



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 12 octobre 2006 (13.10)  
(OR. en)**

**13874/06**

**Dossier interinstitutionnel:  
2006/0182 (COD)**

**TRANS 260  
CODEC 1095**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission

En date du: 5 octobre 2006

---

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

---

Les délégations trouveront ci-joint une proposition de la Commission, transmise par lettre de M. Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j. : COM(2006) 569 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.10.2006  
COM(2006) 569 final

2006/0182 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

(présentée par la Commission)

{SEC(2006) 1231}

{SEC(2006) 1232}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### **Motivations et objectifs de la proposition**

La Commission européenne a annoncé qu'elle lancerait une initiative concernant la sécurité des infrastructures routières dans son livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010<sup>1</sup> et dans sa communication sur un programme d'action européen pour la sécurité routière du 2 juin 2003. Le Parlement européen a invité la Commission à fournir des orientations pour la gestion des lieux à haut risque et les audits de la sécurité routière<sup>2</sup>.

Parallèlement aux actions centrées sur les conducteurs et sur les véhicules, les infrastructures devraient former le troisième pilier de tout programme global de sécurité routière. Les caractéristiques physiques des réseaux routiers et les volumes de trafic correspondants sont des facteurs déterminants pour les accidents.

La sécurité des véhicules s'est considérablement améliorée. Pour les occupants de la voiture, le risque de décès ou de blessure en cas d'accident est nettement plus faible qu'il y a dix ans. Les exigences en matière d'examen et de formation se sont progressivement renforcées, afin que les conducteurs européens soient à même d'affronter les dangers de la circulation routière. Le respect du code de la route fait l'objet d'un contrôle plus rigoureux, puisque les principales causes de décès sur les routes européennes sont les excès de vitesse, la non-utilisation de la ceinture de sécurité et la conduite en état d'ébriété<sup>3</sup>.

La sécurité des infrastructures routières, en revanche, n'a pas encore fait l'objet d'efforts conjoints au niveau européen, même si le législateur a préconisé un niveau élevé de sécurité dans les orientations de 1996 relatives au réseau transeuropéen. Hormis des travaux de recherche et la création d'un marché intérieur pour les produits de construction, la Communauté européenne n'a pas encore pris les mesures nécessaires dans ce domaine. La sécurité routière s'est améliorée sur les routes équipées des systèmes de gestion et de contrôle du trafic basés sur les technologies de l'information et des communications (TIC), mais la mise en œuvre des outils TIC n'est pas encore systématique.

Alors que les réductions budgétaires constituent la tendance générale en matière d'infrastructures routières, les usagers de la route accordent une plus grande attention à la qualité et au niveau de sécurité des routes. Les autorités routières se trouvent souvent devant un dilemme car elles doivent fournir une infrastructure répondant aux normes de sécurité les plus récentes dans un contexte de restrictions budgétaires. Elles sont assignées en justice par des citoyens qui ont subi des préjudices lors d'accidents de la route.

Dans ce contexte, la directive proposée a pour objectif de garantir que la sécurité est intégrée dans toutes les phases de la planification, de la conception et de l'exploitation des infrastructures routières dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Elle veillera à ce

---

<sup>1</sup> Livre blanc de la Commission, du 12 septembre 2001, intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM(2001) 370.

<sup>2</sup> Résolution A5-0381/2000 du Parlement européen du 18 janvier 2001.

<sup>3</sup> Recommandation de la Commission du 6 avril 2004 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière, JO 111 du 17 avril 2004, p. 75

que la sécurité ait sa place à part entière, parallèlement aux analyses économiques et environnementales. La directive garantira que les gestionnaires des infrastructures routières recevront les orientations, la formation et les informations indispensables pour améliorer la sécurité sur le réseau routier, pour le plus grand bénéfice des usagers de la route et du public dans son ensemble. Le directive mènera à :

- accroître la sécurité des nouvelles routes grâce à une adaptation continue aux exigences de sécurité les plus récentes ;
- créer un niveau commun élevé de sécurité routière dans tous les États membres de l'Union européenne ;
- faire œuvre de sensibilisation à la sécurité pour que les décisions en matière de planification et de conception soient prises en connaissance de cause ;
- rendre plus transparentes les implications des décisions ;
- permettre de rassembler et de diffuser les compétences disponibles pour exploiter plus efficacement les résultats de la recherche ;
- utiliser des ressources limitées pour construire et entretenir les routes de manière plus efficace et plus sûre ;
- améliorer la collecte, le traitement et la diffusion des informations relatives à la sécurité.

