

## **Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

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

Vu la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières;

Vu la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

### **CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES**

**Art. 1.** Le présent règlement grand-ducal fixe les critères à respecter dans le cadre de l'évaluation des incidences des projets d'infrastructure sur la sécurité routière, de l'établissement des audits de sécurité routière et des diverses classifications prévus dans la loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Sont également fixées les informations devant figurer dans les rapports d'accidents dressés par la Police Grand-ducale.

### **CHAPITRE II – EVALUATION DES INCIDENCES SUR LA SECURITE ROUTIERE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE**

**Art. 2.** L'étude de faisabilité établie pour tout projet d'infrastructure par l'Administration des ponts et chaussées doit contenir les composantes suivantes:

- 1) définition du problème;
- 2) situation actuelle et scénario de statu quo;
- 3) objectifs de sécurité routière;
- 4) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
- 5) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
- 6) présentation de l'éventail de solutions possibles avec choix motivé.

**Art. 3.** Lors de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, les éléments suivants sont à prendre en compte:

- 1) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
- 2) choix des itinéraires et nature du trafic;
- 3) répercussions éventuelles sur les réseaux existants, comme par exemple les sorties, les intersections et les passages à niveau;
- 4) usagers de la route, et notamment les usagers vulnérables tels que les piétons, les cyclistes, et les motocyclistes;
- 5) trafic, comme par exemple le volume du trafic et la catégorisation du trafic par type;
- 6) saisonnalité et conditions climatiques, ainsi que diurnes et nocturnes;
- 7) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;

8) activité sismique.

### CHAPITRE III – AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

**Art. 4.** Au stade de la conception de projets d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité les critères suivants:

- 1) situation géographique, comme par exemple l'exposition aux glissements de terrain, aux inondations ou aux avalanches, les conditions saisonnières et climatiques et l'activité sismique;
- 2) types de jonction et distance entre les points de jonction;
- 3) nombre et type de voies;
- 4) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- 5) fonctionnalité de la route dans le réseau;
- 6) conditions météorologiques;
- 7) vitesses de conduite;
- 8) profils en travers, comme par exemple la largeur de la chaussée, les pistes cyclables et les chemins piétonniers);
- 9) alignements horizontaux et verticaux;
- 10) visibilité;
- 11) disposition des points de jonction;
- 12) transports publics et infrastructures publiques;
- 13) passages à niveau.

**Art. 5.** Au stade de la conception détaillée, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité les critères suivants:

- 1) tracé;
- 2) signalisation et marquage cohérents;
- 3) éclairage des routes et des intersections éclairées;
- 4) équipements de bord de route;
- 5) environnement de bord de route, dont végétation;
- 6) obstacles fixes en bord de route;
- 7) aménagement d'aires de stationnement sûres;
- 8) usagers vulnérables, comme par exemple les piétons, les cyclistes et les motocyclistes);
- 9) dispositifs de retenue routiers adaptés, comme par exemple le terre-plein central et les barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables.

**Art. 6.** Au stade de la pré-mise en service, l'Administration des ponts et chaussées s'efforce de respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité les critères suivants:

- 1) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
- 2) lisibilité de la signalisation et du marquage;
- 3) état de la chaussée.

**Art. 7.** Au début de l'exploitation d'un projet d'infrastructure, l'Administration des ponts et chaussées procède à l'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.

## CHAPITRE IV – CLASSIFICATION DES TRONÇONS À FORTE CONCENTRATION D'ACCIDENTS ET CLASSIFICATION DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU

**Art. 8.** Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des cinq années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par point de jonction.

**Art. 9.** 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.

**Art. 10.** Lors de leurs visites sur place, les équipes d'experts chargés de l'évaluation des divers tronçons routiers prennent en compte les éléments:

- 1) la description du tronçon routier;
- 2) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- 3) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- 4) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- 5) une série de mesures correctives potentielles à mettre en œuvre 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.

L'Administration des Ponts et Chaussées détermine les données et les documents à remettre à l'équipe d'experts. Elle fixe les modalités d'établissement du contenu et de la forme du rapport d'une inspection pendant les visites sur place.

L'auditeur établit un rapport de chaque inspection en vue de la reproduction écrite des conclusions de l'équipe d'experts.

## CHAPITRE V – INSPECTIONS DE SECURITE

**Art. 11.** L'administration des Ponts et Chaussées mènent des inspections de sécurité au moins tous les sept ans sur le réseau en exploitation. Le rapport de ces inspections doit être établi de telle manière qu'il apparaît clairement qu'au moins les éléments suivants ont été inspectés :

- 1° état du revêtement;
- 2° signalisation verticale;
- 3° dispositifs de retenue routiers;
- 4° signalisation horizontale;
- 5° fonctionnement de l'écoulement;
- 6° éclairage;
- 7° obstacles.

Afin de pouvoir évaluer dans différentes situations, l'équipe d'experts effectue au moins deux visites sur place (diurne et nocturne).

## CHAPITRE VI – INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS

**Art. 12.** Les rapports d'accidents établis par la Police Grand-ducale 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;
- 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, comme par exemple le type, l'âge, le pays, les équipements de sécurité le cas échéant, la date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable;
- 8) données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur;
- 9) chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

## CHAPITRE VII - EXÉCUTION ET MISE EN VIGUEUR

**Art. 13.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

## **Règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

### **Exposé des motifs**

Le projet de texte ayant conduit au vote de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières reprenait à l'origine les quatre annexes de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 15 novembre 2011, il a été renoncé à la forme d'annexe légale en faveur d'un règlement grand-ducal permettant une plus grande flexibilité et rapidité en cas d'adaptation des annexes de la directive par la Commission européenne.

