

N° 6295⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(20.3.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Lucien CLEMENT, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Georges ENGEL, Mme Marie-Josée FRANK, M. Paul HELMINGER, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Marc SPAUTZ et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 16 juin 2011, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 15 novembre 2011.

Lors d'une réunion du 29 juin 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Lucien Clement comme Rapporteur du projet de loi.

En date du 30 novembre 2011, la Commission du Développement durable a examiné le projet de loi.

Lors de sa réunion du 30 janvier 2012, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat a été émis le 6 mars 2012.

Au cours de sa réunion du 14 mars 2012, la Commission du Développement durable a analysé l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Le présent rapport a été adopté le 20 mars 2012.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. 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 ladite directive de doter tous les Etats membres de procédures adéquates pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen.

La directive prévoit un certain nombre de mesures destinées à améliorer la sécurité sur les routes européennes et en particulier sur les axes faisant partie du réseau routier transeuropéen. Ces mesures prévoient l'obligation pour les Etats membres de soumettre leurs nouveaux projets d'infrastructure s'insérant dans le réseau routier transeuropéen à une évaluation des incidences sur la sécurité routière dès la phase de planification. Cette évaluation est suivie d'audits de sécurité qui accompagnent obligatoirement les différentes étapes de conception et de réalisation du projet d'infrastructure.

Quant au réseau routier en exploitation, la directive impose aux Etats membres d'effectuer tous les trois ans des examens de sécurité et de procéder, sur base du degré de concentration d'accidents, à une classification de sécurité du réseau. Le degré de concentration d'accidents constaté sur les différents tronçons inspectés déterminera l'ordre de priorité des mesures correctives.

En vue d'effectuer les audits de sécurité en relation avec de nouveaux projets routiers ou les inspections de sécurité sur le réseau routier en exploitation, la directive oblige les Etats membres à prévoir une formation initiale et des cours de perfectionnement réguliers pour les auditeurs de sécurité chargés des contrôles en question. Par ailleurs, la classification de sécurité du réseau en exploitation tient compte des accidents mortels recensés sur les différents tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen. A ces fins, des rapports standardisés spéciaux doivent être établis pour chaque accident mortel. Dans le cadre du recensement des accidents mortels, les Etats membres sont en outre tenus de calculer le coût social moyen des accidents mortels et d'autres accidents graves survenant sur le territoire national.

A noter que 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.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Dans les considérations générales de son avis du 15 novembre 2011, le Conseil d'Etat note qu'il n'a été saisi du projet de loi que sept mois après l'échéance du délai de transposition et deux mois après que la Commission européenne ait adressé au Luxembourg un avis motivé pour manquement à ses obligations vis-à-vis du droit de l'Union.

Le Conseil d'Etat émet en outre les critiques suivantes:

- Il déplore l'absence de tableau de concordance;
- Quant à l'agencement du projet de loi, il estime qu'une bonne gouvernance en matière de gestion de la sécurité des autoroutes visées commande que tant les audits de sécurité que les évaluations menant à la classification de sécurité du réseau autoroutier en exploitation soient confiés à des auditeurs et experts indépendants de l'organe compétent visé par la directive, à savoir l'Administration des ponts et chaussées;
- Une autre critique concerne la volonté défailante de prévoir un programme de formation pour les auditeurs de sécurité, pourtant exigé en vertu de l'article 9 de la directive européenne.

Sur un plan plus formel, la Haute Corporation constate encore que les auteurs du projet de loi se proposent de reprendre dans la loi les quatre annexes de la directive 2008/96/CE. Comme la directive délègue à la Commission européenne la compétence pour adapter aux avancées techniques le contenu de ces annexes, le Conseil d'Etat se demande si, dans l'intérêt d'une transposition rapide et flexible en droit national des modifications des annexes en question, il ne serait pas préférable de reprendre dès à présent le contenu de celles-ci dans un règlement grand-ducal auquel la loi en projet se limiterait de renvoyer. Les membres de la commission parlementaire décident de donner suite à cette remarque.

Suite à cet avis, la commission parlementaire a adopté une série d'amendements.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat a encore formulé quelques remarques relatives à certains amendements.

