

Bruxelles, le 11 avril 2019
(OR. en)

8059/19

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0129(COD)**

**CODEC 835
TRANS 241
PE 149**

NOTE D'INFORMATION

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
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 - Résultat de la première lecture du Parlement européen (Bruxelles, du 3 au 4 avril 2019)

I. INTRODUCTION

La rapporteure, Daniela AIUTO (EFDD, IT), a présenté, au nom de la commission des transports et du tourisme, un rapport comprenant 65 amendements (amendements 1 à 65) à la proposition de directive.

Conformément aux dispositions de l'article 294 du TFUE et à la déclaration commune sur les modalités pratiques de la procédure de codécision¹, un certain nombre de contacts informels ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission en vue de parvenir à un accord sur ce dossier en première lecture, et d'éviter ainsi une deuxième lecture et le recours à la procédure de conciliation.

¹ JO C 145 du 30.6.2007, p. 5.

Dans ce contexte, un amendement de compromis a été présenté (amendement 66). Cet amendement avait été approuvé au cours des contacts informels visés ci-dessus. Aucun autre amendement n'a été déposé.

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 4 avril 2019, l'assemblée plénière a adopté l'amendement de compromis (amendement 66) à la proposition de directive.

La proposition de la Commission ainsi modifiée et la résolution législative constituent la position du Parlement européen en première lecture² qui correspond à ce qui avait été préalablement convenu entre les institutions. Le Conseil devrait dès lors être en mesure d'approuver la position du Parlement européen une fois que le texte aura été examiné par les juristes-linguistes.

L'acte serait ainsi adopté dans la formulation correspondant à la position du Parlement.

² Le texte des amendements adoptés et la résolution législative du Parlement européen figurent en annexe. Les amendements sont présentés sous la forme d'un texte consolidé; les passages modifiés par rapport à la proposition de la Commission sont indiqués en *caractères gras et italiques* et les passages supprimés par le signe "■".

Gestion de la sécurité des infrastructures routières *I**

Résolution législative du Parlement européen du 4 avril 2019 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2018)0274),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0196/2018),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis motivé soumis par le Parlement suédois, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 17 octobre 2018³,
 - vu l'avis du Comité des régions du 6 février 2019⁴,
 - vu l'accord provisoire approuvé en vertu de l'article 69 septies, paragraphe 4, de son règlement intérieur par la commission compétente et l'engagement pris par le représentant du Conseil, par lettre du 27 février 2019, d'approuver la position du Parlement européen, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A8-0008/2019),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

³ JO C 62 du 15.2.2019, p. 261.

⁴ Non encore paru au Journal officiel.

P8_TC1-COD(2018)0129

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 4 avril 2019 en vue de l'adoption de la directive (UE) 2019/... 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,

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 européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire⁷,

* LE TEXTE N'A PAS ENCORE FAIT L'OBJET D'UNE FINALISATION JURIDICO-LINGUISTIQUE.

⁵ JO C 62 du 15.2.2019, p. 261.

⁶ JO C ...

⁷ Position du Parlement européen du 4 avril 2019.

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 20 juillet 2010 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», la Commission déclare que les objectifs stratégiques de l'Union sont de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050. 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 dans ses conclusions du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017. Des efforts supplémentaires doivent donc être consentis pour atteindre ces deux objectifs.***

- (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, bien entretenues, ***avec un bon marquage et une bonne signalisation***, 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 des conséquences graves ***ou mortelles***) devraient atténuer la gravité des accidents ***de la route***. ***La Commission devrait formuler des orientations sur la construction et l'entretien de «bords de route qui pardonnent» en s'appuyant sur l'expérience acquise dans l'ensemble des États membres.***

- (3) Les routes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) recensées dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁸ 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 RTE-T 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 Conseil⁹ 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. ***Pour cette raison, il est également souhaitable que ces principes GSIR soient appliqués à d'autres parties du réseau routier européen.***

⁸ 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).

