Informations de base

2002/0309(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	RACK Reinhard (PPE-DE)	21/01/2003

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	RACK Reinhard (PPE-DE)	21/01/2003

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2515	2003-06-05
Transports, télécommunications et énergie	2499	2003-03-27
Education, jeunesse, culture et sport	2565	2004-02-26

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
30/12/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0769	Résumé
10/02/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/03/2003	Débat au Conseil		
05/06/2003	Débat au Conseil		
10/09/2003	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/09/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0311/2003	
08/10/2003	Débat en plénière		
09/10/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0425/2003	Résumé
26/02/2004	Publication de la position du Conseil	05238/1/2004	Résumé
26/02/2004	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2004)0147	Résumé
10/03/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
06/04/2004	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
06/04/2004	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0249/2004	
20/04/2004	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0294/2004	Résumé
20/04/2004	Débat en plénière		
29/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Signature de l'acte final		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2002/0309(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/20769

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0311/2003	10/09/2003	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0425/2003	09/10/2003	Résumé

Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0249/2004	06/04/2004	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0294/2004 JO C 104 30.04.2004, p. 0034-0203 E	20/04/2004	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	06090/2004	23/02/2004	
Position du Conseil	05238/1/2004 JO C 095 20.04.2004, p. 0031-0052 E	26/02/2004	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2002)0769	30/12/2002	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2004)0147	26/02/2004	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2004)0164	05/03/2004	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0746/2003 JO C 220 16.09.2003, p. 0026-0032	18/06/2003	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0093/2003 JO C 256 24.10.2003, p. 0064-0074	02/07/2003	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2004/0054
JO L 201 07.06.2004, p. 0056-0076 Résumé

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 05/03/2004 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission considère que la position commune adoptée ne trahit ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition. La position commune reprend à la lettre ou en l'esprit un grand nombre des amendements du Parlement européen votés en première lecture. Il existe donc un degré élevé de convergence sur les aspects essentiels de la proposition entre le Conseil, le Parlement et la Commission. La Commission invite donc le Parlement européen à accepter la position commune.

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 20/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a approuvé telle quelle la position commune.

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 09/10/2003 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Reinhard RACK (PPE-DE, A), le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission sous réserve d'une série d'amendements destinés à améliorer la protection des usagers et à harmoniser les équipements de sécurité dans les tunnels. Pour le Parlement, l'objectif final de la directive doit être d'atteindre un niveau convenable de sécurité commun dans les tunnels du réseau routier transeuropéen. Plusieurs amendements portent sur la structure administrative prévue sur quatre niveaux, à savoir autorité administrative, organe de contrôle, gestionnaire du tunnel et responsable de la sécurité. Le Parlement n'a pas jugé opportun d'attribuer de vastes compétences à l'organe de contrôle et, plus particulièrement, au responsable de la sécurité (ou coordinateur de la sécurité, selon les amendements adoptés). Il a donc défini clairement, dans une structure à deux niveaux, un responsable du tunnel et une autorité administrative. Cette approche s'inspire dans les grandes lignes du système français du "maître d'ouvrage". Les amendements adoptés visent par conséquent à définir le coordinateur de la sécurité comme étant un auxiliaire du gestionnaire du tunnel, qui le soutient, mais ne le délie pas de sa responsabilité. Il en va de même pour l'organe de contrôle. Le Parlement a clarifié cette répartition des tâches en utilisant les termes "responsable du tunnel" et "coordinateur de la sécurité". À partir de cette idée fondamentale, plusieurs amendements visent à modifier certains détails de la coopération interne entre ces instances. Un deuxième groupe d'amendements vise à assouplir les dispositions techniques de l'annexe I. Ces amendements ont été incorporés à la lumière du travail réalisé par les experts nationaux et se fondent sur des propositions avancées par les pays alpins : l'Italie, la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. Ils concernent les paramètres de sécurité, le nombre de "tubes" et de voies, les pentes du tunnel, les voies d'évacuation et les issues de secours, les passages d'urgence pour les services d'intervention, les garages, le drainage, la résistance au feu des structures, l'éclairage, la ventilation, l'équipement minimal, les postes d'intervention, les points d'eau, la signalisation routière, le poste de commande, les systèmes de contrôle (video, fermeture du tunnel, systèmes de communication, circuits électriques etc..). Un amendement préconise que, dans le cas d'un tunnel ouvert à la circulation publique au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la directive, l'autorité administrative dispose de dix-huit mois supplémentaires pour évaluer la conformité de l'ouvrage aux exigences de l'annexe I. Un certain nombre d'amendements demandant que certaines exigences d'infrastructure en relation avec la classification du tunnel soient assurées ont également été adoptés ainsi que des amendements relatifs à la sécurité pour les handicapés. Enfin, les États membres sont invités à mettre en oeuvre des normes de sécurité comparables pour les tunnels routiers situés sur leur territoire, mais ne faisant pas partie du réseau routier transeuropéen et ne relevant par conséquent pas du champ d'application de la présente directive.

