

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

2018/0129(COD) - 04/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 534 voix pour, 37 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Pour rappel, la proposition apporte des modifications à la directive 2008/96/CE en vue de réduire le nombre de personnes décédées et gravement blessées sur les réseaux routiers de l'Union européenne en améliorant les performances en matière de sécurité des infrastructures routières.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application

En vertu du texte amendé, la directive devrait s'appliquer aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales, y compris les tronçons de route traversant des ponts et ceux passant par des tunnels, à l'exception des tunnels couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Les entrées et sorties des aires de stationnement situées le long du réseau relevant du champ d'application de la directive, en particulier les autoroutes et les routes principales, devraient également être couvertes par la directive.

Les États membres pourraient exempter du champ d'application de la 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. Ils devraient notifier à la Commission la liste des autoroutes et des routes principales situées sur leur territoire ainsi que les routes qui ont fait l'objet d'une dérogation ou qui entrent dans le champ d'application de la directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes.

Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

La Commission devrait fournir 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 sur les exigences de qualité à l'égard des usagers de la route vulnérables. Ces orientations seraient élaborées en étroite coopération avec les experts délégués par les États membres.

Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

Les États membres devraient veiller à ce que des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier analysent le risque de gravité en cas d'accident et d'impact, en s'appuyant sur:

- principalement, un examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route ; et
- une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic sont survenus.

La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier serait effectuée au plus tard en 2024 et des évaluations ultérieures seraient effectuées au moins une fois tous les cinq ans par la suite.

La Commission devrait fournir 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.

Inspections de sécurité routière périodiques

Le réseau routier devrait faire l'objet d'inspections périodiques assez fréquemment pour conserver des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière. Des inspections de sécurité routière conjointes seraient effectuées, en tout état de cause, au moins tous les six ans. Les inspections de sécurité routière ciblées devraient être réalisées par des équipes d'experts.

Marquage et signalisation

Les procédures actuelles et futures pour le marquage au sol et la signalisation routière devraient accorder une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Un groupe d'experts désignés par les États membres que la Commission devra mettre sur pied au plus tard en juin 2021, évaluerait la possibilité de définir des spécifications communes à cet égard.

L'évaluation tiendrait notamment compte des facteurs suivants:

- l'interaction entre les différentes technologies d'aide à la conduite et les infrastructures;
- l'effet des phénomènes météorologiques et atmosphériques ainsi que du trafic sur le marquage au sol et la signalisation routière présents sur le territoire de l'Union;
- le type et la fréquence des travaux de maintenance nécessaires pour les différentes technologies, y compris une estimation des coûts.

Information et transparence

La Commission devrait publier une carte européenne du réseau routier relevant du champ d'application de la directive, accessible en ligne et mettant en évidence les différentes catégories de tronçons du réseau routier classés en fonction de leur niveau de sécurité.

Les États membres devraient faire en sorte que des comptes rendus volontaires soient accessibles 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 perçue comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Rapports

Les États membres devraient soumettre un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement selon la sécurité de l'ensemble du réseau évalué conformément à la directive. Le rapport devrait notamment couvrir les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers vulnérables. À partir du 31 octobre 2025, ces rapports seraient soumis tous les cinq ans.