

COM(2018) 274 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 23 mai 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 23 mai 2018

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil
modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des
infrastructures routières

E 13063

Bruxelles, le 18 mai 2018
(OR. en)

9040/18

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

**TRANS 208
IA 136**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	17 mai 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 274 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 274 final.

p.j.: COM(2018) 274 final



Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des
infrastructures routières**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La sécurité routière au sein de l'UE s'est considérablement améliorée ces dernières décennies grâce aux mesures prises aux niveaux européen, national, régional et local. Entre 2001 et 2010, le nombre de tués sur les routes européennes a reculé de 43 %, et de 19 % supplémentaires entre 2010 et 2016. En 2016, 25 620 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'UE, soit 510 de moins qu'en 2015 et près de 5 900 de moins qu'en 2010.

Bien que certains États membres continuent de faire des progrès considérables chaque année, les taux de mortalité routière à l'échelle de l'UE ont stagné ces dernières années. Les parties concernées par la sécurité routière ont réagi à ce piétinement en renouvelant leur engagement en faveur de la cause, comme l'ont exprimé les ministres des transports de l'UE dans la déclaration de La Valette de mars 2017¹ sur la sécurité routière.

Soutenue par cette impulsion politique, la Commission propose également, en même temps que cette initiative, un cadre de la sécurité routière pour la période 2020-2030 mieux adapté aux défis connus et aux changements en matière de mobilité résultant des tendances sociétales (par exemple, des cyclistes et des piétons plus nombreux, une société vieillissante) et de l'évolution technologique. Le cadre proposé suit l'approche pour un système sûr. Celle-ci part du principe que les êtres humains peuvent faire des erreurs et qu'ils continueront d'en faire et qu'il incombe à tous les acteurs, à tous les niveaux, de faire en sorte que les accidents de la route ne provoquent pas de blessures graves ou mortelles. Selon cette approche pour un système sûr, il convient d'améliorer la sécurité de toutes les parties du système — les routes et bords de route, la vitesse, les véhicules et l'usage routier — de sorte que, si une partie du système s'avère défaillante, les autres parties continuent de protéger les parties concernées.

Les infrastructures routières continueront de jouer un rôle important dans cette nouvelle approche. Des routes bien conçues et bien entretenues peuvent réduire la probabilité d'accidents de la route, tandis que les routes «qui pardonnent» (routes conçues de manière intelligente pour que les erreurs de conduite n'entraînent pas directement de graves conséquences) peuvent atténuer la gravité des accidents qui se produisent.

La directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières² (ci-après la «directive GSIR») a été adoptée en 2008 afin de veiller à ce que les considérations relatives à la sécurité routière soient au cœur de toutes les étapes de planification, de conception et d'exploitation des infrastructures routières. Il existe toutefois des différences considérables dans la manière dont la directive est mise en œuvre par les États membres; de nombreux pays performants vont au-delà des exigences de la directive tandis que d'autres sont à la traîne.

L'objectif général de l'initiative proposée est de réduire le nombre de personnes décédées et gravement blessées sur les réseaux routiers de l'UE en améliorant les performances en matière de sécurité des infrastructures routières. Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- assurer un meilleur suivi des résultats des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières;

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fr/pdf>.

² Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, JO L 319 du 29.11.2008, p. 59-67.

- encourager l’harmonisation et le partage des connaissances entre les États membres sur ces procédures et exigences;
- protéger les usagers de la route vulnérables;
- améliorer le déploiement de nouvelles technologies; et
- œuvrer en faveur d’un niveau de sécurité routière uniformément élevé dans l’ensemble des États membres en utilisant les ressources financières limitées de manière efficace.

La directive révisée vise à atteindre ces objectifs en introduisant les principales modifications suivantes:

- rendre obligatoires la transparence et le suivi des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures;
- introduire une évaluation de l’ensemble du réseau routier, une procédure de cartographie des risques systématique et proactive en vue d’évaluer la sécurité «inhérente», ou intrinsèque, des routes dans l’ensemble de l’UE;
- étendre le champ d’application de la directive au-delà du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin de couvrir les autoroutes et routes principales qui se trouvent en dehors du réseau ainsi que toutes les routes situées en dehors des zones urbaines, qui sont construites, en tout ou en partie, à l’aide de fonds de l’UE;
- fixer des exigences générales de performance en matière de signalisation et de marquage afin de déployer plus facilement des systèmes de mobilité coopérative, connectée et automatisée; et
- rendre obligatoire la prise en compte systématique des usagers de la route vulnérables dans toutes les procédures de gestion de la sécurité.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d’action**

L’initiative vise à remédier aux lacunes de la directive 2008/96/CE.

Elle est étroitement liée à la proposition de révision du règlement sur la sécurité générale³ et du règlement sur la sécurité des piétons⁴. Cette proposition vise à améliorer les règles relatives à la sécurité des véhicules au moyen de dispositifs de sécurité supplémentaires, notamment des systèmes de sécurité active conçus pour empêcher les accidents, et de dispositifs permettant de protéger les usagers de la route vulnérables. Les deux initiatives sont interdépendantes en ce sens que la technologie automobile s’appuie sur les infrastructures (des marquages routiers visibles pour soutenir l’aide au maintien de la trajectoire, par exemple).

³ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l’homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, JO L 200 du 31.7.2009.

⁴ Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, JO L 35 du 4.2.2009.

En ce qui concerne les avancées technologiques, la proposition est aussi étroitement liée aux initiatives qui s'inscrivent dans le cadre de la stratégie de la Commission relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C)⁵.

Toutes ces initiatives devraient être considérées comme faisant partie d'un vaste ensemble de mesures relatives à la sécurité routière dans l'optique de l'approche pour un système sûr.

