

Annexe

TABLEAU DE CONCORDANCE

Région de Bruxelles-Capitale – Ordonnance du 17/03/2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières : transposition de la 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

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
Art 1. 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 trans-européen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation. 3. La présente directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par le paragraphe 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers. 4. Les États membres peuvent exempter du champ d'application de la présente directive les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents. Les États membres peuvent inclure dans le champ d'application de la présente directive des routes qui ne sont pas visées aux paragraphes 2 et 3. Chaque État membre notifie à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, chaque État membre notifie à la Commission la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption conformément au présent paragraphe ou qui entrent dans le champ d'application de la présente directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes. La Commission publie la liste des routes notifiées conformément au présent article. 5. La présente directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.	Objet et champ d'application	Art 5 Chapitre 3, 4, 5 et 6 Art 4

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
ART 2. Aux fins de la présente directive, on entend par : 1. « Réseau routier transeuropéen », les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil (*) ; 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 ; 2. « organe compétent », tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente directive, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente directive, s'ils répondent aux exigences de la présente directive ; 3. « évaluation des incidences sur la sécurité routière », une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ; 4. « audit de sécurité routière », une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ; 5. (supprimé) 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 ; 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 ; 8. « lignes directrices », les mesures adoptées par les États membres, qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente directive ; 9. « projet d'infrastructure », un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation ; 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.	Définitions	Art 2
Art 3 1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour tous les projets d'infrastructure. 2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. À cet égard, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe I. 3. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.	Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure	Chapitre 3 / Art 6 et 7

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
Art 4 Les États membres veillent à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure. 2. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les États membres s'efforcent de respecter les critères fixés à l'annexe II. Les États membres veillent à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. L'auditeur est désigné conformément à l'article 9, paragraphe 4, et possède les compétences et la formation nécessaires prévues à l'article 9. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 9, paragraphe 3. 3. Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation. 4. Les États membres veillent à ce que l'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport. 5. Les États membres veillent à ce que le rapport visé au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité. 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.	Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure	Chapitre 4/ Articles 8 à 10
Art 5. 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^{er}, 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.	Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier	Chapitre 5/ Articles 11 à 13
Mesure générales d'exécution	Inspections de sécurité routière périodiques	Chapitre 6/ Article 14

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<i>Art 6 bis</i> 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 <i>bis</i>. 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.	Suivi des procédures pour les routes en exploitation	Article 12
<i>Art 6 ter</i> 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 <i>bis</i>.	Protection des usagers de la route vulnérables	Art 7, § 1 ^{er} , 2 ^o Art 10, § 1 ^{er} , 1 ^o , n) Art 10, § 1 ^{er} , 2 ^o , h) Art 11, § 3, 10 ^o Art 12, § 3, 6 ^o Art 12, § 5 Art 14 § 1 ^{er}
<i>Art 6 quater</i> 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^{er} 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.	Marquage routier et signalisation routière	Article 13

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
<i>Art 6 quinquies</i> 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.	Information et transparence	/
<i>Art. 6 sexies</i> 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.	La Région bruxelloise dispose déjà d'un outil facilitant les déclarations volontaires des citoyens. L'outil est bien accessible en ligne et a pour but de collecter les informations transmises par les usagers. Les informations transmissibles sont principalement orientées sur la mise en évidence de défauts à l'infrastructure, ayant un impact sur la sécurité routière de l'ensemble des usagers, y compris les usagers vulnérables. Cet outil mis à disposition par la Région est utilisable sur toutes les voiries, tous gestionnaires confondus.	/
<i>Art. 7</i> 1. Les États membres veillent à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2. Les États membres s'efforcent de reprendre dans ce rapport tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV. 1 <i>bis</i>. 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. 2. Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Les États membres peuvent opter pour une ventilation plus poussée des taux des coûts, qui sont actualisés au moins tous les cinq ans.	Gestion des données	Art 16
<i>Art. 8</i> 1. Tant qu'il n'existe pas encore de lignes directrices, les États membres veillent à ce que des lignes directrices soient adoptées au plus tard le 19 décembre 2011, afin d'aider les organes compétents dans l'application de la présente directive. 2. Les États membres communiquent ces lignes directrices à la Commission dans les trois mois suivant leur adoption ou modification. 3. La Commission les met à disposition sur un site internet public.	Adoption et communication de lignes directrices	Art 15

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
Art. 9 1. Les États membres veillent à ce que les programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés au plus tard le 19 décembre 2011. 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. 2. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement. 3. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière soient en possession d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont reconnus. 4. Les États membres veillent à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes : a) ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ; b) deux ans après l'adoption des lignes directrices par les États membres en application de l'article 8, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 ; c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participe pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.	Désignation et formation des auditeurs	Art 9§ 2
Art. 10 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.	Echange des meilleures pratiques	/
Art 11 1. La Commission facilite et structure les échanges de connaissances et de meilleures pratiques entre les États membres, mettant à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine, afin de permettre une amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union. 3. Le cas échéant, des organisations non gouvernementales compétentes, actives dans le domaine de la sécurité et de la gestion d'infrastructures routières, peuvent être consultées sur des questions portant sur des aspects techniques de la sécurité.	Amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité	/
Art 11 bis 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. Sur la base d'une analyse des rapports nationaux visés au paragraphe 1^{er}, 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^{er}, et sur les éventuelles mesures supplémentaires, y compris une révision de la présente directive et d'éventuelles adaptations aux avancées techniques.	Etablissement de rapports	Article 17
Art. 12 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.	Modification des annexes	/

Dispositions de la directive 2008/96/CE telle que modifiée par la directive 2019/1936	Objet	Dispositions de l'ordonnance assurant la transposition en RBC
Art 12 <i>bis</i> 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.	Exercice de la délégation	/
Art 13 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) no 182/2011 s'applique.	Comité	/
Art 14 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. 26.11.2019 FR Journal officiel de l'Union européenne L 305/9 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.	Transposition	/
Art 15 La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.	Entrée en vigueur	/