

N° 6295<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

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

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (30.1.2012).....	1
2) Texte coordonné.....	5

\*

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

(30.1.2012)

Monsieur le Président,

Au nom de la Commission du Développement durable, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

\*

*Amendement 1 portant sur l'article 2, nouveau point 7)*

L'article 2, point 7) se lira comme suit:

**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;**

*Commentaire de l'amendement 1*

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 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 ayant trait à l'adoption et la communication de lignes directrices, ils s'estiment déchargés de l'obligation de définir l'expression „lignes directrices“ à l'article 2. Le Conseil d'Etat est d'avis que le défaut de réserver une suite audit article 8 de la directive expose le Luxembourg au reproche d'une transposition incomplète de la directive. Il demande donc l'insertion entre les articles 7 et 8 du projet de loi d'un article nouveau tenant compte des exigences de l'article 8 de la directive. Dans ces conditions, il y a lieu d'ajouter à l'article 2 la définition de ces „lignes directrices“. La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation et introduit un amendement dans ce sens. Pour la définition des lignes directrices, la Commission s'est inspirée de la directive 2008/96/CE précitée et a repris le texte y contenu à l'article 2 point 8).

*Amendement 2 portant sur l'article 2, nouveau point 9)*

L'article 2, point 9) se lira comme suit:

**9) accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.**

*Commentaire de l'amendement 2*

En se référant au commentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7, où ce dernier se demande s'il n'y aurait pas lieu de définir ce qu'il faut entendre par „accident grave“ tout en laissant aux auteurs du projet de loi de proposer la définition appropriée, les membres de la Commission introduisent un amendement afin de donner suite à cette remarque.

Un consensus au niveau européen existe pour la définition d'un accident respectivement d'un blessé grave sans pour autant que celle-ci ne soit ancrée dans un texte légal ou réglementaire. La définition retenue dans le présent texte est également celle utilisée par le groupe de travail „Statistiques“ pour le recensement et la classification des accidents répertoriés sur le territoire national. Les statistiques établies par ce groupe serviront de base au Ministère de la Sécurité sociale pour le calcul du coût social moyen des accidents graves et mortels.

*Amendement 3 portant sur l'article 6*

L'article 6 se lira comme suit:

***Art. 6. Inspections de sécurité***

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

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

*Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.*

**Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.**

*Commentaire de l'amendement 3*

Le Conseil d'Etat constate que l'article 6 reprend les dispositions de l'article 6 de la directive 2008/96/CE, à l'exception de son paragraphe 4. En omettant de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive, les auteurs du projet de loi risquent de se voir reprocher une transposition non conforme. Le Conseil d'Etat insiste donc, sous peine d'opposition formelle, de tenir compte de ce paragraphe 4 dans un article 8 nouveau qu'il propose d'ajouter. La Commission du Développement durable donne suite à cette remarque.

La Commission a toutefois décidé de ne pas intégrer toutes les dispositions relatives aux lignes directrices dans le nouvel article 8 mais, dans un souci de clarté du texte et conformément à la directive 2008/96/CE, de prévoir un quatrième paragraphe dans l'article 6 pour les lignes directrices spécifiques aux inspections de sécurité.

*Amendement 4 portant sur l'article 8 (nouveau)*

Le nouvel article 8 se lira comme suit:

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

**Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en oeuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.**

*Commentaire de l'amendement 4*

Le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la directive oblige les Etats membres d'établir au plus tard au 19 décembre 2011 des lignes directrices afin d'aider les organes compétents dans l'application de la directive, lignes directrices qui doivent être communiquées à la Commission européenne. Tout en renvoyant à son opposition formelle relative à l'article 6, le Conseil d'Etat rappelle que l'article 8 de

la directive n'est pas transposée. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat réitère son refus d'accorder la dispense du second vote constitutionnel du projet de loi 6295 si le paragraphe 4 de l'article 6 et le paragraphe 1er de l'article 8 de la directive ne sont pas transposés. La Commission du Développement durable donne suite à cette remarque.