⁹ 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) *Il importe que les tronçons routiers qui traversent des ponts et qui passent par des tunnels faisant partie du réseau relevant du champ d'application de la présente directive soient également couverts par la présente directive en ce qui concerne la sécurité routière, à l'exception des tunnels couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰.*
- (6) *Pour des raisons de sécurité routière, il est important que les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau relevant du champ d'application de la présente directive, en particulier les autoroutes et les routes principales, soient également couvertes par la présente directive.*
- (7) *Les conditions saisonnières diffèrent sensiblement d'un État membre à l'autre et d'une région à l'autre, d'où l'importance de prendre dûment en considération ces conditions dans les dispositions nationales transposant la présente directive.*

¹⁰ *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).*

- (8) 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.
- (9) ***Pour que cette extension du champ d'application produise l'effet escompté, il est logique que les routes principales autres que les autoroutes incluent toutes les routes qui appartiennent à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie «autoroute» dans la classification nationale des routes. Pour la même raison, les États membres devraient être encouragés à veiller à ce qu'au moins toutes les routes auxquelles la directive 2008/96/CE s'appliquait avant l'entrée en vigueur de la présente directive, y compris sur une base volontaire, restent couvertes par la présente directive.***

- (10) De plus, l'application obligatoire des procédures définies dans 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.
- (11) ***La directive 2008/96/CE couvre exclusivement les infrastructures routières. La présente directive n'a donc pas d'incidence sur la législation en matière de circulation routière, ni sur la compétence des États membres à prendre des décisions de leur propre autorité dans ce domaine législatif. La convention de Genève des Nations unies sur la circulation routière du 19 septembre 1949, la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968 et la convention de Vienne sur la signalisation routière du 8 novembre 1968 devraient être respectées.***
- (12) 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, ***y compris au moyen de données collectées par voie électronique ou numérique***, pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.

- (13) 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.
- (14) *Afin d'améliorer la qualité, l'objectivité et l'efficacité des procédures GSIR, 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, mettre en évidence les conditions de sécurité routière et collecter d'autres données liées à la sécurité du réseau routier.*

- (15) 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 de l'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 imposer de charge administrative inutile.***
- (16) 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.
- (17) ***Ces investissements peuvent bénéficier d'un financement et d'incitations financières au niveau de l'Union, dans le respect des conditions applicables, en complément des investissements et mesures d'encouragement correspondants au niveau national.***

- (18) Les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par la directive 2004/54/CE 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 ***couvert par la présente directive.***
- (19) Les usagers de la route vulnérables représentaient 47 % des tués sur les routes de l'Union en 2017. Le fait de veiller à ce que les intérêts des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans toutes les procédures GSIR ***ainsi que dans l'élaboration des exigences de qualité concernant les infrastructures destinées à ces usagers*** devrait donc permettre d'améliorer leur sécurité sur la route.
- (20) ***Afin de permettre aux États membres d'améliorer leurs procédures visant à garantir l'utilisation opérationnelle de leurs marquages au sol et de leurs panneaux de signalisation routière, des spécifications communes devraient être établies afin de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces des marquages au sol et des panneaux de signalisation pour les conducteurs et les systèmes automatisés d'aide à la conduite.***

- (21) *L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau est également une priorité (signalisation, amélioration des infrastructures). Selon le rapport de 2018 sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans l'Union publié par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, 433 accidents majeurs, qui ont coûté la vie à 255 personnes et fait 217 blessés graves, ont été enregistrés sur les 108 000 passages à niveau de l'Union en 2016. Par conséquent, il convient de recenser les passages à niveau qui présentent un risque élevé pour la sécurité, en vue de les améliorer.*
- (22) *Une signalisation routière et un marquage de haute qualité sont essentiels pour assister les conducteurs ainsi que les véhicules connectés et automatisés. L'adoption de spécifications communes en matière de signalisation et de marquage routiers devrait être un préalable qui ouvrirait la voie au déploiement de systèmes avancés de mobilité connectés et automatisés. À cet effet, il serait préférable d'adopter une approche européenne commune, conformément à la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.*

