

Loi du 23 mai 2022 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 avril 2022 et celle du Conseil d'État du 10 mai 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

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

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

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

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

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

Art. 2. Définitions

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

- 1° « réseau routier transeuropéen » : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE ;
- 2° « autoroute » : voie publique telle que définie par les dispositions de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1.6., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 3° « route principale » : une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute ». Ces routes principales sont déterminées par voie de règlement grand-ducal ;
- 4° « évaluation des incidences sur la sécurité routière » : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;
- 5° « audit de sécurité routière » : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;

- 6° « classement de sécurité » : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;
- 7° « inspection de sécurité routière ciblée » : une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant ;
- 8° « inspection de sécurité routière périodique » : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité ;
- 9° « lignes directrices » : les mesures indiquant les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente loi ;
- 10° « projet d'infrastructure » : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ;
- 11° « usagers de la route vulnérables » : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

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

- (1) Dans le cadre de l'étude de faisabilité établie pour tous les projets d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées effectue une évaluation des incidences sur la sécurité routière.
- (2) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter les critères fixés à l'annexe I.
- (3) L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts-avantages des différentes options évaluées.

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

- (1) L'Administration des ponts et chaussées effectue des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.
- (2) L'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter, lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II.
- (3) L'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure est effectué par un auditeur dont la désignation et la qualification répondent aux exigences prévues à l'article 13. Lorsque l'audit est confié à une équipe, au moins un des membres de celle-ci doit posséder le certificat d'aptitude visé l'article 13.
- (4) Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.
- (5) L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'Administration des ponts et chaussées justifie ce choix dans une annexe au rapport.
- (6) Le rapport visé au paragraphe 5 contient des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

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

- (1) L'Administration des ponts et chaussées procède à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente loi.
- (2) Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et de gravité, en s'appuyant sur :
 - 1° principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente) ;
 - 2° une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux du trafic.
- (3) L'Administration des ponts et chaussées réalise une première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au plus tard en 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau

routier sont suffisamment fréquentes afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les cinq ans.

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

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

Art. 6. Inspections de sécurité routière périodiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8. Protection des usagers de la route vulnérables

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

Art. 9. Marquage routier et signalisation routière

L'Administration des ponts et chaussées accorde, dans les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes, lorsque lesdites spécifications ont été définies par la Commission européenne.

Art. 10. Déclarations volontaires

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

Art. 11. Gestion des données

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

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

Art. 12. Lignes directrices

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

Art. 13. Désignation et formation des auditeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 14. Disposition abrogatoire

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

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 23 mai 2022.
Henri

Doc. parl. 7841 ; sess. ord. 2020-2021 et 2021-2022 ; Dir. (UE) 2019/1936.