### **Contexte général**

En 2001, l'Union européenne s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de moitié (de 50 000 à 25 000) le nombre de tués sur les routes européennes d'ici à 2010. Malgré les progrès accomplis (voir le bilan à mi-parcours relatif au programme d'action européen pour la sécurité routière 2003<sup>4</sup>), le nombre de morts sur les routes européennes s'élève encore à 41 500 en 2005.

Il serait possible d'épargner de nombreuses vies et d'éviter de multiples accidents si l'infrastructure routière existante était gérée selon les bonnes pratiques les plus récentes en matière d'ingénierie de la sécurité. Il conviendrait de prendre des mesures pour une série de tronçons routiers à haut risque (ou points noirs) choisis sur la base des relevés des accidents de la route. Aujourd'hui malheureusement, les données relatives à la sécurité parviennent trop lentement aux autorités chargées d'entretenir le réseau routier et de prendre des mesures correctives.

Si les routes sont généralement conçues selon un certain nombre de critères, tels que les objectifs de la planification régionale ou urbaine, le temps de déplacement, le confort et la commodité pour les usagers, la consommation de carburant, le coût de construction et les incidences sur l'environnement, on suppose souvent implicitement que la sécurité s'obtient simplement en adhérant aux normes prescrites en matière d'alignement et de tracé des routes. Or l'expérience fait apparaître que le respect de ces normes ne suffit pas à écarter les obstacles dangereux. De plus, des études de cas ont montré que plus de la moitié des

---

<sup>4</sup> Communication COM(2006) 74 de la Commission du 22 février 2006 intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière 2003: bilan à mi-parcours».

insuffisances sur le plan de la sécurité découlent d'un non-respect des orientations et des normes de conception<sup>5</sup>.

Les alignements et tracés actuels de la voirie sont le résultat de plusieurs dizaines d'années de travaux de construction et d'entretien, à une époque où les questions de sécurité ne recevaient pas toujours le même degré d'attention. A l'heure actuelle, plusieurs aspects des aménagements routiers ne sont plus conformes aux exigences de sécurité les plus récentes. En outre, les conditions de circulation ont changé par rapport à l'époque de la conception et de la construction de la voirie.

### **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Il n'existe pas de dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition.

### **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La directive a pour objectif d'assurer que l'infrastructure contribue à améliorer la sécurité routière et à réduire la mortalité et le nombre d'accidents sur le réseau routier transeuropéen de l'Union européenne, comme le préconisait la Commission européenne en 2001 dans son livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, puis en 2003 dans sa communication sur un programme d'action européen pour la sécurité routière.

## **2) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT**

### **Consultation des parties intéressées**

#### *Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

Pour bénéficier des conseils d'experts à un stade précoce et dans un souci de transparence, la Commission a créé un **groupe de travail sur la sécurité des infrastructures**, qui s'est réuni à plusieurs reprises en 2002 et 2003. Les conclusions de ce groupe de travail ont fortement influencé la présente proposition. Onze États membres ont participé au groupe, leurs représentants ont donné des avis détaillés sur la situation et les pratiques dans leur pays.

Du 12 avril 2006 au 19 mai 2006, les services de la direction «Transports terrestres» de la direction générale «Énergie et transports» de la Commission européenne ont lancé une **consultation publique sur Internet** en vue de recueillir les commentaires sur leur approche en matière de gestion de la sécurité des infrastructures routières et sur leur initiative d'élaborer une proposition de directive du Conseil et du Parlement européen dans ce domaine. La Commission a reçu 51 réponses.

