

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 révisé 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