La relation entre la directive GSIR et la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (ci-après la «directive tunnel») a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et une simplification.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition s'inscrit dans la volonté de la Commission Juncker de se concentrer sur une Europe qui protège, donne les moyens d'agir et défend. Elle fait partie des efforts déployés par la Commission pour rapprocher les Européens de l'UE en faisant de leur protection une priorité. Elle contribue également à la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux, aux termes duquel ««[t]oute personne a le droit d'accéder à des services essentiels de qualité, y compris les transports»».

Cette position va dans le sens des objectifs fixés dans le livre blanc de 2011 sur les transports⁶ et dans les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020⁷, et se situe dans le contexte du nouveau cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la période 2020-2030. Elle est dans le droit fil des efforts de la Commission visant à faciliter le déploiement de solutions de mobilité coopérative, connectée et automatisée, notamment la [communication sur la mobilité coopérative connectée et automatisée] et s'inscrit dans le cadre du troisième train de mesures en matière de mobilité présentées comme faisant partie des propositions relatives à l'union de l'énergie.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

L'UE dispose d'une compétence partagée dans le domaine de la sécurité des transports, comme l'indique l'article 4 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). La proposition repose sur l'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE, qui constitue la base juridique pour l'adoption de mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports, notamment la sécurité routière. Comme la compétence est partagée, le principe de subsidiarité s'applique.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Les externalités négatives des accidents de la route, y compris le nombre de tués sur les routes et la congestion, sont des problèmes transfrontaliers qui ne sauraient être résolus au seul niveau régional ou local. Afin d'atteindre et de maintenir un niveau élevé de sécurité routière

⁵ Communication de la Commission «Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée» (COM/2016/0766 final).

⁶ Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [COM(2011)144 final].

⁷ Communication de la Commission «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» [COM(2010) 389 final].

dans l'ensemble de l'Union européenne, le réseau routier principal requiert l'utilisation ciblée de procédures harmonisées de gestion de la sécurité routière fondées sur un cadre réglementaire approprié et proportionné. Le niveau nécessaire de mobilité sûre pour les éléments clés du réseau routier de l'UE ne serait pas atteint sans une intervention au niveau de l'UE, étant donné que les États membres ne soutiennent pas tous l'action volontaire.

L'évaluation ex post et les consultations menées dans le cadre de l'analyse d'impact⁸ ont confirmé que la directive en vigueur a donné des résultats et qu'elle est largement acceptée parmi les États membres et les parties prenantes. La mise à jour du cadre pour y inclure de nouveaux développements et accroître son efficacité et son efficacité est dès lors une réponse logique aux considérations qui précèdent.

En ce qui concerne l'extension du champ d'application au-delà du réseau RTE-T, il est clair que les routes du RTE-T dépendent des routes de raccordement qui relient les principaux centres d'activité économique au réseau RTE-T. De nombreuses routes ne faisant pas partie du réseau RTE-T sont importantes pour le fonctionnement global du transport routier au sein de l'UE et traitent un volume important de trafic national et international. Les niveaux de sécurité routière sur ces routes sont parfois beaucoup moins élevés que sur les routes du RTE-T elles-mêmes, qui ne représentent que 8 % des accidents mortels dans l'UE.

L'évaluation ex post a révélé que les États membres qui ont appliqué les procédures GSIR sur leurs routes nationales pendant un certain temps ont obtenu une bien meilleure performance en matière de sécurité routière que les États membres qui ne l'ont pas fait. En raison des volumes de trafic élevés, le principal réseau routier de l'UE représente un pourcentage élevé d'accidents mortels par rapport à ces routes dans le réseau routier total (15 % du réseau routier en dehors des zones urbaines en termes de kilomètres représentent quelque 39 % de tous les accidents de la route dans l'UE). L'action coordonnée de l'UE sur le réseau routier principal (y compris la partie ne faisant pas partie du réseau RTE-T) contribuera donc à atteindre l'objectif à moyen terme de l'Union européenne qui consiste à réduire de moitié le nombre d'accidents mortels d'ici à 2030 ainsi que l'objectif à long terme de parvenir à «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050.

Sans l'intervention de l'UE, l'écart actuel entre les approches nationales persisterait — de nombreux États membres, en particulier ceux qui affichent un taux de mortalité plus élevé, n'appliqueraient pas systématiquement les principes de la directive sans l'instauration de règles européennes contraignantes. Une telle situation se traduirait par de piètres performances persistantes en matière de sécurité routière dans ces États membres, ce qui pourrait également avoir une incidence négative sur les résultats en matière de sécurité routière de l'Union européenne dans son ensemble.

Les principaux avantages de l'action de l'UE résident dans la convergence vers des normes plus strictes en matière de sécurité des infrastructures dans l'ensemble de l'Union européenne, ce que l'initiative vise à atteindre. Il devrait ainsi être plus sûr de se déplacer partout dans l'UE, et les pays qui n'obtiennent pas d'aussi bons résultats que les autres pourront bénéficier de l'expérience des pays les plus avancés. Cette approche devrait à son tour permettre d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur, en offrant une expérience de voyage plus fluide et plus cohérente pour les transports de voyageurs et de marchandises, tout en soutenant l'objectif de l'UE en faveur de la cohésion économique, sociale et territoriale.

⁸ SWD(2018)175.

Sans l'intervention de l'UE, il n'y aurait pas de vue d'ensemble comparable à l'échelle de l'UE de l'état de la sécurité routière sur le réseau routier principal des États membres et il n'existerait pas non plus de moyens comparables pour établir des priorités de financement.

- **Proportionnalité**

Les options examinées dans l'analyse d'impact représentent différents degrés de proportionnalité au regard des objectifs fixés. Bien que toutes les options consistent en des mesures éprouvées pour s'attaquer efficacement au problème des décès et des blessés graves dus aux accidents de la route, l'option la plus ambitieuse était la moins proportionnée. L'extension du champ d'application de la directive au réseau routier principal des États membres est proportionnée car elle ne porte que sur 15 % de la longueur du réseau routier. Cela représente toutefois environ 39 % des accidents de la route mortels dans l'Union européenne.

