

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

2006/0182(COD) - 26/02/2008

La commission des transports et du tourisme s'est prononcée sur un 2^{ème} rapport d'Helmut **MARKOV** (GUE/NGL, DE), relatif à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Le 4 juin 2007, une majorité étroite de la commission des transports s'est prononcée pour le rejet de la proposition de la Commission au motif que ladite proposition n'était pas en adéquation avec le principe de subsidiarité et que des mesures moins contraignantes, telles que des recommandations, seraient plus appropriées dans ce domaine. La plénière a alors renvoyé le premier rapport en commission le 9 juillet 2007.

Le 2 octobre, le Conseil a marqué son accord sur une orientation générale relative à la proposition et s'est prononcé en faveur d'une directive comprenant des annexes non contraignantes.

Dans ce second rapport, les députés ont repris certains éléments de la position du Conseil ainsi qu'un grand nombre d'amendements de première lecture. Ils ont décidé que les annexes de la directive ne seraient pas contraignantes et que les Etats membres seraient libres de décider quelles dispositions de ces lignes directrices mettre en œuvre.

Les principaux amendements adoptés sont les suivants :

- les États membres pourront aussi organiser autrement la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Toute méthode qui s'écarte de ce que prévoit la directive requerra l'approbation de la Commission. Ils pourront également appliquer les dispositions de la directive, en tant qu'ensemble de bonnes pratiques, aux infrastructures routières nationales, non intégrées au réseau RTE-T, dont la construction est financée, totalement ou en partie, par des fonds communautaires ;
- les États membres devront prendre les mesures nécessaires pour que des audits de la sécurité routière soient effectués pour les projets d'infrastructure de grande ampleur d'un montant minimum de 10 millions d'euros ;
- une signalisation adéquate devra être mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité ;
- afin d'améliorer la sécurité des routes au sein de l'Union européenne qui ne font pas partie du Réseau transeuropéen de transport, un système d'échange cohérent de bonnes pratiques devrait être établi 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 ;
- la Commission facilitera les échanges de connaissances et de pratiques éprouvées entre les États membres et mettra à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine ;
- la nouvelle procédure comitologique de réglementation avec contrôle sera utilisée dans les articles 10, paragraphe 5, concernant les exigences minimales relatives au contenu des lignes directrices et dans l'article 10 bis (nouveau) relatif à l'adaptation des annexes aux progrès techniques;

- enfin, les annexes devraient comprendre des références supplémentaires concernant les conditions climatiques et l'activité sismique, l'existence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement et d'aires de repos sûres, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés, l'utilisation et l'expérimentation de panneaux de circulation intelligents, les glissières de sécurité et la signalisation des chantiers, ce afin d'améliorer la qualité des mesures de sécurité.