Pour le détail des travaux parlementaires ainsi que des observations du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

IV. 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. Le

champ d'application de la loi est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes A1 (Luxembourg-frontière allemande près de Wasserbillig), A3 (Luxembourg-frontière française près de Dudelange) et A6 (Luxembourg-frontière belge près de Kleinbettingen) ainsi que le tronçon de l'autoroute A13 entre la Croix de Bettembourg et son passage de la Moselle à Schengen.

Il est précisé que seul le réseau transeuropéen a été intégré dans ce projet de loi afin de s'en tenir au principe „*toute la directive, rien que la directive*“. Il est en outre évident que l'Etat luxembourgeois ne dispose pas des ressources nécessaires pour étendre le champ d'application du texte de la future loi à la totalité du réseau routier national.

Dans sa version initiale, l'article 1er se lit comme suit:

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.

Même si l'alinéa 1er ne fait que résumer le contenu de la loi en projet et ne comporte dès lors aucune valeur normative, le Conseil d'Etat est d'accord avec le maintien des dispositions en question pour ne pas exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'une transposition incomplète de la directive.

La Haute Corporation constate que l'alinéa 2 de l'article sous rubrique n'est pas en phase avec l'alinéa 2 de l'article 7, le premier visant uniquement les tronçons luxembourgeois du réseau routier transeuropéen, le second s'étendant à l'ensemble du réseau routier national. Tout en notant que cette incohérence figure aussi dans la directive européenne, le Conseil d'Etat propose d'écrire: „*Sans préjudice de l'article 7, alinéa 2, elle s'applique ...*“. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

L'alinéa 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi, l'article 1er se lira comme suit:

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.

Article 2

Cet article a trait aux définitions reprises pour la plupart de l'article 2 de la directive 2008/96/CE. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

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.*

Au point 1) qui concerne la définition du réseau routier transeuropéen, le Conseil d'Etat relève qu'il y a lieu de se référer à 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, et non pas la directive 1692/96/CE. Les membres de la commission parlementaire procèdent au redressement de cette erreur.

Au point 2), plutôt que de prévoir une définition de l'organe compétent, le Conseil d'Etat propose de remplacer à travers l'ensemble du texte légal en projet les termes „*organe compétent*“ par „*Administration des ponts et chaussées*“. La Commission fait sienne cette proposition: la définition sous 2) est supprimée et la numérotation des définitions subséquentes est adaptée en conséquence.

Les définitions sous 3) à 7) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Alors que les auteurs du projet de loi omettent de transposer l'article 8 de la directive 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 l'acte législatif européen. 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.

La définition sous 8) ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat

Quant à la définition de l'auditeur figurant au point 9), le Conseil d'Etat estime que les critères de définition des auditeurs doivent être repris à l'article 8 conformément aux exigences de la directive. Il convient donc de renoncer à l'insertion d'une définition de l'auditeur à l'article 2. Quant à la définition de l'agrément figurant au point 10), le Conseil d'Etat en demande la suppression pour les raisons plus amplement développées dans le cadre de l'examen de l'article 8. La Commission du Développement durable suit les propositions du Conseil d'Etat et décide donc de biffer ces deux définitions.

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 la possibilité de proposer la définition appropriée, les membres de la Commission introduisent un amendement afin de donner suite à cette remarque.

L'article 2 se lira donc comme suit:

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.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat marque son accord avec le texte tel que proposé.

Article 3

Le libellé de l'article 3 s'aligne très étroitement sur celui de l'article 3 de la directive 2008/96/CE. 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. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit:

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.

Le Conseil d'Etat propose tout d'abord de remplacer aux alinéas 1er et 2 les termes „l'organe compétent“ par „l'Administration des ponts et chaussées“. Par ailleurs, il réitère sa suggestion de reléguer à un règlement grand-ducal la reprise des annexes en vue d'une plus grande flexibilité d'adaptation des normes nationales en cas de modification des exigences européennes. S'il est suivi sur ce point, la loi en projet renverra au règlement grand-ducal à édicter à cet effet qui aura pour objet de reprendre les critères de l'annexe I de la directive. La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article sous

examen se lira dans ces conditions comme suit: „A cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés par voie de règlement grand-ducal.“

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 3 se lira donc:

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.