Les coûts supportés par les États membres sont limités par rapport aux avantages, l'option privilégiée étant trois fois moins coûteuse et plus flexible que l'option la plus ambitieuse évaluée.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte législatif à modifier est une directive, l'acte modificatif doit être présenté sous la même forme.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La Commission a publié les résultats de l'évaluation ex post de la directive existante en 2015⁹. Ils peuvent se résumer comme suit:

- la directive a suscité une nouvelle manière de penser et d'aborder la gestion de la sécurité routière;
- elle a encouragé l'utilisation généralisée des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières, qui sont désormais établies dans tous les États membres et fondées sur un ensemble minimum de règles obligatoires de l'UE pour gérer les routes du RTE-T;
- elle offre un «langage commun» pour appliquer les mesures de sécurité des infrastructures routières; et
- au niveau national, elle a déclenché un processus normatif et opérationnel qui n'aurait pas eu lieu de manière aussi généralisée sans l'intervention de l'UE.

En revanche, la directive ne semble pas avoir incité les États membres à échanger davantage leurs bonnes pratiques. En outre, le champ d'application de la directive se limite aux routes du RTE-T, qui sont principalement des autoroutes et qui ne représentent que 8 % environ du total d'accidents mortels sur les routes de l'UE. Toutefois, la plupart des États membres appliquent volontairement une ou plusieurs des procédures de gestion de la sécurité routière de la directive à certaines parties de leur réseau routier qui ne font pas partie du réseau RTE-T.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

L'évaluation n'a fourni aucun élément permettant d'établir que l'intégration de la directive dans la directive tunnel permettrait d'améliorer encore la sécurité des tunnels routiers dans le RTE-T.

- **Consultation des parties intéressées**

Lors de la préparation de l'analyse d'impact de la présente proposition, la Commission a procédé à un certain nombre d'activités de consultation des parties intéressées. Certaines d'entre elles s'inscrivaient dans le cadre de l'étude d'impact réalisée par un contractant externe (COWI). Les activités de consultation suivantes ont été effectuées:

- une conférence des parties intéressées organisée par la Commission en mars 2017 à La Valette (Malte);
- des réunions avec les principales parties intéressées;
- une enquête ciblée auprès des parties intéressées (réalisée par COWI);
- des entretiens individuels avec une sélection de parties intéressées (réalisés par COWI);
- une consultation publique ouverte menée entre le 14 juin et le 10 septembre 2017; et
- des réunions du comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers et du comité de gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Une grande majorité des personnes consultées ont considéré que le cadre législatif actuel de l'UE pour la gestion de la sécurité des infrastructures et pour la sécurité des tunnels abordait en grande partie ou assez bien le problème de la sécurité routière. Elles ont toutefois mentionné en particulier les problèmes suivants dans le cadre actuel: le manque d'harmonisation, l'absence de partage d'informations et la portée limitée.

Lors de la conférence qui s'est déroulée à Malte en mars 2017, les parties intéressées ont recommandé à la Commission de revoir la directive GSIR afin de mettre davantage l'accent sur les résultats mesurés et moins sur les moyens, en plus de réviser les objectifs du programme (pour le RTE-T) et les instruments financiers.

Dans l'ensemble, les participants ont convenu à la quasi-unanimité qu'il fallait améliorer l'entretien et la réparation des routes existantes, moderniser les dispositifs de sécurité des routes existantes et mieux protéger les usagers de la route vulnérables. Les avis se sont révélés plus partagés sur la question de savoir s'il convenait d'améliorer la qualité du mobilier routier (comme les glissières de sécurité) et la visibilité du marquage et des panneaux de signalisation. Toutefois, une nette majorité des personnes interrogées considéraient toujours que des améliorations étaient nécessaires. De l'avis général, l'UE devrait établir des exigences communes en matière de performance pour la visibilité du marquage et des panneaux de signalisation.

La consultation publique ouverte a également révélé un large consensus sur le fait que des méthodes comparables devraient être utilisées dans l'ensemble de l'UE pour évaluer la sécurité des infrastructures routières.

En ce qui concerne la préparation au déploiement d'une mobilité coopérative, connectée et autonome, les avis ont divergé quant à la question de savoir si les besoins en infrastructures physiques doivent être adaptés aux besoins des véhicules à haut degré d'automatisation ou si les véhicules doivent être mis au point afin qu'ils puissent s'adapter aux infrastructures

existantes. La Commission a conclu qu'un certain degré d'harmonisation de l'infrastructure physique serait nécessaire afin de permettre un déploiement sans heurts des niveaux plus élevés d'automatisation et de veiller à ce que les véhicules automatisés fonctionnent en toute sécurité dans les zones de trafic mixte. Un récent rapport du groupe de travail sur l'automatisation routière TM 2.0¹⁰ (constitué de représentants des autorités publiques, des prestataires de services, des fournisseurs, des fabricants et des chercheurs) corrobore cette conclusion.

Les commentaires sur les besoins des usagers de la route vulnérables ont mis en lumière la difficulté de prescrire des mesures particulières pour certains types d'usagers de la route vulnérables. En fin de compte, la Commission a estimé qu'il était préférable de ne pas prévoir de mesures spécifiques, mais plutôt d'imposer l'obligation générale de prendre en compte les besoins de tous les groupes d'usagers de la route vulnérables dans les procédures de gestion de la sécurité routière et de trouver la solution la mieux adaptée aux circonstances locales.