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 30/12/2002 - Document de base législatif

OBJECTIF : définir des normes de sécurité minimales harmonisées applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. CONTENU : la proposition de directive établit des mesures préventives et des mesures assurant un niveau minimal de sécurité en cas d'accident dans un tunnel du réseau routier transeuropéen. Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 m, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet. Les objectifs suivants ont été définis en vue de parvenir au niveau optimal de sécurité dans les tunnels routiers: - Premier objectif: la prévention (prévenir des situations critiques constituant un péril pour la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels). - Deuxième objectif: limiter les conséquences possibles d'évènements tels que les accidents et les incendies, en réunissant toutes les conditions préalables pour que: les personnes directement impliquées assurent leur propre sauvetage; les usagers réagissent immédiatement pour éviter que la situation n'empire; l'action des services d'intervention soit efficace; la protection de l'environnement soit assurée; les dégâts matériels soient aussi limités que possible. Pour réaliser ces objectifs, la directive proposée établit: - des exigences organisationnelles : la Commission propose d'harmoniser l'organisation de la sécurité à l'échelon national et de clarifier les différents rôles et responsabilités. Elle propose notamment que chaque

État membre désigne une autorité administrative, secondée par un organe de contrôle. Dans la plupart des cas, les États membres auront la possibilité de désigner un service administratif existant en tant qu'autorité administrative aux fins de la directive. La responsabilité de la sécurité dans chaque tunnel incombera au gestionnaire du tunnel et celle du contrôle au responsable de la sécurité désigné; - des exigences techniques : le niveau de sécurité dans les tunnels est influencé par une série de facteurs que l'on peut classer dans les quatre rubriques suivantes: infrastructure; exploitation; véhicules et usagers de la route. Des exigences visant à renforcer la sécurité dans les tunnels routiers seront établies pour chaque groupe de facteurs.

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 29/04/2004 - Acte final

OBJECTIF : améliorer la sécurité des tunnels dans toute l'Union européenne en prévoyant des exigences de sécurité minimales harmonisées applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. ACTE LÉGISLATIF : Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil concernant exigences de sécurité minimales harmonisées applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (rectificatif à la directive publiée initialement au JOL 167 du 30/04/2004). CONTENU : la directive vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier transeuropéen par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que par la protection en cas d'accidents. Elle s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet. La directive harmonise l'organisation de la sécurité à l'échelon national. Elle demande aux États membres de désigner les autorités administratives qui seront assistées par une entité de contrôle pour les essais de mise en service et les contrôles périodiques. La sécurité de chaque tunnel incombera au gestionnaire du tunnel et à l'agent de sécurité qui coordonnera toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. Les principales exigences en matière d'infrastructure portent sur les éléments structurels, la ventilation et les équipements électromécaniques. La directive contient également une description de la signalisation relative à la sécurité, ainsi que de leur emplacement. Elle prévoit que l'on ne construise désormais des tunnels monotubes que si les prévisions à long terme indiquent que le trafic restera à un niveau inférieur à 10.000 véhicules en moyenne par voie de circulation et par jour. Les principales attributions du gestionnaire du tunnel sont d'assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation, de vérifier le bon fonctionnement de toutes les installations, et d'entretenir convenablement la totalité des éléments structurels et des installations électromécaniques. Le gestionnaire du tunnel doit collaborer avec les services d'intervention. Enfin la directive préconise une meilleure information des usagers de la route sur la sécurité dans les tunnels, notamment grâce à des campagnes d'information à l'échelon national et à des moyens permettant à l'exploitant du tunnel de communiquer avec les usagers de la route à l'intérieur des tunnels. ENTRÉE EN VIGUEUR : 30/04/2004. MISE EN OEUVRE : 30/04/2006.

