Gestion de la sécurité des infrastructures routières: amélioration des performances en matière de sécurité des infrastructures routières

2018/0129(COD) - 17/05/2018 - Document de base législatif

OBJECTIF: 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.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: 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*»). Néanmoins, les progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs sont **au point mort** ces dernières années. Le nombre de tués sur les routes a certes été divisé par plus de deux depuis 2001. Toutefois en 2017, 25.300 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'UE et 135.000 autres ont été gravement blessées.

La directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières vise 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 en retard.

Cette proposition se situe dans le contexte du nouveau cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la période 2020-2030. Elle s'inscrit dans le cadre du **troisième train de mesures en matière de mobilité** et complète le processus enclenché avec la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions de 2016 et les trains de mesures précédents de «L'Europe en mouvement», publiés en mai et novembre 2017.

ANALYSE D'IMPACT la combinaison des options retenues 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.

CONTENU: la Commission propose de modifier la directive 2008/96/CE en vue i) d'assurer un meilleur suivi des résultats des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières; ii) d'encourager le partage des connaissances entre les États membres sur ces procédures et exigences; iii) de protéger les usagers de la route vulnérables; iv) d'améliorer le déploiement de nouvelles technologies; et v) d'œuvrer en faveur d'un niveau de sécurité routière uniformément élevé dans les États membres.

Concrètement, la proposition modificative:

- étend 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;

- oblige les États membres à **exécuter et à suivre correctement les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures** (GSIR) afin de définir un large éventail de risques potentiels liés aux infrastructures routières;
- rend 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;
- 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. Cette procédure prendrait en considération les données historiques relatives aux accidents ainsi que l'existence de tronçons à forte concentration d'accidents déjà identifiés;
- précise 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 et impose aux États membres de classer leurs réseaux routiers selon le niveau de risque identifié dans les évaluations de l'ensemble du réseau routier;
- exige 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;
- fixe des exigences générales de performance en matière **de signalisation et de marquage** 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 pour permettre de déployer plus facilement des systèmes de mobilité coopérative, connectée et automatisée;
- rend obligatoire la **prise en compte systématique des usagers de la route vulnérables** dans toutes les procédures de gestion de la sécurité.