#### *Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte*

Les conclusions principales du **groupe de travail sur la sécurité des infrastructures** peuvent se résumer comme suit :

---

<sup>5</sup> Conseil européen pour la sécurité des transports, 1997, Audit de sécurité routière et évaluation des incidences sur la sécurité, p.11

- les procédures que propose la Commission dans la présente directive ont toutes prouvé leur efficacité dans plus d'un État membre ;
- pour se conformer aux exigences de la directive, plusieurs de ces pays devront uniquement apporter des modifications ou ajouts mineurs, mais efficaces, à leurs pratiques actuelles ;
- le retour d'informations est généralement trop limité à propos de l'efficacité des systèmes de gestion, ce qui empêche toute amélioration fondée uniquement sur les meilleures pratiques ;
- il est donc nécessaire d'établir un cadre réglementaire plus cohérent.

Les résultats de la **consultation publique sur Internet** peuvent se résumer comme suit :

- il existe un consensus autour de la définition du problème et de la nécessité d'une action au niveau européen ;
- l'efficacité des mesures et instruments proposés est largement reconnue ;
- de nombreuses contributions proposent d'étendre également les dispositions de la directive à des routes qui n'appartiennent pas au réseau routier transeuropéen ;
- la Commission devrait aider les États membres les moins expérimentés à mettre en œuvre la directive en leur fournissant un cadre dans lequel développer une méthodologie et des compétences ;
- une majorité écrasante de contributions saluent l'idée envisagée par la Commission d'autoriser les États membres à adopter leur propre législation sur une série de procédures obligatoires.

Les résultats de la consultation des parties concernées sont plus amplement détaillés dans l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition.

Les commentaires envoyés sont disponibles à l'adresse :  
[http://ec.europa.eu/transport/road/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm).

### **Obtention et utilisation d'expertise**

#### *Domaines scientifiques / d'expertise concernés*

Administrations nationales, instituts de recherche et experts dans le domaine de la sécurité routière, organismes des secteurs de la santé, du transport et de la sécurité routière, associations d'usagers et d'exploitants du réseau routier.

#### *Méthodologie utilisée*

Consultation publique, consultation d'experts de haut niveau, analyse des procédures en vigueur, conférences et ateliers.

### *Principales organisations/principaux experts consultés*

51 commentaires ont été reçus :

- 15 commentaires venant de administrations nationales ;
- 11 commentaires venant d'instituts de recherche et d'experts dans le domaine de la sécurité routière ;
- 10 commentaires venant d'organismes des secteurs de la santé, du transport et de la sécurité routière ;
- 9 commentaires venant d'associations d'usagers ;
- 6 commentaires venant d'associations d'exploitants du réseau routier.

### *Résumé des avis reçus et pris en considération*

Il n'est pas fait état de l'existence de risques potentiellement graves entraînant des conséquences irréversibles.

- Il existe un consensus autour de la définition du problème et de la nécessité d'une action au niveau européen ;
- l'efficacité des mesures et instruments proposés est largement reconnue ;
- de nombreuses contributions proposent d'étendre également les dispositions de la directive à des routes qui n'appartiennent pas au réseau routier transeuropéen ;
- la Commission devrait aider les États membres les moins expérimentés à mettre en œuvre la directive en leur fournissant un cadre dans lequel développer une méthodologie et des compétences.

### *Moyens utilisés pour assurer la publicité de l'avis des experts*

Les commentaires envoyés sont disponibles à l'adresse :

[http://ec.europa.eu/transport/road/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm).

### **Analyse d'impact**

En 2003, le réseau thématique ROSEBUD<sup>6</sup> a réalisé une analyse d'impact de la présente proposition. Selon lui, il est raisonnable d'estimer que la mise en œuvre de la directive sur la sécurité des infrastructures sur les axes du réseau transeuropéen permettrait de réduire chaque année le nombre de tués de 600 et le nombre de blessés de 7 000. Pour les axes du RTE, cela

---

<sup>6</sup> ROSEBUD est l'acronyme de «*Road safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making*» (Analyse des rapports coûts-avantages et coût-efficacité dans le domaine de la sécurité routière et de l'environnement pour une utilisation dans le processus de décision). Ce réseau se compose des instituts de recherche routière de 11 États membres, d'Israël et de Norvège -- <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

correspond à une réduction comprise entre 12 % et 16 % pour les tués et entre 7 % et 12 % pour les blessés.