*Amendement 5 portant sur l'article 8 initial (article 9 nouveau)*

Le nouvel article 9 se lira comme suit:

*Art. 9. Désignation et formation des auditeurs*

*(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes:*

- être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;*
- avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;*
- avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'utilisateurs;*
- avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.*

*(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.*

*Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes:*

- la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;*
- le positionnement de l'auditeur;*
- son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail);*
- les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);*
- des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'utilisateurs faibles et de la problématique des obstacles latéraux.*

*Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.*

*Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.*

*(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1er et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que:*

- l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de prémission en service durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans;*
- l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans.*

*(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.*

*(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.*

*Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.*

*Commentaire de l'amendement 5*

Le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de loi ont omis de transposer le paragraphe 1er de l'article 9 de la directive. Ils justifient cette omission par le constat, dans le commentaire des articles, qu'à l'heure actuelle il n'est pas prévu d'organiser une formation d'auditeurs au Luxembourg et que, par contre, tous les certificats obtenus dans un autre Etat membre de l'UE seront reconnus au Luxembourg. Le Conseil d'Etat ne saurait pas, sous peine d'opposition formelle, s'accommoder de cette transposition non conforme de la directive et il exige que le projet de loi soit complété par la mise en place d'une telle formation.

Par ailleurs, la Haute Corporation estime que l'objectivité requise pour procéder aux audits et inspections prévus par la loi en projet commande de confier les travaux afférents à des personnes adéquatement formées et qui *a priori* ne relèvent pas de l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'Etat y voit la meilleure garantie pour assurer que soit honorée l'exigence reprise au point c) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive en vertu de laquelle la ou les personnes chargées d'un audit sont sélectionnées de sorte qu'au moment de l'audit, elles ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Un dernier point au sujet duquel la Haute Corporation ne peut pas marquer son accord a trait à l'exigence prévue au dernier alinéa de l'article sous rubrique d'un agrément ministériel pour pouvoir exercer les fonctions d'auditeur. En effet, cet agrément n'est pas prévu par la directive à transposer et il est susceptible de se heurter tant aux exigences de la directive „Services“ 2006/123/CE qu'aux dispositions de la Constitution. Le Conseil d'Etat ne saurait pas dispenser le projet de loi sous rubrique du second vote constitutionnel en cas de maintien de cet alinéa, d'autant plus qu'il ne voit pas la plus-value de cet agrément, alors qu'il estime que le fait, pour un auditeur, d'apporter la preuve de la formation requise devrait suffire pour se faire confier les audits et inspections prévues par la future loi.

Par le biais de l'amendement 5, les membres de la Commission décident de donner droit à ces remarques du Conseil d'Etat.

*Amendement 6 portant sur l'article 9 initial (article 10 nouveau)*

Le nouvel article 10 se lira comme suit:

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

***Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:***

- un ingénieur;***
- un ingénieur technicien.***

*Commentaire de l'amendement 6*

Par le biais de cet amendement, la Commission du Développement durable fait, d'une part, sienne la proposition rédactionnelle du Conseil d'Etat. D'un autre côté, la commission parlementaire, ayant entendu les explications des responsables gouvernementaux qui estiment que les services de l'Inspection générale de la sécurité sociale sont suffisamment équipés en ressources humaines en vue de l'exécution des nouvelles obligations résultant de la directive, décide de surseoir à l'engagement des deux personnes supplémentaires au sein du Ministère de la Sécurité sociale, tel que proposé par le Conseil d'Etat.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

## TEXTE COORDONNE

*(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).*

### PROJET DE LOI

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

##### **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.

Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

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

##### **Art. 2. *Définitions***

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) réseau routier transeuropéen: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen;
- 2) ~~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~~;
- 2) évaluation des incidences sur la sécurité routière: une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 3) audit de sécurité routière: une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 4) classification des tronçons à forte concentration d'accidents: une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 5) classification de la sécurité du réseau: une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 6) inspection de sécurité: la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 7) **lignes directrices: les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi**;
- 8) projet d'infrastructure: un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9) 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.
- 9) **accident grave: accident de la route causant au moins un blessé ayant nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.**

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

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

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.

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

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

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

L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en oeuvre de ces audits.

L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la qualification répond aux exigences prévues à l'article 9. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

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

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 1er.

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

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

L'Administration des ponts et chaussées procède à la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et à la classification de la sécurité du réseau, fondées sur des examens de l'exploitation du réseau réalisés au moins tous les trois ans. Un règlement grand-ducal fixe les critères de ces classifications, auxquelles l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de satisfaire.

