

Bruxelles, le 15 novembre 2018
(OR. en)

14109/18

Dossier interinstitutionnel:
2018/0129(COD)

TRANS 530

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	ST 11818/2/18 REV 2
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières – Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 17 mai 2018, la Commission a présenté la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil dans le cadre du *troisième train de mesures sur la mobilité*.
 - Le principal objectif de la proposition est de réduire le nombre des décès et des blessés graves dus aux accidents de la route.
 - La Commission considère que la directive en vigueur n'atteint pas totalement son objectif, qui consiste à réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020, et qu'une action renforcée est nécessaire.
 - La Commission estime qu'une partie des déplacements sur le RTE-T s'effectue sur des routes ayant de piètres résultats en matière de sécurité. La Commission relève aussi que des routes n'appartenant pas au RTE-T présentaient une sécurité inhérente faible et qu'il existait de grandes différences entre les performances des routes en matière de sécurité dans les différentes parties de l'Union européenne.

- Par ailleurs, la Commission propose d'encourager l'harmonisation et le partage des connaissances entre les États membres, de protéger les usagers de la route vulnérables, d'améliorer le déploiement de nouvelles technologies et d'assurer un meilleur suivi des résultats des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières.
- La proposition a été présentée sous la forme d'une directive modificatrice.

Le 19 juillet 2018, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M^{me} Daniela Aiuto (EFDD, IT) rapporteuse. La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) a décidé de ne pas rendre d'avis. Le vote en commission devrait intervenir le 3 décembre 2018.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition le 17 octobre 2018. Le Comité européen des régions n'a pas encore adopté le sien.

Le parlement suédois (Riksdag) a adopté un avis motivé sur l'application du principe de subsidiarité. La Chambre tchèque des députés et le Sénat ont adopté des résolutions sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

II. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES DU CONSEIL

Le 12 juin 2018, le groupe "Transports terrestres" a commencé l'examen de la proposition par une présentation générale de celle-ci par la Commission. L'analyse d'impact a été étudiée le 5 juillet 2018.

Durant la présidence autrichienne, le groupe a discuté de la proposition lors de ses réunions des 11 et 12 juillet, des 20 et 24 septembre, du 11 octobre et du 12 novembre. L'un des principaux enjeux du dossier était l'élargissement du champ d'application et une réforme du système d'inspections existant. La présidence a élaboré un compromis entre l'ancien système d'inspections et la nouvelle approche proactive introduite par la Commission.

L'introduction de nouvelles annexes a demandé un travail considérable de réécriture afin de confirmer qu'elles avaient valeur d'orientations pour les États membres, sans qu'elles n'imposent d'obligations juridiques strictes. S'inspirant de propositions formulées par les États membres, la présidence a remanié deux annexes dans leur intégralité, produisant ainsi des annexes plus simples et plus directes. Le groupe a estimé que les compromis étaient largement satisfaisants dans les deux cas.

La directive 2008/96/CE¹ en vigueur est aussi concernée par le règlement Omnibus visant à aligner les dispositions relatives à la comitologie dans la législation de l'Union², pour lequel une orientation générale partielle a été trouvée le 20 mars 2018³. La présidence a aligné la présente proposition sur l'orientation générale partielle et elle a transféré les modifications qui avaient déjà été approuvées. La présidence a aussi proposé de modifier légèrement le texte déjà approuvé car d'autres modifications du dispositif dans la directive modificatrice n'étaient pas reflétées.

III. PRINCIPALE QUESTION EN SUSPENS

Le groupe s'est longuement penché sur la plupart des questions. La Commission ne souscrit pas entièrement au texte présenté à ce stade. Toutefois, la présidence considère que le texte de compromis actuel constitue une solution équilibrée, mais aussi cohérente, aux questions en jeu.

IV. CONCLUSIONS

Le Comité des représentants permanents est invité à approuver le texte de compromis présenté par la présidence dans l'annexe du présent document. Le texte sera ensuite transmis au Conseil TTE (Transports) du 3 décembre 2018 pour qu'une orientation générale puisse y être dégagée.

¹ Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

² Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil adaptant aux articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne une série d'actes juridiques prévoyant le recours à la procédure de réglementation avec contrôle (COM(2016) 0799 final - 2016/0400 (COD)).

³ Voir le doc. ST 6933/18.

Proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité
des infrastructures routières

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, point c),

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union européenne a pour objectif stratégique de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et de réaliser son ambition d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050 ("Vision Zero by 2050")³. Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont au point mort ces dernières années. Un nouvel objectif intermédiaire, soit réduire de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 par rapport au niveau de 2020, a été approuvé par le Conseil en juin 2017⁴.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ Communication de la Commission "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" [COM(2010) 389 final].

⁴ Conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017 (La Valette, 28 et 29 mars 2017) (doc. ST 9994/17).

- (2) Selon l'approche pour un système sûr, les décès et blessures graves dans les accidents de la route pourraient en grande partie être évités. Il devrait s'agir d'une responsabilité partagée à tous les niveaux pour faire en sorte que les accidents de la circulation n'entraînent pas de blessures graves ou mortelles. En particulier, des routes bien conçues et bien entretenues devraient réduire la probabilité d'accidents de la route, tandis que les routes "qui pardonnent" (routes conçues de manière intelligente pour que les erreurs de conduite n'entraînent pas directement de graves conséquences) devraient atténuer la gravité des accidents.
- (3) Les routes du réseau transeuropéen défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil¹ contribuent fortement à favoriser l'intégration européenne. Un niveau élevé de sécurité devrait donc être garanti sur ces routes.
- (4) Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières mises en œuvre sur le réseau transeuropéen ont contribué à réduire le nombre de décès et de blessés graves dans l'Union. Il ressort de l'évaluation des effets de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil² que les États membres qui appliquent volontairement les principes de gestion de la sécurité des infrastructures routières ("principes GSIR") sur leurs routes nationales situées en dehors du réseau RTE-T obtiennent de bien meilleures performances en matière de sécurité routière que les États membres qui ne le font pas.
- (5) Une proportion élevée d'accidents de la route se produisent sur une faible proportion des routes dont les volumes de trafic et les vitesses sont élevés et où il existe une grande diversité de niveaux de trafic à des vitesses différentes. Par conséquent, l'extension limitée du champ d'application de la directive 2008/96/CE aux autoroutes et aux autres routes principales situées en dehors du réseau RTE-T devrait contribuer sensiblement à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.

¹ 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 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

² Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

- (5 bis) Pour que cette extension du champ d'application produise l'effet escompté, il est logique que ces autres routes principales incluent au moins les routes reliant les principales villes ou régions qui appartiennent à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie "autoroute" dans la classification des routes nationale.
- (6) De plus, l'application obligatoire des procédures de la directive 2008/96/CE pour tout projet d'infrastructure routière mené en dehors des zones urbaines et réalisé à l'aide des fonds de l'Union devrait permettre que ces fonds ne servent pas à construire des routes dangereuses.
- (7) L'évaluation fondée sur les risques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier s'est révélée être un outil efficace et efficient pour identifier les parties du réseau qui devraient faire l'objet d'inspections de sécurité routière plus détaillées et pour donner la priorité aux investissements qui ont le potentiel d'améliorer la sécurité de l'ensemble du réseau. L'ensemble du réseau routier couvert par la présente directive devrait, dès lors, être systématiquement évalué pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.
- (8) L'intégration des éléments les plus performants de l'ancienne procédure de "classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation" dans la nouvelle procédure d'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devrait permettre un meilleur recensement des tronçons routiers où les possibilités d'amélioration de la sécurité sont les plus grandes et où les interventions ciblées devraient apporter les améliorations les plus importantes.
- (8 bis) Afin d'améliorer la qualité, l'objectivité ainsi que l'efficacité des procédures de gestion de la sécurité routière, il est utile de permettre aux États membres de tirer parti, pour autant que de besoin, de l'évolution constante des technologies pour inspecter les tronçons routiers, documenter les conditions de sécurité routière et collecter d'autres données en rapport avec la sécurité du réseau routier.
- (9) Le suivi systématique des résultats des procédures GSIR est une étape essentielle pour parvenir aux améliorations de la sécurité des infrastructures routières nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de sécurité routière. À cette fin, les plans d'action prioritaires devraient veiller à ce que les interventions nécessaires soient mises en œuvre dès que possible. Plus particulièrement, les résultats issus de la procédure d'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devraient être suivis d'inspections de sécurité routière ciblées ou, si possible et si elles présentent un bon rapport coût-efficacité, de mesures correctives directes visant à éliminer ou réduire les risques pesant sur la sécurité routière sans créer de charge administrative inutile.