- (23) *Afin de renforcer les résultats escomptés de l'application de la présente directive et de garantir un niveau de sécurité adéquat dans les situations d'urgence, les États membres pourraient faciliter la coopération entre leurs services de protection civile, d'intervention d'urgence et de police routière, le cas échéant, et en particulier sur les tronçons routiers transfrontaliers. Lorsqu'une coopération entre les États membres est nécessaire dans le cadre de ces activités, elle peut avoir lieu dans le cadre du mécanisme de protection civile de l'Union en application de la décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil¹¹.*
- (24) *Sans préjudice de la législation sur les marchés publics, en particulier de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil¹², les spécifications techniques relatives à la sécurité devraient être accessibles au public lorsque des marchés publics sont passés dans le secteur des infrastructures routières.*
- (25) Dans le but de garantir la transparence et de renforcer la responsabilisation, des *classements de sécurité routière* devraient être *communiqués, afin d'informer les usagers de la route de l'état de l'infrastructure et de les sensibiliser davantage à ces questions de manière générale.*
- (26) *Il convient d'encourager les échanges d'expériences entre praticiens concernant les méthodes relatives aux systèmes sûrs ainsi que les échanges d'informations entre auditeurs de la sécurité routière.*

¹¹ *Décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relative au mécanisme de protection civile de l'Union (JO L 347 du 20.12.2013, p. 924).*

¹² *Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).*

- (27) 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.
- (28) 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 RTE-T 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 ces objectifs. 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.

(29) 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 en ce qui concerne l'adaptation des annexes de la directive aux avancées techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»¹³. En particulier, pour assurer 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.

¹³ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (30) Des mesures spécifiques sont nécessaires pour l'amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité routière et pour faciliter la reconnaissance du marquage et de la signalisation routière par les véhicules équipés de systèmes d'aide à la conduite ou de niveaux d'automatisation plus élevés. 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 en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁴.
- (31) Il convient dès lors de modifier la directive 2008/96/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹⁴ 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).

Article premier

Modifications apportées à la directive 2008/96/CE

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

- 1) l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article 1

Objet et champ d'application

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'exploitation.

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).***
4. ***Les États membres peuvent exempter du champ d'application de la présente directive les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents.***

Les États membres peuvent inclure dans le champ d'application de la présente directive des routes qui ne sont pas visées aux paragraphes 2 et 3.

Ils notifient à la Commission, au plus tard le ... [24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, ils notifient à la Commission les routes qui ont fait l'objet d'une dérogation conformément au présent paragraphe ou qui entrent dans le champ d'application de la présente directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes.

La Commission publie la liste des routes notifiées conformément au présent article.

5. La présente directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.»;

2) l'article 2 est modifié comme suit:

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

«1) «réseau routier transeuropéen», les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil*;

* 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).»;

b) les points 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:

- 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 *située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie «autoroute» dans la classification nationale des routes en vigueur au ... [date de publication de la présente directive modificative au JO];»*

c) le point 5) est supprimé;

d) les points 6) et 7) sont remplacés par le texte suivant:

«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*;»;

e) *le point suivant est inséré:*

«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;»;

f) le point 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) À l'article 4, le paragraphe suivant est ajouté:

«5 bis. La Commission fournit des orientations sur la conception de «bords de route qui pardonnent» et de «routes lisibles et explicites», au cours de l'audit initial de la phase de conception, ainsi que sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables. Ces orientations sont élaborées en étroite coopération avec les experts délégués par les États membres.