Les avis étaient partagés quant à l'éventuelle extension du champ d'application de la législation au-delà du réseau RTE-T. Les entreprises privées et les ONG étaient particulièrement enclines à considérer que le champ d'application de la législation devrait couvrir toutes les routes ou l'ensemble des routes principales et nationales, alors que les autorités publiques ont eu tendance à considérer que le champ d'application devrait couvrir le réseau RTE-T. Un certain nombre de personnes interrogées dans le cadre de l'enquête ciblée auprès des parties intéressées ont évoqué «la réticence des États membres à accepter l'extension aux routes ne faisant pas partie du réseau RTE-T» pour des raisons de subsidiarité. Un État membre a fait remarquer que, mis à part la question de la subsidiarité, il était préférable de ne pas étendre le champ d'application des directives (au-delà du RTE-T) afin de conserver la possibilité d'adapter les approches et dispositions aux spécificités des réseaux et de leurs gestionnaires. Cependant, les personnes interrogées ont également reconnu le grand potentiel de réduction du nombre d'accidents mortels, étant donné que la plupart des accidents mortels se produisent en dehors du réseau RTE-T.

Le Conseil européen pour la sécurité des transports a indiqué que le champ d'application de la législation devrait être étendu à l'ensemble des autoroutes ainsi qu'à toutes les routes (co)financées par l'UE et à toutes les routes principales rurales et urbaines. Cette mesure est nécessaire, compte tenu du nouvel objectif visant à mettre l'accent sur la réduction des blessés graves et des décès (car une plus grande proportion des blessés le sont dans des accidents en zone urbaine) et du fait que les usagers devraient avoir droit à des niveaux de sécurité équivalents sur toutes les routes.

Tout bien pesé, la Commission a conclu qu'une extension limitée du champ d'application de la législation au-delà du RTE-T en vue de couvrir les routes principales, portant sur un nombre beaucoup plus élevé d'accidents mortels sans imposer aux États membres une charge de travail et des coûts disproportionnés, était justifiée et proportionnée.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission a eu recours à une expertise externe en signant un contrat pour la réalisation d'une étude de soutien avec un consortium dirigé par Ecorys et composé d'experts du COWI et SWOV, qui a été lancée en septembre 2016. Les conclusions du rapport d'analyse d'impact s'appuient sur le rapport final établi dans le cadre de ce contrat.

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

En outre, un expert extérieur (le professeur George Yannis de l'Université technique nationale d'Athènes) a été engagé pour fournir une analyse complémentaire ainsi qu'une évaluation scientifique et une validation supplémentaire.

Une liste non exhaustive des études externes utilisées comme point de départ pour la rédaction du rapport d'analyse d'impact est fournie dans les annexes du rapport. Dans l'ensemble, les sources utilisées sont nombreuses, très exhaustives et largement représentatives des différents groupes de parties intéressées.

- **Analyse d'impact**

L'initiative s'appuie sur une analyse d'impact qui a reçu un avis positif, avec réserves, du comité d'examen de la réglementation. Le comité a formulé plusieurs recommandations appelant à une meilleure justification et clarification concernant notamment:

- la contribution prévue de l'initiative dans le cadre de l'approche globale des questions de sécurité routière de l'approche pour un système sûr ainsi que son lien et sa complémentarité avec l'initiative parallèle sur la sécurité générale des véhicules et la sécurité des piétons;
- la proportionnalité de l'option privilégiée, en particulier en ce qui concerne les contraintes financières; et
- la nécessité de tirer certaines conclusions de l'évaluation de la directive actuelle ainsi que de la directive tunnel et la façon de régler les questions de mise en œuvre.

Les commentaires ont été pris en considération dans l'analyse d'impact révisée. Ils fournissent de plus amples explications, comme l'indique l'annexe I du rapport d'analyse d'impact. Entre autres adaptations, les modifications suivantes ont été apportées afin de remédier aux problèmes évoqués ci-dessus:

- Les explications relatives à l'approche pour un système sûr, à la contribution des initiatives individuelles, à la relation avec l'initiative parallèle sur la sécurité générale des véhicules et la sécurité des piétons et à leurs contributions respectives à la réalisation de l'objectif général ont été ajoutées.
- Le manque de financement a été considéré comme une source de problèmes, et un objectif spécifique a été élargi afin de tenir compte des contraintes financières. Les coûts de mise en conformité ont été inclus pour chaque État membre pour 2030.
- Des détails supplémentaires sur les conclusions de l'évaluation ex post ont été ajoutés. L'approche proposée pour garantir la conformité avec la législation existante a également fait l'objet d'une explication.

Les mesures politiques envisageables ont été regroupées en six options avec différents niveaux d'ambition. Les options qui limitent les interventions politiques au RTE-T (options 1 à 3) et celles visant à étendre le champ d'application au-delà du RTE-T (options A à C) ont été évaluées séparément. En raison de la nature complémentaire des mesures de gestion de la sécurité des infrastructures routières, les options 1 à 3 sont des alternatives, mais s'appuient les unes sur les autres de manière progressive. De même, les options qui étendent les interventions politiques au-delà du RTE-T sont des alternatives, mais s'appuient les unes sur les autres.

La première option (option 1) porte sur un changement minimum au moindre coût, en tenant compte des innovations technologiques à venir et en proposant de légères modifications

législatives qui sont relativement faciles et rapides à mettre en place. Elle comprend des mesures non contraignantes et non législatives, telles que la promotion du partage des connaissances et l'échange de bonnes pratiques afin de renforcer l'efficacité des procédures de gestion qui figurent déjà dans la directive en vigueur. Cette option prévoit également des mesures législatives destinées à améliorer la transparence des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières ainsi que l'exigence claire de mettre l'accent sur l'évaluation de la sécurité des usagers de la route vulnérables dans les procédures GSIR. Enfin, elle crée une meilleure interface entre les directives GSIR et tunnel grâce à la révision de la directive GSIR, en mettant particulièrement l'accent sur les zones de transition entre les tunnels et les axes routiers et sur des inspections conjointes de ces zones impliquant à la fois le personnel de sécurité routière et de sécurité des tunnels.