Les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau sont évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments repris au règlement grand-ducal précité. Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 9.

Les mesures correctives sont axées sur les tronçons routiers visés à l'alinéa 2. La priorité est donnée aux mesures correctives reprises dans le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 2, en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

Une signalisation adéquate est mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comporte également des signaux visibles de jour et de nuit et placés à une distance de sécurité et est conforme aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

A l'approche d'un tronçon à forte concentration d'accidents l'Administration des ponts et chaussées met en place une signalisation informant les usagers de la route du risque accru d'accidents sur ce tronçon. Cette signalisation est conforme aux dispositions de la Convention précitée du 8 novembre 1968.

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

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

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



Les inspections périodiques sont menées par l'Administration des ponts et chaussées. La fréquence de ces inspections est à déterminer par voie de règlement grand-ducal.

Les lignes directrices prévues à l'article 8 fixeront les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Un règlement grand-ducal prévoira également un programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices.

#### **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. Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.

Le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions fait établir le coût social moyen des accidents mortels et le coût social moyen des accidents graves qui se produisent sur le réseau national routier. Cette évaluation qui est actualisée tous les cinq ans peut comporter une ventilation plus poussée des taux de ces coûts.

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

Des lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en oeuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

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

(1) Les personnes physiques qui veulent exercer la fonction d'auditeur de sécurité pour la réalisation d'audits de sécurité routière doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou équivalent dans les sciences de l'ingénieur inscrit au registre des titres d'enseignement supérieur;
- avoir une expérience ou une formation de minimum 3 ans dans le domaine routier (conception, réalisation, exploitation), de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- avoir la connaissance des règles de conception des aménagements de voirie en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg pour les différents types d'usagers;
- avoir terminé avec fruit la formation décrite au paragraphe suivant.

(2) Le programme de la formation initiale des auditeurs de sécurité comporte un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique de minimum 3 modules de 8 heures porte sur les matières suivantes:

- la démarche de contrôle sécurité des projets routiers et ses objectifs;
- le positionnement de l'auditeur;
- son travail (les compétences de l'auditeur et ses outils de travail);
- les outils disponibles (guide de conception, grille d'analyse, contenu du rapport);
- des études de cas traitant en priorité de la sécurité des différentes catégories d'usagers faibles et de la problématique des obstacles latéraux.

Le volet pratique consiste en la réalisation d'un audit complet avec remise d'un rapport final.

Un règlement grand-ducal définit le contenu de cette formation et les conditions de réussite de celle-ci.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions délivre le certificat d'aptitude aux personnes remplissant les conditions définies au paragraphe 1er et ayant suivi la formation initiale. Ce certificat est délivré pour une période de 5 ans. Il est reconductible par période de 2 ans pour autant que:

- l'auditeur ait effectué 4 audits aux stades de la conception détaillée ou de prémise en service durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans;
- l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence de 5 ans.

(4) La formation initiale ainsi que la formation continue ou de perfectionnement sont organisées par un établissement d'enseignement supérieur reconnu et mandaté par le ministre ayant

les Travaux publics dans ses attributions d'organiser la formation conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-avant.

(5) Est assimilé au détenteur du certificat d'aptitude tel que défini au paragraphe 3 ci-dessus, avec les mêmes effets juridiques, le détenteur d'un certificat d'aptitude délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne et répondant aux critères de formation y prévus.

Au cas où le certificat d'aptitude détenu par les ressortissants des Etats membres ne répond pas à l'ensemble des exigences de formation et/ou de formation continue exigées, la formation peut être complétée par un ou plusieurs certificats, soit attestant que le détenteur a subi avec succès un examen ou des épreuves sanctionnant les matières en question, soit attestant l'accomplissement avec fruit du volet pratique.

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

Par dérogation aux nombres limite de nouveaux engagements de personnel prévus par la loi concernant le budget des recettes de l'Etat pour l'exercice au cours duquel la présente loi entre en vigueur, l'Administration des ponts et chaussées est autorisée à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- un ingénieur;
- un ingénieur technicien.

### 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 prémission 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 points 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, manoeuvres 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.