4) 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. ■

2. *Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque de gravité en cas d'accident et d'impact, en s'appuyant sur:*
- a) *principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route (sécurité inhérente); et*
 - b) *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.*
3. *Les États membres veillent à ce que la première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier soit effectuée au plus tard en 2024. 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.*

4. Lors de la réalisation de l'évaluation *de la sécurité* de l'ensemble du réseau routier, les États membres *peuvent prendre en compte* les éléments *indicatifs* énumérés dans l'annexe III.
5. *La Commission fournit des orientations sur la méthode utilisée pour la réalisation des évaluations systématiques de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et des classements de sécurité.*
6. 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 dans pas moins de trois catégories en fonction de leur *niveau de sécurité* ■ .»;

■

- 5) l'article 6 est modifié comme suit:
 - a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Article 6
Inspections de sécurité *routière périodiques*»;

b) 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 assez fréquemment pour conserver des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.*»;

c) le paragraphe 2 *est supprimé*;

d) *le paragraphe 3 est remplacé* par le texte suivant:

"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 assez fréquemment pour garantir des niveaux de sécurité adéquats, une inspection de ce type devant être effectuée, en tout état de cause, au moins tous les six ans.*»;

(6) les articles 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 **soit** d'inspections de sécurité routière ciblées, **soit** de mesures correctives directes.
2. ***Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énumérés dans l'annexe II bis.***
3. ***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).***

4. 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.
5. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient 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. 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. Les États membres ***accordent, dans leurs procédures actuelles et futures pour le marquage au sol et 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 ces dernières ont été établies conformément au paragraphe 3.***

2. *Le groupe d'experts mis sur pied par la Commission, au plus tard en juin 2021, évalue la possibilité de définir des spécifications communes, y compris divers éléments visant à garantir l'utilisation opérationnelle du marquage au sol et de la signalisation routière dans le but de favoriser une lisibilité et une détectabilité effectives du marquage au sol et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ce groupe est composé d'experts désignés par les États membres. L'évaluation comprend une consultation de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.*

L'évaluation tient notamment compte des facteurs suivants:

- a) *l'interaction entre les différentes technologies d'aide à la conduite et les infrastructures;*

- b) l'effet des phénomènes météorologiques et atmosphériques ainsi que du trafic sur le marquage au sol et la signalisation routière présents sur le territoire de l'Union;*
 - c) le type et la fréquence des travaux de maintenance nécessaires pour les différentes technologies, y compris une estimation des coûts.*
- 3. La Commission peut, en tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 2, adopter des actes d'exécution en vue de définir des spécifications communes relatives aux procédures des États membres visées au paragraphe 1 visant à garantir l'utilisation opérationnelle de leur marquage au sol et de leur signalisation routière, quant à la lisibilité et à la détectabilité effectives du marquage au sol et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite.*

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.

Ils sont sans préjudice de la compétence du Comité européen de normalisation en ce qui concerne les normes en matière de marquage au sol et de signalisation routière.

Article 6 quinquies

Information et transparence

La Commission publie une carte européenne du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive, accessible en ligne et mettant en évidence les différentes catégories visées à l'article 5, paragraphe 6.

Article 6 sexies

Comptes rendus volontaires

Les États membres s'efforcent de mettre en place un système national pour les comptes rendus volontaires, qui soit 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 perçue par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.»;

(7) *à l'article 7, le paragraphe suivant est inséré:*

«1 bis. La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de fournir des orientations 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.»;

(8) à l'article 9, le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du ... [cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], les États membres veillent à ce que 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.»;

(9) 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 *d'informations* et de meilleures pratiques entre les États membres, couvrant notamment *les programmes de formation en matière de sécurité routière*, les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.»;

(10) à l'article 11, le paragraphe 2 *est supprimé*;

(11) l'article suivant est inséré:

«Article 11 bis

Établissement de rapports

1. Les États membres soumettent un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre **2025 sur le classement selon la sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 5. Le rapport repose, dans la mesure du possible, sur une méthodologie commune. Le cas échéant, il couvre également la liste des dispositions relevant des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.**

2. *Sur la base d'une analyse des rapports nationaux visés au paragraphe 1, la première fois au plus tard le 31 octobre 2027, puis tous les cinq ans, la Commission élabore et soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive, en particulier en ce qui concerne les éléments visés au paragraphe 1, et sur les éventuelles mesures supplémentaires, y compris une révision de la présente directive et d'éventuelles adaptations aux avancées techniques.»;*

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

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 aux avancées techniques.»;

(13) l'article 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 les actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une *période de cinq ans à compter du ... [date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. 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 l'adoption d'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»*.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
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.

* JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»;

(14) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil*.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

* 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).»;

(15) les annexes sont modifiées comme indiqué dans l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

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 ... [24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils en informent immédiatement 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 régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

ANNEXE

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

(1) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

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

b) à la section 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type), y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des attributs relatifs à l'utilisation des sols adjacents;»;

(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 suivant est ajouté:

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

i) dispositions pour les piétons,

ii) dispositions pour les cyclistes, *y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse,*

iii) dispositions pour les deux-roues motorisés,

iv) densité et localisation des passages pour piétons et cyclistes,

v) dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone,

vi) séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures»;

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 suivante est insérée:

«ANNEXE II bis

ÉLÉMENTS *INDICATIFS* DES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE *CIBLÉES*

1. Tracé de la route et profil en travers:

a) visibilité et distances de visibilité;

b) limitation de vitesse et zones à vitesse réglementée;

- c) tracé lisible («lisibilité» du tracé par les *usagers de la route*);
- d) accès aux propriétés et aménagements adjacents;
- e) accès des véhicules de service et d'urgence;
- f) traitement au niveau des ponts et des aqueducs;
- g) aménagement des bords de route (accotements, affaissement de la chaussée, déblais et remblais).

2. Intersections et échangeurs:

- a) pertinence du type d'intersection/échangeur;
- b) géométrie de l'aménagement de l'intersection/échangeur;

- c) visibilité et lisibilité (perception) des intersections;
 - d) visibilité à l'intersection;
 - e) aménagement des voies supplémentaires aux intersections;
 - f) contrôle de la circulation aux intersections (par exemple, arrêt contrôlé, feux de circulation, etc.);
 - g) présence de passages pour piétons *et cyclistes*.
3. dispositions pour les usagers de la route vulnérables:
- a) dispositions pour les piétons,
 - b) dispositions pour les cyclistes;
 - c) dispositions pour les deux-roues motorisés;
 - d) transports publics et infrastructures publiques;
 - e) passages à niveau (*en précisant en particulier leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique*).

4. Éclairage, signalisation et marquage:

- a) signalisation cohérente qui ne masque pas la visibilité;
- b) lisibilité de la signalisation (position, taille, couleur);
- c) panneaux de signalisation;
- d) cohérence du marquage et de la délimitation;
- e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité en conditions sèches et humides);
- f) contraste approprié du marquage;
- g) éclairage des routes et des intersections éclairées;
- h) équipements de bord de route appropriés.

5. Feux de signalisation:
 - a) exploitation;
 - b) visibilité.

6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers:
 - a) environnement de bord de route, dont végétation;
 - b) dangers en bord de route et distance du bord de la chaussée *ou de la piste cyclable*;
 - c) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers de la route vulnérables);

- d) traitement final des barrières métalliques;
- e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des aqueducs;
- f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).

7. Chaussée:

- a) défauts de la chaussée;
- b) résistance au dérapage;
- c) matériaux/graviers/pierres meubles;
- d) accumulation d'eau, évacuation des eaux.