La deuxième option (option 2) va plus loin en ce qu'elle inclut des éléments de l'approche pour un système sûr. Elle introduit une nouvelle procédure, à savoir l'évaluation de l'ensemble du réseau routier, pour évaluer et comparer régulièrement la sécurité inhérente du réseau routier afin d'identifier de manière proactive les tronçons routiers où il est nécessaire d'effectuer une inspection et une intervention plus poussées. Elle introduit également des exigences générales de performance pour certains éléments de l'infrastructure routière afin de déployer plus facilement une mobilité coopérative, connectée et automatisée. Elle vise par ailleurs à combler le manque de données cohérentes et comparables sur le niveau de sécurité du réseau routier de l'UE. Le principe directeur de cette deuxième option est que la législation de l'UE devrait obliger les États membres à exécuter et à suivre correctement les procédures GSIR afin de définir un large éventail de risques potentiels liés aux infrastructures routières. Toutefois, les États membres conserveraient une marge de manœuvre en fixant le niveau requis de sécurité des infrastructures routières. Ils garderaient également le choix des solutions techniques appropriées, le droit de l'Union se contentant de fixer des exigences générales en matière de performance pour favoriser le déploiement sans heurts de la mobilité coopérative, connectée et automatisée (par exemple, la lisibilité des panneaux de signalisation et des marquages routiers).

La troisième option (option 3) fixe un niveau minimal de sécurité à atteindre sur les routes du RTE-T et définit des exigences minimales de performance pour le mobilier routier. Il s'agit d'une approche centrée sur les résultats qui peut être utilisée pour atteindre un niveau uniforme minimal de sécurité sur l'ensemble du réseau RTE-T. Le niveau minimal de sécurité à atteindre serait fixé au niveau de l'UE. Les États membres conserveraient une marge de manœuvre dans le choix des contre-mesures de sécurité des infrastructures routières.

Contrairement aux options 1 à 3, les options A, B et C portent toutes sur l'extension des procédures de la directive GSIR au-delà du RTE-T. Ces extensions se limitent aux routes principales ou nationales habituellement représentées par le réseau routier principal des États membres.

L'option A propose une mesure législative unique, qui dispose que tout projet routier sur le réseau routier national financé en tout ou en partie avec des fonds de l'Union européenne devrait être soumis aux procédures prescrites par la directive GSIR.

L'option B vise à faire en sorte que les procédures GSIR déjà établies s'appliquent à un plus vaste réseau routier, et, plus particulièrement, aux autoroutes et aux routes très fréquentées du réseau routier principal des États membres. Cette option consiste en une extension obligatoire modérément ambitieuse du champ d'application des procédures de l'actuelle directive GSIR.

Elle n'aurait un impact que sur les États membres qui n'ont pas encore étendu l'application de ces procédures sur une base volontaire.

L'option C vise à appliquer la philosophie de la gestion proactive de la sécurité routière à l'échelle du réseau au réseau routier principal des États membres. Cette option constitue une extension plus ambitieuse de l'application des procédures GSIR révisées à un plus grand réseau de routes (y compris les autoroutes et routes principales) au-delà du RTE-T.

L'analyse d'impact a permis de dégager l'option privilégiée, à savoir une combinaison des options 2 et C.

Cette combinaison pourrait sauver plus de 3 200 vies et éviter plus de 20 700 blessures graves au cours de la période 2020-2030 par rapport au scénario de référence (14 650 vies sauvées et 97 502 blessures graves évitées en 2020-2050). Rien que pour 2030, les mesures relatives aux infrastructures routières permettraient de sauver 562 vies et d'éviter 3 675 blessés graves.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Conformément au programme de la Commission pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), la possibilité de procéder à une simplification administrative, notamment par la fusion de la directive GSIR et de la directive tunnel, a fait l'objet d'une évaluation. L'analyse d'impact et la consultation des parties prenantes n'ont permis d'identifier aucun avantage au niveau de la sécurité routière à tirer de la fusion de ces deux directives. Étant donné qu'aucune réduction de la charge administrative n'a été mise en évidence, la fusion n'a pas été jugée utile ou souhaitable.

La proposition introduit une nouvelle procédure GSIR proactive fondée sur les risques, l'évaluation de l'ensemble du réseau routier, sans augmenter le nombre total de procédures. Cet objectif devrait être atteint en intégrant les éléments utiles d'une ancienne procédure de réaction (en particulier l'identification des tronçons à forte concentration d'accidents) dans les procédures pour les routes en exploitation.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'UE, bien que l'évaluation de l'ensemble du réseau routier pourrait être utilisée comme critère de ciblage des dépenses de l'UE.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

L'analyse d'impact a recensé une série d'indicateurs susceptibles d'être utilisés pour suivre les progrès réalisés. La proposition évite de faire peser des charges administratives indues sur les États membres, en limitant les obligations d'information à l'indicateur clé de réalisation — le classement de sécurité des routes couvertes par les procédures.

Pour évaluer l'incidence de la législation, il conviendrait également de procéder à une évaluation approfondie dès que tous les changements auront été progressivement mis en

place. Le délai approprié pour la réalisation d'une telle évaluation sera fixé après que le nouveau cadre sera devenu applicable dans son intégralité.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Eu égard au champ d'application de la proposition et au fait qu'elle modifie uniquement la directive 2008/96/CE, transposée dans son intégralité par l'ensemble des États membres, il ne semble ni justifié ni proportionné d'exiger des documents explicatifs complémentaires.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

L'article 1^{er}, paragraphe 1, est modifié pour faire référence à une nouvelle procédure de gestion de la sécurité des infrastructures routières et à une procédure rebaptisée («évaluation de l'ensemble du réseau routier» et «inspection de sécurité routière», respectivement).

