



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 18 mai 2018
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0129 (COD)**

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	17 mai 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2018) 176 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2018) 176 final.

p.j.: SWD(2018) 176 final



Bruxelles, le 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact sur la révision de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et de la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?

Malgré la persistance d'action aux niveaux européen, national et local, la réduction du nombre de tués sur les routes dans l'UE stagne depuis quelques années, et il semble peu probable que l'objectif stratégique de l'UE qui vise à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020 par rapport aux chiffres de 2010 sera atteint. Des mesures renforcées s'imposent dans ce domaine, y compris en ce qui concerne les infrastructures routières, qui demeure une cause importante d'accident et un facteur de gravité dans quelque 30 % des cas. L'analyse d'impact et les consultations ont permis de mettre en évidence deux grands problèmes: une grande partie des déplacements réalisés sur le réseau RTE-T dans l'est de l'Europe et une partie des déplacements effectués dans l'ouest de l'Europe se font sur des routes peu sûres; et les routes situées en dehors du réseau RTE-T présentent un faible niveau de sécurité inhérente. Il existe des différences importantes entre les performances de sécurité générales des routes dans les États membres de l'ouest et de l'est de l'Union européenne.

Quels sont les objectifs à atteindre?

L'objectif général de l'initiative est de réduire le nombre de tués et de blessés graves sur les réseaux routiers de l'UE, grâce à l'amélioration des performances en matière de sécurité des infrastructures routières. Les quatre objectifs spécifiques sont les suivants: 1) promouvoir l'harmonisation et le partage des connaissances entre les États membres sur les procédures et les exigences applicables; 2) protéger les usagers de la route vulnérables; 3) améliorer le déploiement de nouvelles technologies; et 4) améliorer le suivi des conclusions des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

En général, les externalités négatives du transport routier, y compris le nombre de tués et de blessés sur les routes, la congestion et la pollution, sont des problèmes transfrontaliers qui ne peuvent être résolus au seul niveau régional ou local. Les principaux avantages de l'action de l'UE dans le cadre de la présente initiative résident dans la convergence vers des niveaux plus élevés de sécurité des infrastructures dans l'ensemble de l'Union. Il devrait ainsi être plus sûr de se déplacer au sein de l'UE, et les pays qui n'obtiennent pas d'aussi bons résultats que les autres pourront bénéficier de l'expérience des pays les plus avancés. La mise en place d'exigences générales en matière de performance à l'échelle de l'Union, par exemple pour le marquage et la signalisation routière, contribuera à faciliter et à accélérer le déploiement de nouveaux éléments de sécurité qui dépendent des particularités d'une infrastructure routière, tels que l'aide au maintien de la trajectoire. En ce qui concerne les usagers de la route vulnérables, une action au niveau de l'Union permettra de faire en sorte que les programmes d'évaluation des routes évaluent séparément la sécurité des usagers de la route vulnérables, en vue d'améliorer leur sécurité dans l'ensemble du réseau routier principal de l'UE.

B. Les solutions

Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Les options applicables au réseau RTE-T (options 1 à 3) et les options qui s'appliquent au-delà du réseau RTE-T (options A à C) ont été évaluées séparément.

Options relatives au réseau RTE-T

- **L'option 1** se compose de mesures non contraignantes visant à promouvoir le partage de connaissances, associées à des mesures législatives destinées à améliorer la transparence des procédures et à introduire des exigences visant à mettre l'accent sur l'évaluation de la sécurité des usagers de la route vulnérables et à faciliter le déploiement de nouvelles technologies. Elle crée également une meilleure interface entre la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) et la directive sur la sécurité des tunnels.