8. *Ponts et tunnels:*

- a) *présence et nombre de ponts;*
- b) *présence et nombre de tunnels;*
- c) *éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.*

9. Autres éléments:

- a) mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sûres;
- b) disposition pour les poids lourds;
- c) éblouissement causé par les phares;

- d) travaux routiers;
- e) activités dangereuses en bordure de route;
- f) informations appropriées dans les équipements STI (par exemple, panneaux à messages variables);
- g) espèces sauvages et animaux;
- h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).»;

(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

1. Généralités:

- a) type de route en ce qui concerne le type et la dimension des régions/villes qu'elle relie;
- b) longueur du tronçon routier;

- c) type de zone (urbaine, rurale);
- d) utilisation des sols (écoles, commerces, industries et manufactures, résidences, élevages et exploitations agricoles, zones non développées);
- e) densité des points d'accès aux propriétés;
- f) présence d'une voie de desserte (par exemple pour les magasins);
- g) présence de travaux routiers;
- h) présence d'aires de stationnement.

2. Volumes du trafic:

- a) volumes du trafic;
- b) volumes de motocycles relevés;
- c) volumes de piétons relevés des deux côtés, le «long» ou «traversant»;
- d) volumes de bicyclettes relevés *des deux côtés, le «long» ou «traversant»*;
- e) volumes de poids lourds relevés;
- f) estimation des flux de piétons à partir des attributs d'utilisation des terres adjacentes;
- g) estimation des flux de bicyclettes à partir des attributs d'utilisation des terres adjacentes.

3. Données relatives aux accidents:
 - a) nombre de tués sur la route, lieu *et cause* des accidents par groupe d'usagers de la route;
 - b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.

4. Caractéristiques opérationnelles:
 - a) limitation de vitesse (générale, pour les motos; pour les camions);
 - b) vitesse d'exploitation (85^e centile);
 - c) gestion de la vitesse et/ou modération du trafic;
 - d) présence de dispositifs de STI: alertes de files, panneaux à messages variables;
 - e) avertissement de zone scolaire;
 - f) présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.

5. Caractéristiques géométriques:
 - a) caractéristiques du profil en travers (nombre, type et largeur des voies, aménagement et matériau des accotements médians centraux, pistes cyclables, voies piétonnes, etc.), y compris leur variabilité;
 - b) courbure horizontale;
 - c) niveau et alignement vertical;
 - d) visibilité et distances de visibilité.

6. Objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers:
 - a) environnement de bord de route et zones de sécurité;
 - b) obstacles fixes en bord de route (par exemple, des lampadaires, des arbres, etc.);

- c) distance des obstacles par rapport au bord de route;
- d) densité des obstacles;
- e) ralentisseurs sonores;
- f) dispositifs de retenue routiers.

7. *Ponts et tunnels:*

- a) *présence et nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant;*
- b) *présence et nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant;*
- c) *éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.*

8. Intersections:

- a) type d'intersection et nombre de bras (en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés);
- b) canalisation du trafic;
- c) qualité des intersections;
- d) volume des croisements de routes;
- e) présence de passages à niveau (*en précisant en particulier leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique*).

9. Entretien:

- a) défauts de la chaussée;
- b) résistance de la chaussée au dérapage;
- c) état des accotements (y compris la végétation);
- d) état de la signalisation, du marquage et de la délimitation;
- e) état des dispositifs de retenue routiers.

10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables:

- a) passages pour piétons *et cyclistes* (surface des passages à niveau et croisement dénivelé);
- b) passages pour cyclistes (surface des passages à niveau et croisement dénivelé);**
- c) clôtures piétonnières;

- d) présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée;
- e) équipements cyclables *et leur type (pistes cyclables, voies cyclables, autres)*;
- f) qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation des infrastructures;
- g) présence de passages pour piétons *et cyclistes* au niveau de l'entrée du réseau de jonction des routes secondaires.
- h) *existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.***

11. *Systèmes pré/postcollision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité:*

- a) *centres opérationnels de réseau et autres équipements de patrouille;***
- b) *mécanismes de communication des conditions de conduite destinés aux usagers de la route afin de prévenir les accidents ou incidents;***

- c) systèmes de détection automatique des incidents (DAI): capteurs et caméras;*
- d) systèmes de gestion des incidents;*
- e) systèmes de communication avec les services d'urgence.»;*

(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.».