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 26/02/2004 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient en totalité ou en substance bon nombre d'amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Plusieurs amendements visent à accorder une attention particulière aux personnes handicapées, afin qu'elles puissent se sauver en cas d'incendie. La Commission est favorable à ce que la directive mentionne de façon spécifique les personnes handicapées. Cela conduit à introduire un nouveau considérant et à prévoir lors de l'établissement des plans d'urgence visés à l'annexe II que les personnes handicapées soient prises en compte afin d'identifier et de mettre en place les solutions les plus adaptées. Les autres amendements retenus par la Commission visent notamment à : - supprimer les définitions des "volume de trafic" et "classe d'équipement" de la partie législative. Ces définitions seront donc replacées dans l'annexe I; - n'accepter des mesures alternatives aux mesures structurelles qui seraient substantiellement trop coûteuses pour les tunnels déjà en services que si elles offrent un niveau de sécurité "équivalent ou meilleur"; - préciser les responsabilités de l'autorité administrative; - éviter de diluer les responsabilités respectives de l'autorité administrative et du gestionnaire du tunnel; - donner plus de flexibilité dans la réalisation des inspections périodiques sous la responsabilité des États membres. Le terme "organe de contrôle" est remplacé par "entité de contrôle" dans l'ensemble du texte; - clarifier le rôle du gestionnaire du tunnel aux différentes phases de conception, construction comme d'exploitation du tunnel; - clarifier les attributions du responsable de la sécurité; - préciser que lorsque l'autorité administrative estime que la sécurité d'un tunnel existant doit être améliorée, elle doit communiquer cette information au gestionnaire du tunnel et au responsable de la sécurité, le premier pour lui demander de prendre les mesure de réhabilitation, le deuxième pour information. Les rôles respectifs de ces deux intervenants sont mis en évidence; - donner un délai supplémentaire de 6 mois par rapport à la proposition initiale pour l'évaluation de la conformité des tunnels existants à la directive; - limiter l'obligation pour l'organe de surveillance du tunnel d'envoyer un plan de mise en conformité d'un tunnel existant aux seuls cas où cela est nécessaire; - renforcer le rôle de l'autorité administrative et la rendre responsable des inspections techniques; - préciser l'indépendance par rapport au gestionnaire du tunnel de l'organisme chargé d'effectuer les analyses de risques; - préciser que les États membres ne peuvent utiliser, pour réaliser des analyses de risque, qu'une méthodologie unique au niveau national. Dans un but de transparence, les États membres devront rendre disponible sous forme électronique les informations sur la méthodologie qu'ils emploient; - élargir la possibilité pour les États membres de se voir accorder une dérogation aux prescriptions de la directive pourpermettre l'utilisation de technologies innovantes offrant une protection meilleure ou égale. En qui concerne l'Annexe I, la Commission accepte en général les amendements qui reviennent à aligner les prescriptions techniques figurant à l'annexe I sur les résultats des travaux des experts nationaux, notamment au sein de l'Association mondiale de la route (PIARC), du groupe de travail des pays alpins et du groupe d'experts du Conseil. Les modifications principales portent sur les aspects suivants: - les cinq classes d'équipement de la proposition initiale qui conditionnaient le type d'équipement sont remplacées par un système plus souple, adapté en fonction de chaque équipement; - le seuil pour les prévisions de trafic au-delà duquel les nouveaux tunnels devront comporter deux tubes de circulation est porté à 10000 véhicules par jour et par voie; - le nombre de voies réservées à la circulation doit être identique à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel; - les pentes supérieures à 5% sont interdites sauf si des raisons géographiques ne permettent pas de faire autrement; - une définition nouvelle et des prescriptions plus strictes sont données pour les issues de secours, les systèmes de ventilation, l'éclairage, l'alimentation électrique, les trottoirs et les centres de contrôles; - les règles sont modulées