- **L'option 2** s'appuie sur la première option et ajoute un suivi obligatoire des inspections au moyen de plans établissant des priorités en fonction des risques, d'inspections de sécurité à l'échelle du réseau et

<p>d'exigences de performance générales pour le marquage et la signalisation routière.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option 3 s'appuie sur la deuxième option et ajoute un niveau de sécurité minimal à atteindre sur les routes du RTE-T, tout en définissant des exigences minimales de performance supplémentaires pour le mobilier routier (glissières de sécurité adaptées aux motocycles). <p>Options relatives aux routes situées en dehors du réseau RTE-T</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'option A soumet aux procédures énoncées dans la directive GSIR tout projet routier entrepris sur le réseau routier national et financé en tout ou en partie au moyen de fonds de l'UE. - L'option B rend les procédures de l'actuelle directive GSIR obligatoires pour les routes nationales/principales situées en dehors du RTE-T. - L'option C s'appuie sur l'option B et étend les mesures de l'option 2 aux routes nationales/principales situées en dehors du RTE-T. <p>Les options privilégiées sont respectivement l'option 2 et l'option C. Ces deux options peuvent être combinées.</p>
<p>Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?</p> <p>Les mesures destinées à améliorer la transparence et le suivi ainsi qu'à mieux tenir compte des besoins des usagers de la route vulnérables bénéficient d'un large soutien. Il existe également une ouverture vers l'idée d'inspections sur l'ensemble du réseau, avec toutefois quelques préoccupations de certains États membres quant à l'imposition d'un niveau de sécurité minimal pour le RTE-T, notamment en ce qui concerne les coûts et la méthodologie à utiliser. L'extension du champ d'application au-delà du RTE-T s'est révélée être la proposition la plus controversée, les ONG et les entreprises privilégiant une extension tandis que les autorités des États membres préfèrent maintenir l'application limitée au RTE-T.</p>
<p>C. Incidence de l'option privilégiée</p>
<p>Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?</p> <p>La combinaison des options politiques 2 et C devrait avoir les incidences suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effet positif puisqu'elle permettra, selon les estimations, de réduire le nombre de décès sur les routes d'environ 3 200 et de diminuer le nombre de blessés graves d'environ 20 700 au cours de la période 2020-2030 par rapport au scénario de référence (14 650 vies sauvées et 97 502 blessés graves évités au cours de la période 2020-2050). - Le suivi approprié des procédures GSIR en général et les inspections de l'ensemble du réseau en particulier entraîneront de nombreuses interventions à petite échelle sur le réseau routier concerné. Ces activités sont habituellement menées par des PME, qui sont, par conséquent, susceptibles de bénéficier de cette initiative. - Les mesures proposées pourraient également avoir de faibles répercussions positives sur l'environnement. La diminution d'accidents de la route pourrait légèrement améliorer le flux global du trafic. Cela pourrait réduire la congestion et donc la consommation d'énergie et les émissions atmosphériques. Ces effets devraient toutefois être très limités et ne sont donc pas quantifiés.
<p>Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?</p> <p>Selon les estimations, 9 444 millions d'euros seront nécessaires à la mise en œuvre des procédures pertinentes et à la réalisation des mises à jour nécessaires du réseau routier.</p>
<p>Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?</p> <p>Les PME sont susceptibles de tirer profit de cette initiative (voir ci-dessus). En raison de leur nature relativement locale, les activités ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences sur la compétitivité des entreprises de l'UE.</p>
<p>Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?</p> <p>Oui, les coûts de l'initiative seront supportés par les budgets nationaux et les administrations nationales. Toutefois, les coûts seront plus que compensés par les avantages sociaux de l'initiative.</p>
<p>Y aura-t-il d'autres incidences notables?</p> <p>Aucune.</p>
<p>Proportionnalité?</p> <p>L'option privilégiée ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre le problème initial et atteindre les objectifs de l'initiative. L'extension du champ d'application au-delà du RTE-T est proportionnée puisqu'elle vise 15 % de la longueur du réseau routier, qui représentent environ 39 % des tués sur les routes de l'UE. Pour assurer davantage la proportionnalité, les États membres seront associés à la définition</p>

exacte du réseau routier concerné.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Une fois le nouveau cadre législatif applicable dans son intégralité, les services de la Commission procéderont à une évaluation pour vérifier si les objectifs ont été atteints. Cette évaluation, basée sur le classement de sécurité des routes couvertes par les procédures, le principal indicateur de progrès défini dans l'analyse d'impact, vise à déterminer si les nouvelles mesures ont permis d'améliorer la situation.