

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2008/96/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 19 novembre 2008

concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, point c),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le réseau routier transeuropéen défini dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽³⁾ revêt une importance primordiale lorsqu'il s'agit de favoriser l'intégration et la cohésion en Europe, et d'y ménager un niveau élevé de bien-être. Il convient en particulier de garantir un niveau de sécurité élevé.
- (2) Dans son livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a signalé la nécessité de réaliser des analyses d'impact sur la sécurité et des audits de sécurité routière, afin de déterminer et de gérer les tronçons présentant une forte concentration d'accidents dans la Communauté. Elle fixe également l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes situées dans l'Union européenne entre 2001 et 2010.
- (3) Dans sa communication du 2 juin 2003 intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière — Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici à 2010: une responsabilité partagée», la Commission désigne l'infrastructure routière comme étant le troisième pilier de la politique de sécurité routière, qui devrait considérablement contribuer à la

réalisation de l'objectif communautaire de réduction des accidents.

- (4) Au cours des dernières années, la conception des véhicules a connu des avancées majeures (mesures de sécurité, conception et application de nouvelles technologies) qui ont contribué à réduire le nombre de victimes des accidents de la route. Néanmoins, pour atteindre l'objectif fixé pour 2010, il est nécessaire d'agir dans davantage de domaines. La gestion de la sécurité des infrastructures routières présente une grande marge d'amélioration qu'il convient d'exploiter.
- (5) La mise en place de procédures adéquates est essentielle pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière devrait démontrer, au niveau stratégique, les implications que les différentes alternatives de planification d'un projet d'infrastructure auront pour la sécurité routière et devrait jouer un rôle important lorsqu'il s'agit de sélectionner les itinéraires. Les résultats de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière pourraient être exposés dans un certain nombre de documents. Par ailleurs, les audits de sécurité routière devraient inventorier, de manière détaillée, les aspects dangereux d'un projet d'infrastructure routière. Il est donc logique d'élaborer les procédures à suivre dans ces deux domaines pour renforcer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen, tout en excluant les tunnels routiers qui sont couverts par la 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 ⁽⁴⁾.
- (6) Plusieurs États membres sont déjà dotés de systèmes efficaces de gestion de la sécurité des infrastructures routières. Il conviendrait de permettre à ces États membres de continuer à appliquer leurs méthodes actuelles, dans la mesure où elles sont conformes aux objectifs de la présente directive.
- (7) La recherche constitue un instrument primordial en matière d'amélioration de la sécurité sur les routes situées dans l'Union. Les activités de développement et de démonstration concernant des éléments, des mesures et des méthodes (notamment la télématique), ainsi que la diffusion des résultats des recherches, jouent un rôle essentiel dans l'augmentation de la sécurité des infrastructures routières.

⁽¹⁾ JO C 168 du 20.7.2007, p. 71.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 19 juin 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 20 octobre 2008.

⁽³⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 167 du 30.4.2004, p. 39.

- (8) Il y a lieu de relever le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et/ou le potentiel de réduction des accidents le plus important. Afin d'être en mesure d'adapter leur comportement et de mieux respecter les règles de circulation, en particulier les limitations de vitesse, les conducteurs devraient être avertis des tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents.
- (9) La classification de la sécurité du réseau recèle un fort potentiel dans la période suivant immédiatement sa mise en œuvre. Une fois les tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents traités et les mesures correctives prises, ce sont les inspections de la sécurité qui devraient jouer un rôle prédominant en matière de prévention. Les inspections régulières forment un outil essentiel pour prévenir les dangers auxquels peuvent être exposés tous les usagers de la route, et notamment les usagers vulnérables, y compris dans le cas de travaux de voirie.
- (10) La formation et la certification du personnel chargé de la sécurité sur la base de programmes de formation et d'outils de qualification validés par les États membres devraient permettre de dispenser aux professionnels les connaissances actualisées qui leur sont nécessaires.
- (11) Afin d'améliorer la sécurité des routes situées dans l'Union, des dispositions devraient être prises afin de permettre des échanges de meilleures pratiques plus fréquents et plus cohérents entre les États membres.
- (12) Pour garantir un niveau élevé de sécurité sur les routes situées dans l'Union, les États membres devraient appliquer les lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures. La notification de ces lignes directrices à la Commission et l'établissement de rapports de mise en œuvre réguliers devraient fournir le terreau d'un enrichissement systématique dans le domaine de la sécurité des infrastructures au niveau communautaire et permettre d'évoluer sur cette base vers un système plus efficace à terme. Les rapports de mise en œuvre devraient en outre permettre aux États membres de déterminer les solutions les plus efficaces, tandis que la collecte systématique de données provenant d'études «avant-après» devrait permettre de choisir les mesures les plus efficaces en vue d'une action future.
- (13) Les dispositions de la présente directive relatives aux investissements dans la sécurité routière devraient s'appliquer sans préjudice des compétences des États membres en matière d'investissements pour l'entretien du réseau routier.
- (14) 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 routier transeuropéen, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (15) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (16) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les critères nécessaires pour améliorer les pratiques de gestion de la sécurité des routes et adapter les annexes aux avancées techniques. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (17) Il importe qu'il y ait suffisamment d'aires de stationnement le long des routes, non seulement pour prévenir la criminalité, mais aussi pour assurer la sécurité routière. Grâce aux aires de stationnement, les conducteurs peuvent se reposer en temps opportun, puis reprendre la route en possession de toutes leurs facultés d'attention. L'existence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres devrait donc faire partie intégrante de la gestion de la sécurité des infrastructures routières.
- (18) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽²⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

