

▼B**DIRECTIVE 2008/96/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL****du 19 novembre 2008****concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières****▼M1***Article premier***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, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

4. 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.

Chaque État membre notifie à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, chaque État membre notifie à la Commission la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption 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.

▼B*Article 2***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

▼ M1

- 1) «réseau routier transeuropéen», les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾;
- 1 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 un terre-plein central non destiné 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 désignée comme étant une autoroute;
- 1 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 26 novembre 2019;

▼ B

- 2) «organe compétent», tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente directive, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente directive, s'ils répondent aux exigences de la présente directive;
- 3) «évaluation des incidences sur la sécurité routière», une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 4) «audit de sécurité routière», une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;

▼ M1

- 6) «classement de sécurité», le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement;

⁽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).

▼ M1

- 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 périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité;

▼ B

- 8) «lignes directrices», les mesures adoptées par les États membres, qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente directive;
- 9) «projet d'infrastructure», un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;

▼ M1

- 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.

▼ B*Article 3***Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure**

1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour tous les projets d'infrastructure.
2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe I.
3. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

*Article 4***Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure**

1. Les États membres veillent à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.
2. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe II.

Les États membres veillent à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.

L'auditeur est désigné conformément à l'article 9, paragraphe 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 9. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9, paragraphe 3.

▼B

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

4. Les États membres veillent à ce que l'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

5. Les États membres veillent à ce que le rapport visé au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

▼MI

6. 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 des orientations 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.

Member States shall ensure that the report referred to in paragraph 4 shall result in relevant recommendations from a safety point of view.

*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 menée 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 d'accident et de gravité, 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 sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.

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

4. Lors de la réalisation de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, les États membres peuvent prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à 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.

▼ M1

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.

*Article 6***Inspections de sécurité routière périodiques**

1. Les États membres veillent à ce que le réseau routier fasse l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

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 avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, mais en tout état de cause, elles sont effectuées au moins tous les six ans.

▼ B

4. Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 8, les États membres adoptent des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Ils mettent également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

▼ M1*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 énoncés à 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.

▼ **M1**

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 énoncées aux articles 3 à 6 *bis*.

*Article 6 quater***Marquage routier et signalisation routière**

1. Les États membres accordent, dans leurs procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies conformément au paragraphe 3.

2. Le groupe d'experts mis en place par la Commission, au plus tard en juin 2021, évalue la possibilité de définir des spécifications communes, y compris divers éléments visant à assurer l'utilisation opérationnelle du marquage routier et de la signalisation routière dans le but de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces du marquage routier 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 routier 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 assurer l'utilisation opérationnelle de leur marquage routier et de leur signalisation routière, quant à la lisibilité et à la détectabilité efficaces du marquage routier et de la signalisation routière pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Les actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.

Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont sans préjudice de la compétence du Comité européen de normalisation en ce qui concerne les normes en matière de marquage routier et de signalisation routière.

▼ M1*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***Déclarations volontaires**

Les États membres s'efforcent de mettre en place un système national pour les déclarations 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 déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

▼ B*Article 7***Gestion des données**

1. Les États membres veillent à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2. Les États membres s'efforcent de reprendre dans ce rapport tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.

▼ M1

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.

▼ B

2. Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Les États membres peuvent opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.

*Article 8***Adoption et communication de lignes directrices**

1. Tant qu'il n'existe pas encore de lignes directrices, les États membres veillent à ce que des lignes directrices soient adoptées au plus tard le 19 décembre 2011, afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente directive.

2. Les États membres communiquent ces lignes directrices à la Commission dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

3. La Commission les met à disposition sur un site internet public.

▼B*Article 9***Désignation et formation des auditeurs**

1. Les États membres veillent à ce que les programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés au plus tard le 19 décembre 2011.

▼M1

1 *bis*. En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, 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.

▼B

2. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

3. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière soient en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont reconnus.

4. Les États membres veillent à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes:

- a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- b) deux ans après l'adoption des lignes directrices par les États membres en application de l'article 8, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3;
- c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

▼M1*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.

▼B*Article 11***Amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité**

1. La Commission facilite et structure les échanges de connaissances et de meilleures pratiques entre les États membres, mettant à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine, afin de permettre une amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union.

▼ M1▼ B

3. Le cas échéant, des organisations non gouvernementales compétentes, actives dans le domaine de la sécurité et de la gestion d'infrastructures routières, peuvent être consultées sur des questions portant sur des aspects techniques de la sécurité.

▼ M1*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 de 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 présente également la liste des dispositions des orientations nationales actualisées, et notamment les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route 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.

*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 aux avancées techniques.