selon qu'elles doivent s'appliquer à un nouveau tunnel ou à un tunnel existant. C'est notamment le cas pour la distance minimale entre les postes de secours munis d'extincteurs et entre les prises d'eau qui est portée à 250m pour les tunnels existants; - la description des responsabilités de l'autorité administrative et de celle du responsable de la sécurité est réduite; - le délai maximal de 10 minutes pour l'intervention des secours après une alerte pour les tunnels les plus longs et les plus fréquentés, par une clause demandant que le délai soit maintenu le plus court possible compte tenu des conditions locales; - l'obligation de vider les réservoirs de carburant additionnels des poids lourds avant la traversée des tunnels est supprimée.

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 26/02/2004 - Position du Conseil

La position commune adoptée à l'unanimité reprend les modifications proposées par la Commission dans sa proposition modifiée et qui vise à introduire la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil considère toutefois que le système de classification automatique proposé par la Commission n'est pas assez souple pour permettre que la directive soit appliquée de manière optimale et avec un rapport coût/efficacité satisfaisant aux nombreux types de tunnels qui existent sur le territoire de l'Union. C'est pourquoi le Conseil a opté pour un système plus affiné et pragmatique dans le cadre duquel, pour un tunnel donné, chaque exigence de sécurité est basée sur un ou plusieurs paramètres pertinents. Le Conseil n'a pas été en mesure d'accepter la totalité des amendements relatifs à la structure administrative (autorité administrative, entité de contrôle, gestionnaire du tunnel et agent de sécurité). En outre, certains amendements concernant des éléments essentiels de la structure administrative n'ont pu être acceptés. En revanche, le Conseil a accepté les amendements qui comportent des dispositions spécifiques aux personnes handicapées ainsi que de nombreux amendements concernant les annexes techniques I, II et III. Les amendements visant à souligner l'importance du comportement des usagers de la route pour la sécurité des tunnels, ainsi que celui portant sur la mise en oeuvre de normes de sécurité comparables pour les tunnels ne relevant pas du champ d'application de la directive, ont été acceptés. La position commune diffère de la proposition modifiée par les aspects principaux suivants : - la proposition initiale prévoyait un plan échelonné de réhabilitation des tunnels existants avec l'obligation de rendre conforme 10% des tunnels au bout de 3 ans, 50% des tunnels au bout de 6 ans et 100% des tunnels au bout de 10 ans. La position commune ne reprend pas les échéances intermédiaires qu'elle laisse à la responsabilité des États membres. En contrepartie, une clause est insérée qui prévoit que les États membres adressent à la Commission un plan pour la réhabilitation des tunnels existants, 30 mois après l'entrée en vigueur de la directive. Ils informent la Commission de l'état d'avancement de la réalisation de ce plan tous les deux ans; - la position commune propose l'introduction d'une procédure de Comitologie allégée qui permet d'autoriser les États membres, sur la base d'une demande dûment documentée, d'accorder une dérogation à des dispositions de la directive pour la mise en oeuvre d'une innovation technique assurant un niveau de protection équivalent ou supérieur; - enfin, la position commune introduit un nouvel article qui reprend l'obligation faite aux États membres de rendre compte régulièrement de la mise en vigueur de la directive et de l'efficacité de la directive lors des accidents éventuels survenus dans l'année.