Informations de base

2018/0129(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Gestion de la sécurité des infrastructures routières: amélioration des performances en matière de sécurité des infrastructures routières Modification Directive 2008/96/EC 2006/0182(COD) **Subject** 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	AIUTO Daniela (EFDD)	19/07/2018
	Rapporteur(e) fictif/fictive SCHMIDT Claudia (PPE) GRASWANDER-HAINZ Karoline (S&D) DEMESMAEKER Mark (ECR) VAN MILTENBURG Matthijs (ALDE) KONEČNÁ Kateřina (GUE/NGL) CRAMER Michael (Verts/ALE)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	3717	2019-10-08
Transports, télécommunications et énergie	3658	2018-12-03

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	BULC Violeta
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
17/05/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0274	Résumé
31/05/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/01/2019	Vote en commission,1ère lecture		
10/01/2019	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
11/01/2019	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0008/2019	Résumé
14/01/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
16/01/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
03/04/2019	Débat en plénière		
04/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0346/2019	Résumé
04/04/2019	Résultat du vote au parlement		
08/10/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
23/10/2019	Signature de l'acte final		
23/10/2019	Fin de la procédure au Parlement		
26/11/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2018/0129(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 2008/96/EC 2006/0182(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091-p1-ae
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/13190

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE628.414	02/10/2018	
Amendements déposés en commission		PE629.598	29/10/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0008/2019	11/01/2019	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE637.195	27/02/2019	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0346/2019	04/04/2019	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2019)002421	27/02/2019	
Projet d'acte final	00069/2019/LEX	23/10/2019	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2018)0274	17/05/2018	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2018)0175	17/05/2018	
Document annexé à la procédure	SWD(2018)0176	17/05/2018	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2019)443	12/06/2019	
Document de suivi	COM(2025)0672	10/11/2025	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2018)0274	17/08/2018	
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2018)0274	13/09/2018	
Avis motivé	SE_PARLIAMENT	PE623.876	13/09/2018	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2018)0274	23/11/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2974/2018	17/10/2018	
CofR	Comité des régions: avis	CDR3591/2018	06/02/2019	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Service de recherche du PE	Briefing	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2019/1936 JO L 305 26.11.2019, p. 0001	Résumé

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.

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

2018/0129(COD) - 26/11/2019 - Acte final

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 LÉGISLATIF : Directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

CONTENU : la présente directive révise la directive 2008/96/CE en vue d'établir une approche plus systématique pour des infrastructures routières plus sûres. Elle s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par l'UE pour atteindre ses objectifs stratégiques consistant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020, par rapport à 2010, et à se rapprocher de zéro tués d'ici à 2050.

Champ d'application

La directive étend le champ d'application des règles actuelles 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.

Les États membres pourront 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. La directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE.

Chaque État membre devra notifier à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci, ainsi que la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption.

Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

Les États membres seront tenus de procéder à une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier au moins tous les cinq ans, la première évaluation de la sécurité devant être effectuée au plus tard en 2024. Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation et afin de classer par priorité les actions complémentaires à entreprendre, les États membres classeront tous les tronçons du réseau routier dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Inspections de sécurité routière périodiques

Les États membres devront veiller à ce que le réseau routier fasse l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'

infrastructure routière en question. Ils devront veiller à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE au moyen d'inspections de sécurité routière conjointes effectuées au moins tous les six ans.

Suivi des procédures pour les routes en exploitation

Les autorités utiliseront les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier pour procéder à des inspections de sécurité routière ciblées ou pour prendre des mesures correctives directes. Ces mesures cibleront en priorité les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en œuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

Les besoins des usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, etc) devront obligatoirement être pris en compte dans la mise en œuvre des procédures de gestion des infrastructures routières. Les usagers de la route vulnérables représentaient 47 % des tués sur les routes de l'Union en 2017.

Marquage routier et signalisation routière

Les États membres devront accorder, dans leurs procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite. Le groupe d'experts mis en place par la Commission, au plus tard en juin 2021, évaluera la possibilité de définir des spécifications communes à cet égard.

L'évaluation tiendra 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 routier 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 publiera 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 devront s'efforcer de mettre en place un système national de sorte que des déclarations 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.

De son côté, la Commission établira un système d'échange d'informations et de meilleures pratiques entre les États membres, couvrant notamment les programmes de formation en matière de sécurité routière, les projets existants en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées en matière de sécurité routière.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 16.12.2019

TRANSPOSITION : 17.12.2021

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.

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

2018/0129(COD) - 11/01/2019 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Daniela AIUTO (EFDD, IT) 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 commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Les députés estiment que 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, qu'ils en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Les États membres devraient en particulier :

- veiller à ce que les usagers de la route soient informés de l'existence de tout tronçon à forte concentration d'accidents, et à ce qu'une signalisation et un marquage adéquats soient mis 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 ;

- veiller à ce que les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées assez fréquemment pour garantir des niveaux de sécurité adéquats, une inspection de ce type devant être effectuée, en tout état de cause, au moins une fois tous les trois ans ;

- assurer des niveaux d'intervention et d'entretien suffisants pour garantir la sécurité de l'infrastructure sur l'ensemble du réseau routier, et mettre en place des procédures et des plans d'intervention immédiate si les résultats des inspections et de l'évaluation de l'ensemble du réseau routier montrent un risque grave pour la sécurité ;

- établir et mettre régulièrement à jour, et au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la directive, un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ;

- veiller à ce que des informations appropriées soient fournies au point de départ de chaque tronçon du réseau routier afin d'informer les usagers de la route de la catégorie actuelle du tronçon concerné ;

- améliorer la transparence en mettant à la disposition du public tous les documents pertinents, ayant trait à la sécurité de l'infrastructure, relatifs à l' attribution de contrats de concession dans le cadre des marchés publics ;

- faire en sorte que les 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.

La Commission devrait pour sa part :

- établir des lignes directrices pour la construction et l'entretien de « bords de route qui pardonnent » et de « routes lisibles et explicite », en s'appuyant sur l'expérience acquise dans l'ensemble des États membres ;

- publier des lignes directrices en vue de définir une méthodologie pour les évaluations systématiques de l'ensemble du réseau routier et les inspections des tronçons à haut risque ;

- élaborer des exigences minimales de performance visant à faciliter la reconnaissance du marquage et de la signalisation routière, ainsi qu'à améliorer leur connectivité et leur interopérabilité avec les systèmes de transport intelligents (STI-C) installés à bord des véhicules connectés et automatisés ;

- élaborer, au plus tard en 2020, des normes européennes communes aux fins de l'harmonisation du marquage et de la signalisation routière, conformément aux dispositions de la convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière ;

- instituer un registre européen centralisé répertoriant l'ensemble de la signalisation routière et de la signalisation complémentaire en application dans l' Union ;

- envisager de réviser la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels d'ici à 2021 et adopter une nouvelle proposition législative concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux ponts.

Les députés ont également souligné la nécessité d'élaborer des exigences de qualité concernant les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes et de recenser, à l'échelle de l'Union, les passages à niveau qui présentent un risque élevé pour la sécurité afin d'investir dans l'amélioration de ces infrastructures.