ROSEBUD a également estimé que l'application des procédures de gestion de la sécurité sur les autoroutes permettrait de sauver 400 vies chaque année; 900 vies supplémentaires seraient sauvées si ces procédures étaient appliquées au réseau routier principal, c'est-à-dire les routes interurbaines ou nationales (sans les autoroutes)<sup>7</sup>. En conséquence, on estime que la directive réduira le nombre de morts sur les autoroutes et les routes principales de 1 300 chaque année, soit 12 % des accidents mortels sur cette partie du réseau.

### 3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### Résumé des mesures proposées

La présente directive limite expressément les exigences à un ensemble minimal d'éléments nécessaires pour renforcer la sécurité et généraliser les procédures les plus efficaces. Ce système global de gestion de la sécurité des infrastructures routières<sup>8</sup> est axé sur les quatre procédures suivantes :

(1) Des *évaluations des incidences sur la sécurité routière* aideront à prendre les décisions stratégiques quant aux implications, pour la sécurité, qui sont liées à la construction de nouvelles routes ou à des modifications notables de l'exploitation de routes existantes, en particulier sur le réseau adjacent.

(2) Des *audits de la sécurité routière* permettront d'effectuer un contrôle indépendant et de formuler des recommandations pour la vérification technique de la conception prévue, qu'il s'agisse de la construction d'une nouvelle route ou de la remise en état d'une route existante.

(3) La *gestion de la sécurité de réseau* doit fixer des mesures correctives ciblées sur les parties du réseau qui sont caractérisées par une forte densité d'accidents (tronçons routiers à haut risque ou points noirs) et/ou par un potentiel élevé de réduction des accidents.

(4) Des *inspections de sécurité* menées dans le cadre de l'entretien régulier de la voirie permettront de détecter et de réduire préventivement les risques d'accidents à l'aide de mesures efficaces par rapport à leur coût.

Ces procédures existent déjà et sont appliquées à des degrés variables dans certains États membres. L'objectif de la présente proposition de directive est donc d'étendre ces mesures à la totalité de l'UE, sans définir de normes techniques ni d'exigences, mais en laissant les États membres libres de conserver les procédures existantes ou d'instaurer les leurs. Si le train de mesures est appliqué dans son intégralité, il est certain que la sécurité routière sera intégrée et prise en compte pour toute la durée de vie des routes d'importance européenne, depuis la planification jusqu'à l'exploitation.

---

<sup>7</sup> Estimation concernant l'UE-25, la Bulgarie, la Roumanie et la Suisse.

<sup>8</sup> Les procédures exposées dans la présente directive ont été recommandées par le Groupe à haut niveau sur la sécurité routière, établi par la Commission en vue de l'aider à élaborer une politique européenne en matière de sécurité routière et à coordonner les politiques nationales. Le rapport final sur les mesures de sécurité recommandées à court terme sur les routes principales, rédigé par le Groupe de travail 4, a été adopté le 12 mai 1995 («*Recommended Safety measures for short term application on trunk roads*»)



## **Base juridique**

La mesure est proposée sur la base de l'article 71 du traité CE.

## **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique parce que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

La directive garantira un niveau commun élevé de sécurité routière dans tous les États membres de l'Union européenne. Tous les États membres, mais surtout les nouveaux États membres, qui sont en train de réaménager et d'étendre leur réseau routier, auront l'occasion de développer ce dernier en intégrant pleinement les questions de sécurité.

L'échange des bonnes pratiques n'est pas une solution suffisante en soi pour améliorer la sécurité des infrastructures routières. En effet, l'échange des bonnes pratiques par le biais de projets de recherche, de groupes de travail, de conférences et d'ateliers se fait depuis plusieurs années dans l'Union européenne et sur la scène internationale, sans qu'on ait pu enregistrer d'amélioration générale des performances en matière de sécurité des infrastructures routières. De plus, les États membres qui ont besoin d'améliorer leurs statistiques de sécurité routière sont favorables à des mesures réglementaires. Cela indique nettement qu'ils jugent les bonnes pratiques insuffisantes pour améliorer leurs performances en matière de sécurité.

