

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2019/1936 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2019

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 européen ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

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 a déclaré 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 à 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 route 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. 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 (ci-après dénommé «réseau RTE-T») répertoriées par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ 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 (GSIR) 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 Conseil ⁽⁵⁾ que les États membres qui appliquent volontairement les 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.

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 261.

⁽²⁾ JO C 168 du 16.5.2019, p. 81.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 octobre 2019.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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 franchissent des ponts et ceux qui franchissent 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 Conseil ⁽⁶⁾.
- (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. Il est donc important de prendre dûment en considération ces conditions dans les dispositions nationales transposant la présente directive.
- (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) 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 par les parties contractantes.
- (12) L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, fondée sur les risques, 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, lorsque cela s'avère pertinent, de l'évolution constante des technologies pour inspecter les tronçons routiers, documenter 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.

⁽⁶⁾ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JO L 167 du 30.4.2004, p. 39).

- (16) 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 convient 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 besoins 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 assurer l'utilisation opérationnelle de leur marquage routier et de leur signalisation routière, des spécifications communes devraient être établies afin de favoriser une lisibilité et une détectabilité efficaces du marquage routier et de la 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 routier 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 routière et de marquage routier devrait constituer la base 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 d'assurer 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 Conseil ⁽⁷⁾.
- (24) Sans préjudice de la législation sur les marchés publics, en particulier de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, 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 sécurité routière.
- (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 routières dans l'ensemble de l'Union.

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

- (28) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement de procédures visant à assurer un niveau de sécurité routière constamment 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 standards plus élevés 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, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne 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»⁽⁹⁾. 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.
- (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 routier 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 Conseil⁽¹⁰⁾.
- (31) Il convient dès lors de modifier la directive 2008/96/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

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 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.

⁽⁹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁰⁾ 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).

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.»

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:

«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;»;

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 périodique classique 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:

«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.»

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 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.

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 de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir 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 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.»

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 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.
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.

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.»

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 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.»

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 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.»

12) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Modification des annexes

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

(*) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.»

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

«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. 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 17 décembre 2021. 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 Strasbourg, le 23 octobre 2019.

Par le Parlement européen

Le président

D. M. SASSOLI

Par le Conseil

Le président

T. TUPPURAINEN

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 caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;».

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 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);
 - 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).»

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 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'utilisateurs de la route;
- b) nombre de blessés graves et lieu des accidents par groupe d'utilisateurs 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;
- 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);
- 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.»
- 5) L'annexe IV est modifiée comme suit:
- a) le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. localisation de l'accident (aussi précise que possible), y compris les coordonnées GNSS;»;
 - b) le point 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. gravité de l'accident.»
-