Article 4

L'article 4 reprend les exigences de l'article 4 de la directive 2008/96/CE. Lors de la conclusion de chaque phase de conception d'un projet d'infrastructure, 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 article 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. Dans sa version initiale, l'article 4 se lit:

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 nécessaires 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.

Le libellé de l'article 4 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

- les termes „l'organe compétent“ sont à remplacer par „l'Administration des ponts et chaussées“;
- l'observation relative à l'Annexe I faite à l'endroit de l'article 3 vaut également pour l'annexe II évoquée aux alinéas 2 et 5. Dans la lignée de sa proposition ci-avant, le Conseil d'Etat propose de remplacer l'alinéa 2 par le texte suivant: „L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation des audits de sécurité routière les critères fixés par voie de règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces audits.“;
- à l'alinéa 3, il suffit de renvoyer à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat) qui détermine les conditions de qualification des auditeurs susceptibles de réaliser les audits de sécurité routière. Le Conseil d'Etat propose d'écrire: „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 8 (9 selon le Conseil d'Etat). Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“;

- la deuxième phrase de l'alinéa 5 doit se lire comme suit: „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.“
- à l'alinéa 6, il faut écrire correctement „l'alinéa précédent“.

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 4 se lira donc:

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

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

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

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

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

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

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

Article 5

L'article sous rubrique 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. Il 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. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

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.

Le libellé de l'article 5 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

- il propose de rédiger comme suit l'alinéa 1er: „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.“;
- la fin de la première phrase de l'alinéa 2 est à rédiger comme suit: „... éléments repris au règlement grand-ducal précité.“;
- la deuxième phrase de l'alinéa 2 est à modifier comme suit: „Un membre au moins de l'équipe doit avoir la qualification prévue à l'article 8 (9 selon le Conseil d'Etat).“;
- la deuxième phrase de l'alinéa 3 doit se lire comme suit: „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.“;
- la deuxième phrase de l'alinéa 4 aura avantage à préciser qu'il s'agit de la „Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.“;
- à l'alinéa 5, il ne suffit pas de reprendre l'obligation de la directive faite aux Etats membres mais de prévoir une mesure de transposition de cette exigence en écrivant: „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.“

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions. L'article 5 se lira comme suit:

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.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité. Ces 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. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit 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'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

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 ci-après.

A l'alinéa 3, il ne suffit pas de copier l'exigence de la directive quant à la „*fréquence suffisante*“ des inspections de sécurité, mais il y a lieu de déterminer cette fréquence avec la précision requise. Le Conseil d'Etat propose de renvoyer à cet effet au règlement grand-ducal qu'il a recommandé de prévoir dans le cadre de l'examen des articles 3, 4 et 5.

La Commission donne suite à ces remarques. L'article 6 amendé 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.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2012, le Conseil d'Etat propose de modifier légèrement la rédaction de l'amendement tout en mettant le texte proposé à la forme de l'indicatif présent. Il suggère la formulation qui suit:

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.

La commission parlementaire fait sienne cette nouvelle formulation.

Article 7

L'article assure la transposition de l'article 7 de la directive 2008/96/CE. L'établissement des rapports d'accidents prévu au paragraphe 1er est confié à la Police grand-ducale; les données collectées par la Police serviront à l'établissement de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents. L'évaluation du coût social moyen des accidents mortels et des accidents graves sera effectuée sous la responsabilité du ministre qui a la Sécurité sociale dans ses attributions.

Il est précisé que la procédure arrêtée entre les différentes entités concernées prévoit l'analyse par le STATEC des données mises à disposition par la Police Grand-ducale. Au préalable de la transposition de la directive, un groupe de travail interministériel, réunissant 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).

Dans sa version initiale, l'article 7 se lit comme suit:

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.