- (10) Il y a lieu d'améliorer le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et le potentiel de réduction des accidents le plus élevé.
- (10 *bis*) Un financement et des incitations financières au niveau de l'UE pourraient, dans le respect des conditions applicables, être utilisés pour appuyer ces investissements, complétant les investissements et mesures d'encouragement correspondants au niveau national.
- (11) Les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil¹ présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il conviendrait donc d'introduire des inspections de sécurité routière conjointes de ces tronçons routiers, réunissant des représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels, afin d'améliorer la sécurité du réseau routier dans son ensemble.
- (12) Les usagers de la route vulnérables représentaient 46 % des tués sur les routes de l'Union en 2016. Le fait de veiller à ce que les intérêts de ces utilisateurs soient pris en compte dans toutes les procédures GSIR devrait donc permettre d'améliorer leur sécurité sur la route.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) La publication des résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier devrait permettre de comparer le niveau de sécurité des infrastructures dans l'ensemble de l'Union.

¹ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JO L 167 du 30.4.2004, p. 39).

- (16) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau transeuropéen et le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut, dans la mesure où des améliorations sont nécessaires dans l'ensemble de l'Union afin d'assurer la convergence vers des normes plus strictes en matière de sécurité des infrastructures routières, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Grâce aux mesures prises au niveau de l'Union, il devrait ainsi être plus sûr de se déplacer au sein de l'Union, ce qui devrait permettre d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur et de soutenir l'objectif de cohésion économique, sociale et territoriale.
- (17) Afin de s'assurer que le contenu des procédures GSIR continue de refléter les meilleures connaissances techniques disponibles, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation des annexes de la directive aux avancées techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016¹. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(18) Des mesures spécifiques sont nécessaires pour l'amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions pertinentes de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.

(19) Il convient dès lors de modifier la directive 2008/96/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2008/96/CE est modifiée comme suit:

1) à l'article 1^{er}, les paragraphes 1 à 3 sont remplacés par le texte ci-après et le paragraphe 2 *bis* est ajouté:

1. "La présente directive 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 par les États membres.
2. La présente directive 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'exploitation².

2 *bis*. Chaque État membre signale les routes principales sur son territoire en prenant en compte sa classification des routes existante. Chaque État membre notifie à la Commission les routes principales se trouvant sur son territoire, au plus tard vingt-quatre mois après l'entrée en vigueur de la présente directive. Les États membres notifient toute modification ultérieure.

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

² SE considère que la présente directive ne devrait s'appliquer qu'aux routes faisant partie du réseau transeuropéen.

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

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

4. "réseau routier transeuropéen", le réseau routier défini dans 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 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1);";

b) les points 2 *bis* et 2 *ter* suivants sont insérés:

"2 *bis*) "autoroute", une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui remplit les critères suivants:

a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

b) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;

c) est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;

2 *ter*) "route principale", une route, signalée par les États membres, qui relie les principales villes ou régions;

2 quater) [...];”;

c) les points 5) et 6) sont supprimés;

d) le point 7) est remplacé par le texte ci-après et le point 7 bis est ajouté:

"6) [...];

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;

7 bis) "inspection de sécurité routière périodique", une vérification systématique périodique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité;"

e) le point 10) suivant est ajouté:

"10) "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.";

3) l'article 5 est remplacé par le texte suivant:

"Article 5

Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit effectuée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente directive.

1 bis. Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque d'accident et la gravité de l'impact, en s'appuyant au minimum sur:

- une étude visuelle, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente); et

- une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic sont survenus;
- [...].

1 *ter*. Les États membres veillent à ce que la première évaluation soit effectuée au plus tard en 2025.

Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont réalisées assez fréquemment afin de garantir des niveaux de sécurité adéquats mais, dans tous les cas, une évaluation de ce type doit être effectuée au moins une fois tous les cinq ans.

2. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, les États membres prennent en compte les éléments indicatifs énumérés dans l'annexe III.
 3. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1, et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, les États membres classent tous les tronçons du réseau routier en fonction de leur niveau de sécurité.
 4. [...]
 5. [...]"
- 4) l'article 6 est modifié comme suit:
- a) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

Inspections de sécurité routière périodiques";

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
 1. "Les États membres veillent à ce que le réseau routier fasse l'objet d'inspections périodiques à une fréquence suffisante pour conserver des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.";
- b) le paragraphe 2 est supprimé et le paragraphe 3 et est remplacé par le texte suivant:

2. [...].
3. "Les États membres veillent à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente directive et de la directive 2004/54/CE. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées au moins tous les six ans.";
- 5) les articles 6 *bis*, 6 *ter* et 6 *quater* suivants sont insérés:

"Article 6 bis

Suivi des procédures pour les routes en exploitation

1. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 soient suivis d'inspections de sécurité routière ciblées ou de mesures correctives directes.
 - 1 *bis*. Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, les États membres prennent en compte les éléments indicatifs énumérés dans l'annexe II *bis*.
 - 1 *ter*. Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9, paragraphe 4, point a).
2. Les États membres veillent à ce que les résultats des inspections de sécurité routière ciblées soient suivis de décisions motivées visant à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les États membres identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.
3. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient ciblées 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.
4. Les États membres établissent et mettent régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées.

Article 6 ter

Protection des usagers de la route vulnérables

Les États membres veillent à ce que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans la mise en œuvre des procédures prévues aux articles 3 à 6.";

Article 6 quater

Marquage et signalisation

1. [...]

2. [...]

Au plus tard le [JO: ajouter la date d'entrée en vigueur plus trois ans], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le marquage au sol et la signalisation routière ainsi que sur leur visibilité et leur détectabilité par les conducteurs et les véhicules équipés de systèmes d'aide à la conduite ou de niveaux d'automatisation plus élevés. Le rapport est établi en coopération avec des experts désignés par les États membres. Le rapport comprend en particulier les évaluations suivantes:

- l'interaction entre les différentes technologies d'aide à la conduite et l'infrastructure;
- l'effet des phénomènes météorologiques et atmosphériques sur le marquage au sol et la signalisation routière présents sur le territoire de l'Union;
- le rôle des différents organismes internationaux dans la mise au point des normes et autres prescriptions; et
- le type et la fréquence des travaux de maintenance nécessaires pour les différentes technologies, y compris une estimation des coûts.

Les États membres veillent à ce qu'une signalisation adéquate soit 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.";

5 bis) À l'article 7, le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

"1 *bis*. La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, établir des lignes directrices selon lesquelles la gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, doit figurer dans le rapport. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.";

6) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

"Article 10

Échange de meilleures pratiques

Afin d'améliorer la sécurité des routes de l'Union, la Commission établit un système d'échange des meilleures pratiques entre les États membres, couvrant notamment les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.";

7) À l'article 11, le paragraphe 2 est supprimé:

"2. [...]"

7) l'article 11 *bis* suivant est inséré:

"Article 11 bis

Établissement de rapports

1. Les États membres transmettent un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2026, et tous les cinq ans par la suite, sur le classement de sécurité des tronçons routiers évalués conformément à l'article 5.";

8) l'article 12 est remplacé par le texte suivant:

"Article 12

Modification des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* afin de modifier les annexes en vue de les adapter au progrès technique.";

9) l'article 12 *bis* suivant est inséré:

"Article 12 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [JO: ajouter date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
 4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹.
 5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
 6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.";
- 10) à l'article 13, le paragraphe 3 est supprimé:

"Article 13

Procédure de comité²

- 3) [...]
- 11) les annexes sont modifiées comme indiqué dans l'annexe de la présente directive.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

² La présidence voudrait attirer l'attention sur le texte de l'article 13, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) n° 182/2011, qui prévoit que "*lorsque l'acte de base fait référence à l'article 5 de la décision 1999/468/CE, la procédure d'examen visée à l'article 5 du présent règlement s'applique et l'acte de base est réputé disposer que, en l'absence d'avis, la Commission ne peut pas adopter le projet d'acte d'exécution, comme prévu à l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)*";

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen *Par le Conseil*

Le président *Le Président*

Les annexes de la directive 2008/96/CE sont modifiées comme suit:

- 1) à l'annexe I, le titre est remplacé par le texte suivant:

**"ANNEXE I
ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DES INCIDENCES
SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE";**

- 2) l'annexe II est modifiée comme suit:

- a) le titre est remplacé par le texte suivant:

**"ANNEXE II
ÉLÉMENTS INDICATIFS DES AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE";**

- b) à la section 1, le point n) suivant est ajouté:

"n) dispositions pour les usagers de la route vulnérables:

- i) dispositions pour les piétons,
- ii) dispositions pour les cyclistes,
- iii) dispositions pour les deux-roues motorisés.";

