# Gestion de la sécurité des infrastructures routières

2006/0182(COD) - 19/06/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 498 voix pour, 8 voix contre et 6 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Helmut **MARKOV** (GUE /NGL, DE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Il faut rappeler que le 4 juin 2007, 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.

Les amendements - adoptés en 1ère lecture de la procédure de codécision – sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil :

**Annexes** : les annexes de la directive ne seront pas contraignantes et les Etats membres seront libres de décider quelles dispositions de ces lignes directrices mettre en œuvre. Les annexes seront adaptées afin de tenir compte des avancées techniques en vertu de la procédure de réglementation avec contrôle.

**Champ d'application** : la directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de la sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de la sécurité par les États membres. Elle s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation. Les États membres peuvent également appliquer les dispositions de la présente directive, en tant qu'ensemble de bonnes pratiques, aux infrastructures routières nationales non intégrées au réseau RTE-T, dont la construction est financée, en tout ou partie, par des fonds communautaires.

**Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure** : les Etats membres devront veillent à ce que cette évaluation soit effectuée pour tout projet d'infrastructure.

**Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation** : les États membres devront veiller à ce que les tronçons présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau soient évalués par des équipes d'experts à l'aide de visites sur place guidées. Une signalisation adéquate devra être 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 doit comporter 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.

**Inspections de la sécurité** : les États membres devront veiller à ce que les routes en exploitation fassent l'objet d'inspections de la sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents. Les inspections comprendront des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité des débits de circulation.

**Gestion des données et outils** : pour chaque accident mortel survenu sur une route appartenant au réseau routier transeuropéen, les États membres veilleront à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident.

**Adoption de lignes directrices** : les États membres devront veiller à ce que des lignes directrices soient adoptées dans un délai de 3 ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive afin d'aider les organes compétents dans l'application de celle-ci.

**Échange de bonnes pratiques** : afin d'améliorer la sécurité des routes au sein de l'Union qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen, la Commission établira un système cohérent d'échange de bonnes 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.

**Amélioration constante des pratiques de gestion de la sécurité** : la Commission devra faciliter et structurer les échanges de connaissances et de bonnes pratiques entre les États membres, mettant à profit l'expérience acquise dans les forums internationaux organisés dans ce domaine, afin de permettre une amélioration constante des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières au sein de l'Union. Dans la mesure où l'adoption de mesures spécifiques est exigée, celles-ci seront adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Le cas échéant, des organisations non gouvernementales compétentes, actives dans le domaine de la sécurité et de la gestion d'infrastructures routières, pourront être consultées sur des questions portant sur des aspects techniques de la sécurité.

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 le long des routes, 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.