Le libellé de l'article 7 donne lieu aux observations suivantes de la part du Conseil d'Etat:

- à l'alinéa 1er, il suggère de renvoyer à un règlement grand-ducal pour reprendre en droit national le contenu de l'annexe IV et de reprendre de façon plus précise les exigences européennes visées. Il propose de libeller comme suit la deuxième phrase de cet alinéa: „*Un règlement grand-ducal détermine les éléments d'information que doit contenir ce rapport.*“ La Commission suit cette suggestion;
- à l'alinéa 2, le Conseil d'Etat 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 la possibilité de proposer la définition appropriée. Il est renvoyé dans ce contexte au commentaire de l'article 2;
- plutôt que de dire à l'alinéa 2 que c'est le ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions qui établit le coût social moyen précité, il suffit de placer cette évaluation sous la responsabilité du ministre en écrivant: „*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.*“ La Commission suit cette suggestion.

Ainsi, l'article 7 se lira comme suit:

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.

Article 8 (nouveau)

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 se doit de rappeler que l'article 8 de la directive n'est pas transposé. Au regard de cette transposition non conforme de l'acte européen, le Conseil d'Etat doit réitérer 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. Selon le Conseil d'Etat, cette lacune est susceptible d'être comblée en renvoyant à un règlement grand-ducal pour arrêter:

- les lignes directrices destinées à guider les instances administratives compétentes dans leurs missions de mise en œuvre de la future loi en projet (art. 8, par. 1er de la directive);
- les lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie (art. 6, par. 4 de la directive);
- le programme d'inspection destiné à assurer la bonne application des lignes directrices (art. 6, par. 4 de la directive).

La Commission du Développement durable donne suite à ces remarques. 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 œuvre de la présente loi seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

L'amendement proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf à mettre le texte à la forme de l'indicatif présent.

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 8 initial (article 9 nouveau)

L'article sous rubrique prévoit les modalités de désignation et de formation des auditeurs de sécurité routière. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

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.

Le Conseil d'Etat note d'emblée 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. La mise en place de cette formation n'empêchera pas la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés en la matière par les autorités d'un autre Etat membre de l'UE, reconnaissance qui s'impose de toute façon en vertu des exigences du droit européen.

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

de la dispense 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.

Les membres de la Commission décident de donner droit à toutes ces remarques du Conseil d'Etat et, en s'inspirant notamment de la législation belge, ils décident de libeller comme suit le nouvel article 9:

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 pré-mise en service durant les 2 dernières années par période de référence des 5 ans;
- l'auditeur ait suivi une formation continue ou de perfectionnement durant les 2 dernières années par période de référence des 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.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2012, le Conseil d'Etat constate que l'approche retenue par la commission parlementaire répond globalement à ses critiques. Quant au libellé proposé, il donne lieu à quelques observations de la part de la Haute Corporation:

Le Conseil d'Etat propose de limiter les dispositions du paragraphe 1er aux conditions d'accès à la formation. Il fait encore remarquer que les auditeurs doivent posséder une expérience (professionnelle) ou une formation appropriée dans les domaines visés par le point a) du paragraphe 4 de l'article 9 de la directive à transposer. Dans ces conditions, le paragraphe 1er pourrait se lire comme suit:

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

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;*
- b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.*

Tout en approuvant quant au fond le contenu de la formation initiale, le Conseil d'Etat propose d'y réserver le libellé suivant:

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;*
- b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;*
- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.*

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

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

Conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 9 de la directive 2008/96/CE, les auteurs des amendements prévoient la délivrance aux candidats auditeurs, qui ont passé avec succès l'examen de fin de formation initiale, d'un certificat d'aptitude. La durée de validité du certificat est limitée dans le temps et elle peut être renouvelée à condition pour le titulaire de participer à des cours de perfectionnement, appelés formation continue, et de justifier avoir effectué un nombre minimum d'audits depuis la délivrance de son certificat ou le dernier renouvellement de celui-ci. Le contenu de la formation continue n'est pas autrement détaillé. En outre, le Conseil d'Etat note que l'expérience professionnelle dont l'auditeur souhaitant renouveler son certificat d'aptitude devrait pouvoir se prévaloir en vertu du texte de l'amendement n'est pas prévue par la directive, dont le paragraphe 2 de l'article 9 précité se limite à l'exigence d'une participation à des cours de perfectionnement, par ailleurs non autrement sanctionnés. Le Conseil d'Etat demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de renoncer à la condition de l'expérience professionnelle. Le Conseil d'Etat a du mal à comprendre la différence retenue entre la durée de validité d'un certificat initial, qui est de 5 ans, et la période de validité des formations continues, qui est ramenée à 2 ans. Il estime plus indiqué de renouveler les certificats au rythme de 5 ans. Au regard des observations qui précèdent, il propose de rédiger comme suit le paragraphe 3:

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

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

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

Quant à l'organisation des cours de formation initiale et des cours de perfectionnement, le Conseil d'Etat propose d'en confier la responsabilité au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions tout en laissant à ce dernier le soin de s'assurer à ces fins du concours d'établissements spécialisés dans la formation professionnelle, peu importe que ces instituts soient établis au Luxembourg ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne. Le texte du paragraphe 4 se lira dès lors comme suit:

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

Le paragraphe 5 a pour objet la reconnaissance de certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou délivrés sous leur responsabilité. Le Conseil d'Etat propose de rédiger ce paragraphe comme suit:

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

La Commission du Développement durable fait siennes toutes ces propositions.

Article 9 initial (article 10 nouveau)

Cet article prévoit des engagements de renforcement auprès de l'Administration des ponts et chaussées en vue de l'exécution des obligations résultant de la directive. Les procédures imposées par la directive 2008/96/CE représentent en effet une surcharge de travail non négligeable pour l'Administration des ponts et chaussées et il y a donc lieu de renforcer l'effectif de cette administration par un ingénieur et par un ingénieur technicien. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

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.

Le Conseil d'Etat émet les commentaires suivants:

- le dispositif envisagé se réfère à un dépassement du nombre limité des engagements nouveaux auprès de l'Etat prévu dans la loi budgétaire 2011. Dans la mesure où l'entrée en vigueur du projet sous rubrique pourrait être retardée, l'article 9 ne sera éventuellement plus applicable tel que prévu;
- l'évaluation systématique des accidents routiers (coût de soins de santé, congés de maladie, le cas échéant, prestations de l'assurance accidents, pensions d'invalidité et pensions de survie) constitue une charge de travail supplémentaire des services du ministre de la Sécurité sociale, en particulier du service actuariel de l'Inspection générale de la sécurité sociale. Aussi, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu de compléter l'article 9 par une disposition analogue au profit de l'Inspection générale de la sécurité sociale.

Dans cet ordre d'idées, il suggère de libeller comme suit l'article sous rubrique:

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, sont autorisées à procéder, par dépassement des plafonds prévus, aux engagements nouveaux suivants:

- *l'Administration des ponts et chaussées: un ingénieur et un ingénieur technicien;*
- *l'Inspection générale de la sécurité sociale: un attaché de la sécurité sociale et un fonctionnaire dans la carrière du rédacteur.*

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la commission parlementaire n'entend pas suivre sa proposition formulée quant à un renforcement de l'Inspection générale de la sécurité sociale en ressources humaines appelées à assurer les nouvelles tâches se dégageant pour cette administration de la loi en projet.

En effet, la commission parlementaire prévoit de limiter les engagements nouveaux à un ingénieur et à un ingénieur technicien pour l'Administration des ponts et chaussées.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

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

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

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

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. 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 œuvre de ces audits.

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

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

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications du règlement grand-ducal à prendre en vertu de l'alinéa 2, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe du rapport de l'évaluation prévue à l'article 3, alinéa 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 qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.

Art. 7. Gestion des données

La Police grand-ducale dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 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 œuvre de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

Art. 9. Désignation et formation des auditeurs

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

- a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;
- b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

- a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;
- b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;
- c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

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

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

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

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements

spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3.

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

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

- un ingénieur;
- un ingénieur technicien.

Luxembourg, le 20 mars 2012

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Le Président,
Fernand BODEN