- c) à la section 2, le point h) est remplacé par le texte suivant:

"h) dispositions pour les usagers de la route vulnérables:

- i) dispositions pour les piétons,
- ii) dispositions pour les cyclistes,
- iii) dispositions pour les deux-roues motorisés";

3) l'annexe II *bis* suivante est insérée:

ANNEXE II *bis*

ÉLÉMENTS INDICATIFS DES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE CIBLÉES

Généralités

- Évaluer si le type de routes est correct pour l'usage
- Évaluer/apprécier la limitation de vitesse, le respect de la vitesse et le respect de la réglementation
- Évaluer la sécurité de tous les usagers de la route, particulièrement des usagers de la route vulnérables
- Évaluer la fonctionnalité ou la nécessité de systèmes de gestion et de contrôle du trafic

Conception de la route

- Évaluer la conception de la route - *Évaluer si la conception de la route est cohérente avec la fonction de la route (en prenant en considération par exemple la largeur de la route, le nombre de voies, les limitations de vitesse, les conflits potentiels avec les piétons et les cyclistes)*
- Évaluer le tracé de la route et la conception des intersections et des échangeurs, y compris les passages pour piétons et les passages à niveau
- Inspecter la fonction ou la nécessité des glissières de sécurité centrales
- Inspecter l'emplacement et la conception des arrêts des transports publics
- Inspecter l'emplacement et la sécurité des aires de stationnement et de repos

Bords de route et dangers externes

- Inspecter les bords de route - rechercher des obstacles fixes ou acérés en bord de route, des cours d'eau ou des talus ou pentes abrupts
- Inspecter pour déterminer la nécessité d'établir une protection contre les chutes de pierres, les éboulements, les avalanches ou le changement climatique, par exemple les débits d'eau élevés

Équipement routier

- Inspecter l'équipement en bord de route - rechercher les signes de danger et évaluer l'efficacité des systèmes
- Évaluer la visibilité, la lisibilité, la position et la fonction des marquages au sol et de la signalisation routière

Propriétés du revêtement routier

- Inspecter la qualité de la chaussée
- Inspecter les défauts de friction
- Inspecter l'efficacité de l'évacuation des eaux sur la route et en dehors";

4) l'annexe III est remplacée par le texte suivant:

**"Annexe III
ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ
DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER**

Données de base: volume du trafic, si possible ventilé en différents groupes d'usagers de la route

a) "Évaluation proactive" - caractéristiques de la route en matière de conception et de sécurité sur la base des éléments de risque connus:

➤ Conception destinée à prévenir les collisions frontales.

*Les routes à grande vitesse ont-elles une séparation physique en leur milieu?
(oui/non)*

➤ Conception destinée à prévenir les accidents pris isolément.

*Les abords de la route sont-ils conçus pour limiter les décès et les blessures graves
(ce qui suppose l'absence d'obstacles (n'absorbant pas l'énergie) fixes, de pentes
raides et d'eau profonde) et les routes ont-elles des glissières de sécurité là où c'est
nécessaire? (oui/non)*

➤ Conception pour les usagers de la route vulnérables.

*Existe-t-il des voies séparées pour les piétons et les cyclistes le long de la route et
pour la traverser (SI ces usagers de la route ont le droit d'utiliser cette route)?
Les piétons et les cyclistes sont-ils séparés des véhicules à moteur lorsque les
volumes de ces groupes de trafic ne sont pas négligeables? (oui/non)*

*L'adaptation de la vitesse est-elle assurée lorsque la route accueille un mélange de
différents groupes d'usagers de la route (des véhicules à moteur aussi bien que des
piétons et des cyclistes)? (oui/non)*

➤ Conception destinée à prévenir les collisions latérales.

Les passages bénéficient-ils d'une bonne visibilité? (oui/non)

*Les passages sont-ils conçus de sorte que les collisions latérales (à des angles
de 90 degrés) sont évitées? (oui/non)*

b) "Évaluation réactive" sur la base d'une analyse/des données relatives aux accidents:

- Nombre de tués sur la route et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route (y compris les points noirs)
- Nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route
- Rapport entre le nombre de personnes tuées ou gravement blessées (numérateur) et le million de km/véhicule (dénominateur)

5) l'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

1. "localisation aussi précise que possible de l'accident, y compris les coordonnées GNSS;"

b) le point 5) est remplacé par le texte suivant:

- 5) "gravité de l'accident".