L'article 1^{er}, paragraphe 2, est modifié de manière à tenir compte de l'extension du champ d'application de la directive, avec l'ajout des autoroutes et routes principales en dehors du réseau RTE-T au champ d'application pour étendre l'application obligatoire des procédures de la directive afin de cibler spécifiquement les axes routiers fréquentés qui relient les grandes villes et régions.

L'article 1^{er}, paragraphe 3, est modifié de manière à rendre obligatoire l'application de la directive à tout projet d'infrastructure routière mené en dehors des zones urbaines et réalisé à l'aide de fonds de l'UE afin de veiller à ce que ces fonds ne servent pas à construire des routes potentiellement dangereuses.

L'article 2, point 1), est modifié afin de mettre à jour la définition du «réseau routier transeuropéen» conformément à la définition donnée dans le règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

L'article 2, point 2 *bis*), et l'article 2, point 2 *ter*), sont ajoutés afin de définir les notions d'«autoroute» et de «route principale», définitions nécessaires en raison de l'extension du champ d'application de la législation.

L'article 2, point 2 *quater*), est ajouté pour donner une définition de l'«évaluation de l'ensemble du réseau routier», une nouvelle procédure de gestion de la sécurité des infrastructures routières proactive fondée sur les risques (qui remplace l'actuelle procédure de «classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation» à l'article 5, laquelle est de nature réactive).

L'article 2, point 5), est supprimé car la méthode de «classification des tronçons à forte concentration d'accidents» est intégrée dans la nouvelle procédure d'«évaluation de l'ensemble du réseau routier» et dans les inspections de sécurité routière.

L'article 2, point 7), est modifié afin de donner une définition actualisée de l'«inspection de sécurité routière» afin de préciser la nature ciblée de cette procédure et de la différencier de la nouvelle procédure d'«évaluation de l'ensemble du réseau routier».

L'article 2, point 10), est inséré pour énoncer une définition des «usagers de la route vulnérables», qui sont surreprésentés dans le nombre de décès et de blessés graves sur les routes et qui nécessitent donc une attention particulière lors de l'application des procédures de la directive.

L'article 5 est modifié afin de remplacer l'actuelle procédure réactive de «classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation» par la nouvelle procédure proactive et fondée sur les risques d'«évaluation de l'ensemble du réseau routier». Une évaluation de l'ensemble du réseau routier est une évaluation proactive fondée sur les risques de toutes les routes entrant dans le champ d'application de la directive, de façon à évaluer et à comparer la sécurité inhérente ou intrinsèque des infrastructures routières existantes afin de déterminer les domaines prioritaires pour une inspection et une intervention plus poussées et de renforcer la composante «infrastructures» de l'approche pour un système sûr. Cette nouvelle procédure prend en considération les données historiques relatives aux accidents ainsi que l'existence de tronçons à forte concentration d'accidents déjà identifiés. Elle évalue également de manière systématique et proactive les risques représentés par les infrastructures routières, telles que les caractéristiques géométriques, la présence de carrefours et de passages à niveau, l'existence d'obstacles en bord de routes et l'installation de dispositifs de retenue routiers appropriés. Cette procédure constituera une forte incitation pour assurer le suivi des résultats obtenus et cibler les investissements dans les domaines présentant les risques les plus élevés.

L'article 6, paragraphe 1, est modifié afin de relier l'identification des tronçons routiers devant faire l'objet d'inspections de sécurité routière aux résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation de l'ensemble du réseau routier, réalisée conformément à l'article 5.

L'article 6, paragraphe 3, est révisé pour exiger des inspections de sécurité routière conjointes des zones de transition entre les axes couverts par la présente directive et les tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE. Cette disposition vise à assurer une meilleure coopération entre les organes compétents chargés de la sécurité routière et de la sécurité des tunnels, étant donné que ces zones de transition sont généralement identifiées comme les plus sujettes aux accidents dans les tunnels routiers.

L'article 6 *bis* est inséré pour introduire un suivi approprié de l'ensemble des procédures de la gestion de la sécurité des infrastructures routières dans la directive GSIR. Le manque de suivi est l'une des principales faiblesses identifiées dans l'évaluation de la directive GSIR et dans l'analyse d'impact. Cette disposition exigera notamment que toute décision sur l'opportunité de donner suite à la recommandation d'une inspection de sécurité routière soit justifiée et dûment motivée.

L'article 6 *ter* est inséré afin d'assurer la protection des usagers de la route vulnérables. La nécessité de mieux protéger les usagers de la route vulnérables a été mise en évidence dans la préparation de l'analyse d'impact, en particulier par les parties prenantes concernées. Cet article dispose que chaque procédure GSIR doit évaluer la situation des usagers de la route vulnérables séparément.

L'article 6 *quater* est inséré afin que les marquages routiers et les panneaux de signalisation soient disposés et entretenus de manière à ce qu'ils puissent être reconnus de manière fiable. Il s'agit d'une mesure destinée à garantir la cohérence de l'expérience de voyage pour les usagers de la route, à contribuer à la mise en place des systèmes de mobilité connectée et autonome, et à faire en sorte que les exigences liées au vieillissement de la population soient prises en considération en facilitant la reconnaissance des panneaux de signalisation et des marquages routiers.

L'article 11 *bis* est inséré pour préciser les obligations d'information des États membres en ce qui concerne l'application et les résultats des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières. Il impose notamment aux États membres de classer leurs réseaux

routiers selon le niveau de risque identifié dans les évaluations de l'ensemble du réseau routier. Les obligations d'information ne figurent pas dans la directive actuelle, ce qui complique fortement l'évaluation des progrès, l'analyse comparative et le suivi à l'échelle de l'UE. Les obligations d'information sont essentielles pour que la sécurité inhérente du réseau routier puisse être mesurée et communiquée aux usagers de la route et afin d'accélérer la tendance à la convergence des résultats en matière de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.