Le réseau routier transeuropéen exige des niveaux communs de sécurité élevés dans toute l'Union européenne, comme le constate le législateur communautaire lui-même. Lorsqu'un usager de la route se déplace sur le réseau routier, quel que soit l'endroit, il a droit au même niveau élevé de sécurité, conformément à l'article 2, paragraphe 2, lettre a), de la décision n° 1692/1996 du Conseil et du Parlement<sup>9</sup>. Sans une méthodologie contraignante et un engagement juridique dans toute l'Union européenne, les États membres seuls ne sont pas en mesure de garantir ce niveau commun élevé de sécurité, comme en atteste la grande disparité des relevés de sécurité établis isolément par les États membres.

Les objectifs de la proposition peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire pour les raisons indiquées ci-après.

La directive créera les fondements nécessaires pour établir des procédures de sécurité qui aideront l'Europe à réaliser son ambitieux objectif de réduction massive du nombre de victimes de la route sur le réseau transeuropéen. Grâce à la directive, la gestion de la sécurité des infrastructures routières deviendra un système global fondé sur l'analyse approfondie des accidents, sur l'identification des conceptions dangereuses, sur une révision des orientations et des programmes de formation, et sur la mise en œuvre de mesures correctives efficaces. La directive permettra également d'atténuer le risque d'action juridique intentée contre les gestionnaires de la voirie.

---

<sup>9</sup> Ce passage indique que «le réseau doit a) assurer, dans un espace sans frontières intérieures, une mobilité durable des personnes et des biens, *dans les meilleures conditions* sociales et de sécurité possibles...»

Elle rendra plus efficace l'échange des bonnes pratiques, en introduisant un ensemble commun d'exigences fondamentales en matière de procédures et en permettant de le promouvoir et de le codifier par la procédure de comité.

### **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons indiquées ci-après.

La proposition trouve un équilibre entre deux aspects : d'une part, proposer des méthodes attestées pour améliorer la sécurité des infrastructures routières et limiter les coûts administratifs et les autres coûts de mise en œuvre et, d'autre part, respecter les différents usages et instruments dans les États membres. La proposition limite expressément les exigences à un ensemble minimal d'éléments nécessaires pour renforcer la sécurité et généraliser les procédures les plus efficaces. L'objectif de la présente proposition de directive est donc d'étendre ces mesures à la totalité de l'UE, sans définir de normes techniques ni d'exigences, mais en laissant les États membres libres de conserver les procédures existantes ou d'instaurer les leurs. Si le train de mesures est appliqué dans son intégralité, il est certain que la sécurité routière sera intégrée et prise en compte pour toute la durée de vie des routes d'importance européenne, depuis la planification jusqu'à l'exploitation.

Les hausses de coût seront marginales et seront souvent amorties rapidement, car le nombre et le coût des accidents diminueront et parce qu'il faudra prendre moins de mesures correctives coûteuses après la mise en service des routes. Les mesures proposées n'entraîneront pas de retards supplémentaires dans la procédure d'approbation et dans le processus de conception des routes, puisque l'évaluation des incidences sur la sécurité et les audits de sécurité auront lieu en parallèle. La directive ne requiert pas la création de nouveaux bureaux ou postes, mais s'appuie sur une utilisation plus efficace des ressources existantes.

### **Choix des instruments**

Instruments proposés : une directive exigeant l'adoption de lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures et laissant aux États membres le soin d'arrêter les détails de leur mise en œuvre.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes.

L'échange des bonnes pratiques est une solution qui est appliquée depuis plusieurs années dans l'Union européenne et au niveau international pour améliorer la sécurité des infrastructures routières. Aucune amélioration générale des performances en matière de sécurité des infrastructures routières n'a pu être enregistrée. De plus, cette option n'offre aucune garantie que les États membres continueront à améliorer la sécurité routière. L'expérience a montré qu'en comptant uniquement sur l'échange des bonnes pratiques, on ne se rapproche pas de l'objectif consistant à renforcer la sécurité des infrastructures routières. Les États membres qui ont le plus besoin d'améliorer la sécurité de leurs infrastructures demandent une approche juridique structurée de dimension communautaire dans ce domaine, ce qui démontre qu'ils n'ont pas tiré profit de l'échange des bonnes pratiques.