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, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité par les États membres.
2. La présente directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.
3. Les États membres peuvent également appliquer les dispositions de la présente directive, en tant qu'ensemble de bonnes pratiques, aux infrastructures nationales de transport routier non intégrées au réseau routier transeuropéen, dont la construction est financée, en tout ou partie, par des fonds communautaires.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

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

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la directive n° 1692/96/CE;
- 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;
- 5) «classification des tronçons à forte concentration d'accidents», une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;
- 6) «classification de la sécurité du réseau», une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;
- 7) «inspection de sécurité», la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 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.

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.

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.

*Article 5***Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation**

1. Les États membres veillent à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans. À cet égard, les États membres s'efforcent de satisfaire aux critères visés à l'annexe III.

2. Les États membres veillent à ce que les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau soient évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place sur la base des éléments visés à l'annexe III, point 3. Un membre au moins de l'équipe d'experts répond aux exigences visées à l'article 9, paragraphe 4, point a).

3. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient axées sur les tronçons routiers visés au paragraphe 2. La priorité est donnée aux mesures visées à l'annexe III, point 3 e), en privilégiant celles qui présentent le rapport avantages/coûts le plus élevé.

4. 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. Les États membres veillent à ce que les usagers de la route soient informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Si un État membre décide d'utiliser une signalisation, celle-ci est conforme aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière.

*Article 6***Inspections de sécurité**

1. Les États membres veillent à ce que les routes en exploitation fassent l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

2. Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation.

3. Les États membres veillent à ce que les inspections périodiques soient menées par l'organe compétent. La fréquence de

ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

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.

*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.

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.

*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.

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.

Article 10

Échange des meilleures pratiques

Afin d'améliorer la sécurité des routes au sein de l'Union qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen, la Commission établit un système cohérent 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.

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.
2. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 13. Pour autant que l'adoption de mesures spécifiques soit exigée, de telles mesures sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.
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.

Article 12

Adaptation aux avancées techniques

Les annexes de la présente directive sont adaptées afin de tenir compte des avancées techniques conformément à la procédure

de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

Article 13

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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.

Fait à Strasbourg, le 19 novembre 2008.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

J.-P. JOUYET

ANNEXE I

ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

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);
 - e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
 - f) saisonnalité et conditions climatiques;
 - g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
 - h) activité sismique.
-

ANNEXE II

AUDITS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

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.

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;
- e) environnement de bord de route, dont végétation;
- f) obstacles fixes en bord de route;
- g) aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
- 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.

ANNEXE III

CLASSIFICATION DES TRONÇONS À FORTE CONCENTRATION D'ACCIDENTS ET CLASSIFICATION DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU**1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents**

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

2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories. Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que concentration des accidents, volume de trafic et typologie du trafic.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

3. Éléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts:

- a) la description du tronçon routier;
- b) la référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) l'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) une série de mesures correctives potentielles à mettre en œuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple:
 - l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route,
 - la réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local,
 - l'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité,
 - l'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers,
 - l'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation,
 - la protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches,
 - l'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée,
 - la modification des dispositifs de retenue routiers,
 - la mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central,
 - la modification des schémas de dépassement,
 - l'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau,
 - la modification de l'alignement,
 - la modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence,
 - l'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic,
 - la réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route,
 - la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur,
 - la remise en état ou le remplacement de la chaussée,
 - l'utilisation de signaux intelligents,
 - l'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

ANNEXE IV

INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LES RAPPORTS D'ACCIDENTS

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants:

- 1) localisation aussi précise que possible de l'accident;
 - 2) images et/ou diagrammes du lieu de l'accident;
 - 3) date et heure de l'accident;
 - 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route;
 - 5) gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, si possible selon des critères communs à définir conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3;
 - 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.
-