De nouvelles exigences sont insérées à l'annexe II pour que les besoins des usagers de la route vulnérables soient pris en compte dans l'application des audits de la sécurité routière.

Une nouvelle annexe II *bis* est ajoutée afin d'énumérer les éléments devant faire l'objet d'inspections de sécurité routière, car la priorité est d'améliorer la sécurité des routes existantes.

L'annexe III est remplacée par une nouvelle annexe énumérant les éléments de la nouvelle procédure d'«évaluation de l'ensemble du réseau routier». Elle comprend notamment des informations générales sur les routes évaluées, les données relatives aux accidents et les volumes de trafic, les caractéristiques opérationnelles, les considérations spécifiques sur le tracé des routes, les caractéristiques de sécurité et les risques communs pour veiller à ce que la sécurité inhérente des routes puisse être correctement évaluée.

L'annexe IV est modifiée afin de préciser que la description du lieu exact des accidents contient les coordonnées GNSS.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹¹,

vu l'avis du Comité des régions¹²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union européenne a pour objectif stratégique de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes d'ici à 2020 par rapport à 2010 et de réaliser son ambition d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050 («Vision Zero by 2050»)¹³. Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont au point mort ces dernières années.
- (2) Selon l'approche pour un système sûr, les décès et blessures graves dans les accidents de la route pourraient en grande partie être évités. Il devrait s'agir d'une responsabilité partagée à tous les niveaux pour faire en sorte que les accidents de la circulation n'entraînent pas de blessures graves ou mortelles. En particulier, des routes bien conçues et bien entretenues devraient réduire la probabilité d'accidents de la route, tandis que les routes «qui pardonnent» (routes conçues de manière intelligente pour que les erreurs de conduite n'entraînent pas directement de graves conséquences) devraient atténuer la gravité des accidents.
- (3) Les routes du réseau transeuropéen défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil¹⁴ contribuent fortement à favoriser l'intégration européenne. Un niveau élevé de sécurité devrait donc être garanti sur ces routes.
- (4) Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières mises en œuvre sur le réseau transeuropéen ont contribué à réduire le nombre de décès et de blessés

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹² JO C [...] du [...], p. [...].

¹³ Communication de la Commission «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» [COM(2010) 389 final].

¹⁴ 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).

graves dans l'Union. Il ressort de l'évaluation des effets de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ que les États membres qui appliquent volontairement les principes de gestion de la sécurité des infrastructures routières («principes GSIR») sur leurs routes nationales situées en dehors du réseau RTE-T obtiennent de bien meilleures performances en matière de sécurité routière que les États membres qui ne le font pas.

- (5) Une proportion élevée d'accidents de la route se produisent sur une faible proportion des routes dont les volumes de trafic et les vitesses sont élevés et où il existe une grande diversité de niveaux de trafic à des vitesses différentes. Par conséquent, l'extension limitée du champ d'application de la directive 2008/96/CE aux autoroutes et 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.
- (6) De plus, l'application obligatoire des procédures de la directive 2008/96/CE pour tout projet d'infrastructure routière mené en dehors des zones urbaines et réalisé à l'aide des fonds de l'Union devrait permettre que ces fonds ne servent pas à construire des routes dangereuses.
- (7) L'évaluation fondée sur les risques de l'ensemble du réseau routier s'est révélée être un outil efficace et efficient pour identifier les parties du réseau qui devraient faire l'objet d'inspections de sécurité routière plus détaillées et pour donner la priorité aux investissements qui ont le potentiel d'améliorer la sécurité de l'ensemble du réseau. L'ensemble du réseau routier couvert par la présente directive devrait, dès lors, être systématiquement évalué pour améliorer la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.
- (8) L'intégration des éléments les plus performants de l'ancienne procédure de «classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation» dans la nouvelle procédure d'évaluation de 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.
- (9) Le suivi systématique des résultats des procédures GSIR est une étape essentielle pour parvenir aux améliorations de la sécurité des infrastructures routières nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de sécurité routière. À cette fin, les plans d'action prioritaires devraient veiller à ce que les interventions nécessaires soient mises en œuvre dès que possible.
- (10) Il y a lieu d'améliorer le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et le potentiel de réduction des accidents le plus élevé.
- (11) Les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il conviendrait donc d'introduire des inspections de sécurité routière conjointes de ces tronçons routiers, réunissant des

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels, afin d'améliorer la sécurité du réseau routier dans son ensemble.

- (12) Les usagers de la route vulnérables représentaient 46 % des tués sur les routes de l'Union en 2016. Le fait de veiller à ce que les intérêts de ces utilisateurs soient pris en compte dans toutes les procédures GSIR devrait donc permettre d'améliorer leur sécurité sur la route.
- (13) La conception et l'entretien du marquage et de la signalisation routière constituent un élément important pour garantir la sécurité des infrastructures routières, notamment au vu de l'évolution des véhicules équipés de systèmes d'aide à la conduite ou de niveaux d'automatisation plus élevés. Il convient en particulier de veiller à ce que ce type de véhicules puissent reconnaître facilement et de manière fiable le marquage et la signalisation routière.
- (14) Dans le but de garantir la transparence et de renforcer la responsabilisation, des indicateurs de performance clés devraient être communiqués.
- (15) La publication des résultats des évaluations de l'ensemble du réseau routier devrait permettre de comparer le niveau de sécurité inhérente des infrastructures dans l'ensemble de l'Union.
- (16) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau transeuropéen et le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut, dans la mesure où des améliorations sont nécessaires dans l'ensemble de l'Union afin d'assurer la convergence vers des normes plus strictes en matière de sécurité des infrastructures routières, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Grâce aux mesures prises au niveau de l'Union, il devrait ainsi être plus sûr de se déplacer au sein de l'Union, ce qui devrait permettre d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur et de soutenir l'objectif de cohésion économique, sociale et territoriale.
- (17) Afin de s'assurer que le contenu des procédures GSIR continue de refléter les meilleures connaissances techniques disponibles, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation des annexes de la directive aux avancées techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016¹⁷. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (18) Des mesures spécifiques sont nécessaires pour l'amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité et pour faciliter la reconnaissance du marquage et de la