L'harmonisation de la législation des États membres en ce qui concerne l'évaluation, les audits, la gestion et les inspections dans le domaine de la sécurité routière fournirait des instruments communs de renforcement de la sécurité afin d'offrir un bénéfice maximal aux usagers de la route et au public dans son ensemble. Néanmoins, les États membres pourraient

s'opposer à une harmonisation élargie qui les placerait devant bon nombre d'obstacles et de difficultés :

- la plupart des États membres devraient réorganiser leurs pratiques et leur législation en matière de sécurité routière, même si elles sont déjà adoptées et appliquées ;
- les profondes divergences entre les approches qui existent déjà en matière de sécurité routière provoqueraient des conflits politiques entre les États membres ainsi qu'entre ces derniers et la Commission ;
- des orientations harmonisées ne tiendraient pas compte des différences organisationnelles et socio-culturelles entre les États membres ;
- l'harmonisation est un processus long; le nombre de vies ainsi sauvées ne serait quantifiable que bien des années plus tard et ne justifierait que partiellement les efforts considérables déployés par les États membres et les coûts colossaux qu'ils auront supportés.

#### 4) INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Appliquée aux seuls axes du réseau transeuropéen, la directive permettrait de faire baisser le nombre de citoyens européens victimes d'un accident sur ces axes en réduisant chaque année de 600 le nombre de tués, et de 7 000 le nombre de blessés. D'après les estimations financières du livre blanc, ces réductions permettraient aux États membres d'économiser plus de 2,4 milliards d'euros par an. Appliquée aux autoroutes et aux routes principales, la directive entraînerait une réduction du nombre de victimes estimée à environ 1 300 par an, ce qui correspond à plus de 5 milliards d'euros par an. Ces estimations seront de très loin supérieures aux coûts.

Les implications budgétaires des quatre procédures sont estimées comme suit :

- **Évaluation des incidences sur la sécurité routière** : Les coûts de production des évaluations des incidences sur la sécurité routière peuvent être globalement estimés à partir des coûts des évaluations des incidences sur l'environnement (EIE) analogues. En règle générale, les coûts liés à ces EIE ne dépassent pas 0,5 % des coûts d'investissement totaux d'un projet de construction. Des coûts supérieurs à 1 % restent exceptionnels. Pour les projets dont les coûts d'investissement dépassent 100 millions d'euros, les coûts des EIE peuvent ne représenter que 0,2 %.
- **Audits de sécurité** : Les audits sont réalisés parallèlement au processus de conception et de construction de la route. Ils ne devraient donc pas engendrer de retards. Les coûts des audits oscillent entre 600 et 6 000 euros par étape. En règle générale, les estimations dans les différents pays indiquent que les coûts des audits sont bien inférieurs à 1 % des coûts de construction du projet global.
- **Inspections de sécurité routière** : Les coûts des inspections effectuées régulièrement varient entre 600 euros et 1 000 euros par kilomètre d'autoroute. Pour un grand pays comptant environ 5 000 km de réseau routier transeuropéen, on peut estimer que cela représente,

pour les axes relevant obligatoirement de la directive, des coûts d'inspections se situant entre 3 et 5 millions d'euros par an.

- **Gestion de la sécurité du réseau** : on peut supposer que ces coûts sont comparables aux coûts des inspections de sécurité routière de routine.

## 5) **INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES**

### **Simulation, phase-pilote et période transitoire**

Une période de transition a été ou sera prévue pour la proposition.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, lettre c)

vu la proposition de la Commission<sup>10</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>11</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>12</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>13</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le réseau transeuropéen de transport défini dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>14</sup> revêt une importance primordiale lorsqu'il s'agit de favoriser l'intégration et la cohésion en Europe, et d'y ménager un niveau élevé de bien-être. Il convient en particulier de garantir un niveau de sécurité élevé.
- (2) Dans son livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»<sup>15</sup>, la Commission a signalé la nécessité de réaliser des études d'impact sur la sécurité et des audits de la sécurité routière, afin de repérer et de gérer les tronçons routiers à haut risque dans la Communauté. Elle fixe également l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d'Europe entre 2001 et 2010.
- (3) Dans sa communication intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière - Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union

---

<sup>10</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>11</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>12</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>13</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>14</sup> JO L 228 du 9.9.1996, p.1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 30.4.2004, p.1).

