconnus au Luxembourg.

Au-delà de la détention d'un certificat d'aptitudes, les auditeurs devront démontrer qu'ils répondent aux trois conditions fixées au paragraphe 4 de l'article 9. Ces conditions garantissent la compétence et l'impartialité des auditeurs.

L'agrément des auditeurs se fera par voie de règlement ministériel.

#### *Article 9*

Les procédures imposées par la directive 2008/96/CE visée ci-dessus et donc reprises dans la présente loi représentent une surcharge de travail non négligeable pour l'Administration des Ponts et Chaussées. Pour pouvoir accompagner les auditeurs de sécurité dans leur mission et assurer efficacement les audits de sécurité et les inspections de sécurité il y a lieu de renforcer l'effectif de cette administration par un ingénieur et par un ingénieur-technicien.