¹⁷ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

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 conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

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

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

(1) à l'article 1^{er}, les paragraphes 1 à 3 sont remplacés par le texte suivant:

«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 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 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 et menés à bien grâce à un financement de l'Union en tout ou en partie.»;

(2) l'article 2 est modifié comme suit:

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

«1) "réseau routier transeuropéen", le réseau routier défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1);»;

(b) les points 2) *bis* à 2) *quater* suivants sont insérés:

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

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

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

c) est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;

2 *ter*) "route principale", une route qui n'est pas une autoroute, mais qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui est définie comme une route principale dans

¹⁸ 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).

l'EuroRegionalMap établie par les agences cartographiques et cadastrales nationales d'Europe;

2 *quater*) "évaluation de l'ensemble du réseau routier", une évaluation de la sécurité du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive afin de déterminer le risque de gravité en cas d'accident et d'impact;»;

(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", une inspection ciblée sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les déficiences qui augmentent le risque d'accidents et de blessures;»;

(e) le point 10) suivant est ajouté:

«10) "usagers de la route vulnérables", les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.»;

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

«Article 5

Évaluation de l'ensemble du réseau routier

1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation de l'ensemble du réseau routier soit effectuée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par la présente directive. Les évaluations de l'ensemble du réseau routier comprennent une inspection visuelle, une analyse des volumes de trafic et des données historiques sur les accidents ainsi qu'une évaluation du risque de gravité en cas d'accident et d'impact. Les États membres veillent à ce que la première évaluation soit effectuée au plus tard en 2025. Des évaluations ultérieures de l'ensemble du réseau routier sont réalisées assez fréquemment afin de garantir des niveaux de sécurité adéquats mais, dans tous les cas, une évaluation de ce type doit être effectuée au moins une fois tous les cinq ans.

2. Lors de la réalisation de l'évaluation de l'ensemble du réseau routier, les États membres incluent les éléments énumérés dans l'annexe III.

3. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1, les États membres classent tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur sécurité inhérente.

4. Les États membres veillent à ce que les évaluations de l'ensemble du réseau routier soient menées par l'organe compétent.

5. 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.»

(4) L'article 6 est modifié comme suit:

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

«Article 6

Inspections de sécurité routière»;

(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 dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents. La sélection des tronçons routiers devant être soumis à ces inspections repose sur les résultats de l'évaluation menée conformément à l'article 5, la priorité étant donnée aux tronçons à haut risque.»;

(c) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière, les États membres tiennent compte des éléments prévus à l'annexe II *bis*.

3. Les États membres veillent à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en œuvre de la présente directive et de la directive 2004/54/CE. Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées au moins tous les trois ans.»;

(5) les articles 6 *bis*, 6 *ter* et 6 *quater* suivants sont insérés:

«Article 6 *bis*

Suivi des procédures pour les routes en exploitation

1. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 5 soient suivis d'inspections de sécurité routière ciblées ou de mesures correctives directes.

2. Les États membres veillent à ce que les résultats des inspections de sécurité routière effectuées conformément à l'article 6 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 supplémentaires de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

3. Les États membres veillent à ce que les mesures correctives soient ciblées sur les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures très efficaces du point de vue du rapport coûts-avantages.

4. Les États membres établissent et mettent régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées. Dans l'élaboration du plan d'action, les États membres accordent la priorité aux tronçons routiers à fort potentiel d'amélioration de la sécurité routière en tenant compte des interventions qui présentent un rapport coûts-avantages élevé.

Article 6 *ter*

Protection des usagers de la route vulnérables

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

Article 6 *quater*

Marquage et signalisation

1. Les États membres veillent à ce que le marquage au sol et la signalisation routière soient correctement conçus et entretenus de manière à ce qu'ils puissent être reconnus facilement et

de manière fiable par les conducteurs et les véhicules équipés de systèmes d'aide à la conduite ou de niveaux d'automatisation plus élevés.

2. La Commission élabore des exigences générales de performance visant à faciliter la reconnaissance du marquage et de la signalisation routière. À cette fin, la Commission adopte un acte d'exécution conformément à la procédure visée à l'article 13, paragraphe 2.»;

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

«Article 10

Échange de meilleures pratiques

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

(7) à l'article 11, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«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 consultative visée à l'article 13, paragraphe 2.»

(8) l'article 11 *bis* 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 [OP: insérer l'ANNÉE correspondant à 24 mois après l'entrée en vigueur], et tous les trois ans par la suite, sur le pourcentage du réseau routier évalué dans le cadre de l'évaluation de l'ensemble du réseau routier au cours des trois dernières années, ainsi que le classement de sécurité des tronçons routiers évalués par catégorie d'usagers de la route.»;

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

«Article 12

Adaptation aux avancées techniques

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* afin d'adapter les annexes de la présente directive aux avancées techniques.»;

(10) l'article 12 *bis* suivant est inséré:

«Article 12 *bis*

Actes délégués

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 visés à l'article 12 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [indiquer la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est

précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

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.»;

(11) l'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.»;

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

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: insérer la date correspondant à 18 mois après la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

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

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.
Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président