Les annexes de la directive ne sont pas obligatoires mais recommandées. Dans un souci de clarté du texte et d'une application correcte de la loi du 27 avril 2012 précitée, une transposition en droit national de celles-ci s'impose néanmoins.

Les annexes contiennent tout un ensemble d'éléments et de critères à prendre en compte dans le cadre des différentes procédures prévues à la loi du 27 avril 2012 précitée.

# Règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

## Commentaire des articles

### Article 1

Cet article fixe l'objet du règlement grand-ducal qui vise à définir les critères à respecter dans le cadre des procédures prévus dans la loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

A l'instar de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le champ d'application du règlement grand-ducal est limité au seul réseau transeuropéen, ce qui signifie pour le réseau national les autoroutes l'A1, l'A3, l'A6, et le tronçon de l'autoroute de l'A13 à partir de la croix de Bettembourg jusqu'au poste frontière de Schengen.

Les éléments définis dans le présent règlement grand-ducal doivent également être saisis dans les rapports d'accident dressés par la Police grand-ducale.

### Article 2

Au premier stade d'un projet, le maître d'ouvrage devra établir une étude de faisabilité contenant au moins les éléments énumérés dans cet article. Ces éléments sont tirés des données pertinentes et actuelles dont dispose le maître de l'ouvrage.

Cette étude permettra déjà au stade de la conception d'un projet de prendre en compte des dangers éventuels pour les usagers de la route et de déceler la variante du projet présentant le moins de risques possibles d'un point de vue de la sécurité routière.

### Article 3

Jusqu'à présent l'accent était mis sur les incidences que pourrait avoir un projet d'infrastructure sur l'environnement naturel et humain sans tenir compte de l'impact de ce même projet sur la sécurité routière. La sécurité des usagers de la route aura dorénavant également un rôle important à jouer dans les choix à prendre lors de la conception des projets.

L'article 3 fixe les éléments à prendre en compte dans l'étude d'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

### Article 4, 5, 6 et 7

Des audits de sécurité routière doivent être réalisées aux différents stades de la conception d'un projet d'infrastructure, à savoir pour l'avant-projet; pour le projet détaillé; pour la pré-mise en service et au début de l'exploitation.

La partie de l'audit de sécurité relatif au stade de la pré-mise en service se situe entre le début de la réalisation des signalisations horizontale et verticale et l'ouverture à la circulation du projet d'infrastructure.

La dernière partie de l'audit concernant le début de l'exploitation se réalise entre le sixième et le douzième mois après l'ouverture à la circulation du tronçon concerné.

#### Article 8 et 9

L'article 8 détermine les critères minimas à prendre en compte pour le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents et leur classification d'un point de vue de la sécurité routière.

La classification des portions de route à forte concentration d'accidents et de la sécurité routière du réseau routier permet l'établissement d'une liste de portions de route à traiter par priorité, pour lesquelles une amélioration de l'infrastructure est très efficace selon les prévisions.

#### Article 10

Cet article fixe les éléments devant être pris en compte par les équipes d'experts chargés de l'évaluation des divers tronçons routiers. Les mesures correctives potentielles énumérées au point 5 ne sont nullement exhaustive, mais fournies au seul titre d'exemple.

#### Article 11

La périodicité des inspections de sécurité est fixée à sept ans pour les tronçons en exploitation.

#### Article 12

Cet article fixe les éléments devant figurer, dans la mesure du possible, dans les rapports d'accidents dressés par la Police Grand-ducale. Les données à fournir ne doivent toutefois pas être telles qu'une recherche approfondie soit exigée des agents de police. Ainsi, toute référence aux équipements de sécurité visés aux points 6 et 7 n'est à fournir que pour autant qu'elle soit connue.

#### Article 13

Formule exécutoire.

**Note à l'attention du Conseil de Gouvernement  
concernant le projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril  
2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

1a) Objet et contenu du dossier

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique tend à transposer en droit national les quatre annexes de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (transposée quant à elle par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières). Les auteurs du texte se sont limités à reprendre dans sa quasi-totalité le texte des annexes de la directive.

Il s'agit d'adopter tout un ensemble d'éléments et de critères à prendre en compte dans le cadre des différentes procédures prévues à la loi du 27 avril 2012 précitée.

1b) Modifications

Néant.

1c) Concertations interministérielles et interdépartementales

Le projet de loi sous rubrique a été élaboré par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures en étroite collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées.

1d) Décision à adopter par le Conseil de Gouvernement

Approbation du projet du règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

2) Projet de décision

Le Conseil de Gouvernement approuve le projet règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

3) Avis à requérir

Conseil d'Etat



## Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives, réglementaires et autres

**Intitulé du projet: Règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

**Ministère initiateur: MDDI**

**Auteur(s) : Carla Oliveira**

**Tél : 247-83317**

**Courriel : carla.oliveira@tp.etat.lu**

**Objectif(s) du projet : transposition des annexes de la Directive 2008/96/CE**

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région**

**Date : 17 octobre 2012**

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui  Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Oui  Non

Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Oui  Non

Remarques/Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui  Non  N.a.
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b. amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

## Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :
  
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez pourquoi :
  
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

## Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation <sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers <sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

**Projet de règlement grand-ducal portant exécution de la loi du 27 avril 2012  
concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

**Fiche financière**

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures déclare que le présent règlement grand-ducal n'aura pas d'impact sur le budget de l'Etat et qu'il n'engendrera ni des frais de consommation ni de frais d'entretien et de maintenance.