*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 16 décembre 2019. 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.

▼ M1

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»⁽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.

*Article 13***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⁾.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

▼ B*Article 14***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 19 décembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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 15***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 16***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽²⁾ 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).

▼ M1*ANNEXE I***ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DES INCIDENCES SUR
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE****▼ B**

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:
 - a) définition du problème;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
 - c) objectifs de sécurité routière;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte:
 - a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
 - b) choix des itinéraires et nature du trafic;
 - c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
 - d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);

▼ M1

- 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 caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;

▼ B

- f) saisonnalité et conditions climatiques;
- g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) activité sismique.

▼ M1*ANNEXE II***ÉLÉMENTS INDICATIFS DES AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE****▼ B**

1. Critères applicables au stade de la conception:
 - a) situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
 - b) types de jonction et distance entre les points de jonction;
 - c) nombre et type de voies;
 - d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
 - e) fonctionnalité de la route dans le réseau;
 - f) conditions météorologiques;
 - g) vitesses de conduite;
 - h) profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
 - i) alignements horizontaux et verticaux;
 - j) visibilité;
 - k) disposition des points de jonction;
 - l) transports publics et infrastructures publiques;
 - m) passages à niveau;

▼ M1

- 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.

▼ B

2. Critères applicables au stade de la conception détaillée:
 - a) tracé;
 - b) signalisation et marquage cohérents;
 - c) éclairage des routes et des intersections éclairées;
 - d) équipements de bord de route;

▼B

- e) environnement de bord de route, dont végétation;
- f) obstacles fixes en bord de route;
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres;

▼M1

- 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;

▼B

- i) dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la pré-mise en service:
- a) sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
 - b) lisibilité de la signalisation et du marquage;
 - c) état de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation: 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.

▼M1*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 dispositifs d'assainissement;
 - 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 routière cohérente qui ne masque pas la visibilité;
 - b) lisibilité de la signalisation routière (position, taille, couleur);
 - c) panneaux de signalisation;
 - d) cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation;
 - e) lisibilité du marquage routier (emplacement, dimensions et rétroreflectivité par temps sec et humide);

▼M1

- f) contraste approprié du marquage routier;
 - 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 glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables);
 - d) traitement des extrémités de glissières;
 - e) dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
 - f) clôtures (sur les routes dont l'accès est restreint).
7. Chaussée:
- a) défauts de la chaussée;
 - b) adhérence;
 - 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 sécurisées;
 - b) dispositions pour les poids lourds;
 - c) éblouissement causé par les phares;
 - d) travaux routiers;
 - e) activités dangereuses en bord de route;
 - f) informations appropriées dans les équipements STI (par exemple panneaux à messages variables);
 - g) faune sauvage et animaux;
 - h) avertissements de zone scolaire (le cas échéant).

▼ M1*ANNEXE III***ÉLÉMENTS INDICATIFS DES ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER**

1. Généralités:
 - a) type de route au regard du type et de la taille des régions/villes qu'elle relie;
 - b) longueur du tronçon routier;
 - c) type de zone (urbaine, rurale);
 - d) activités environnantes (écoles, commerces, industries et manufactures, zones résidentielles, d'élevages et 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 observés;
 - c) volumes de piétons observés des deux côtés, le «long» ou «traversant»;
 - d) volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le «long» ou «traversant»;
 - e) volumes de poids lourds observés;
 - f) estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
 - g) estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
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 d'exploitation:
 - a) limitation de vitesse (générale, pour les motocycles; pour les camions);
 - b) vitesse d'exploitation (85^e centile);
 - c) régulation de la vitesse et/ou modération du trafic;
 - d) présence de dispositifs de STI: alertes de files, panneaux à messages variables;

▼ M1

- 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) tracé en plan;
 - c) profil en long;
 - 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) bandes rugueuses;
 - 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 branches (en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés);
 - b) canalisation du trafic;
 - c) qualité des intersections;
 - d) volume des intersections;
 - 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) adhérence de la chaussée;
 - c) état des accotements (y compris la végétation);

▼ M1

- d) état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation;
 - e) état des dispositifs de retenue routiers.
10. Infrastructures pour les usagers de la route vulnérables:
- a) passages pour piétons et cyclistes (surface des intersections et dénivellation);
 - b) passages pour cyclistes (surface des intersections et dénivellation);
 - 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 de chaque infrastructure;
 - g) présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire;
 - 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 dispositifs de patrouille;
 - b) mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les 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.

▼B*ANNEXE IV***INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS**

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants:

▼M1

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

▼B

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;

▼M1

5) gravité de l'accident;

▼B

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 (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, 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.