<sup>15</sup> COM(2001) 370 final

européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée»<sup>16</sup>, la Commission désigne l'infrastructure routière comme étant le troisième pilier de la politique de sécurité routière, après le conducteur et le véhicule, qui devrait grandement contribuer à la réalisation de l'objectif communautaire de réduction des accidents.

- (4) La mise en place de procédures adéquates est essentielle pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière devrait démontrer, au niveau stratégique, les implications que les différentes alternatives de planification d'un projet d'infrastructure auront pour la sécurité routière. Par ailleurs, les audits de la sécurité routière doivent inventorier, de manière détaillée, les aspects dangereux d'un projet routier. Il convient donc d'établir les procédures à suivre dans ces deux domaines pour renforcer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau routier transeuropéen, tout en excluant les tunnels routiers qui sont couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen<sup>17</sup>.
- (5) Il y a lieu de relever le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons qui présentent la plus forte densité d'accidents ou le potentiel de réduction des accidents le plus important. Afin d'être en mesure d'adapter leur comportement et de mieux respecter les règles de circulation, en particulier les limitations de vitesse, les conducteurs devraient être avertis avant d'emprunter un tronçon routier à haut risque.
- (6) La gestion de la sécurité du réseau recèle un fort potentiel dans la période suivant immédiatement sa mise en œuvre. Une fois les tronçons routiers à haut risque traités et les mesures correctives prises, ce sont les **inspections préventives de la sécurité** qui joueront un rôle prédominant. Les inspections régulières forment un outil essentiel pour prévenir les dangers auxquels peuvent être exposés tous les usagers de la route, et notamment les usagers vulnérables, y compris dans le cas de travaux de voirie.
- (7) La **formation et la certification** du personnel chargé de la sécurité sur la base de programmes de formation et d'outils de qualification validés par les États membres permettront de dispenser aux professionnels les connaissances actualisées qui leur sont nécessaires.
- (8) Pour garantir un niveau élevé de sécurité routière, les États membres devraient appliquer les lignes directrices relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures. La notification de ces **lignes directrices** à la Commission et l'établissement de **rapports** de mise en œuvre réguliers fourniront le terreau d'un enrichissement mutuel et systématique dans le domaine de la sécurité des infrastructures au niveau européen permettront d'évoluer sur cette base vers un système plus efficace à terme. Les rapports de mise en œuvre devraient en outre permettre aux États membres de repérer les solutions les plus efficaces, tandis que la collecte systématique de données provenant d'études «avant-après» permettra de choisir les mesures les plus efficaces en vue d'une action future.

---

<sup>16</sup> COM(2003) 311 final

<sup>17</sup> JO L 167 du 30.4.2004, p.39

- (9) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'établissement de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau routier transeuropéen, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (10) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>18</sup>.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

### *Article premier*

#### **Objet et champ d'application**

1. La présente directive établit les procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de la sécurité routière et aux inspections de la sécurité.
2. La présente directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Elle ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil.

### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) «réseau routier transeuropéen», le réseau routier défini au point 2 de l'annexe I de la directive 1692/96/CE ;
- (2) «organe compétent», tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente directive ;
- (3) «évaluation des incidences sur la sécurité routière», une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier ;

---

<sup>18</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p.23. Décision modifiée par la décision 2006/512/EC (JO L 200 du 22.7.2006, p.11).

- (4) «*audit de la sécurité routière*», une vérification détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation ;
- (5) «*tronçon routier à haut risque*», un tronçon du réseau routier ouvert à la circulation depuis plus d'un an sur lequel un nombre important d'accidents mortels ou graves a été enregistré ;
- (6) «*aménagement de la sécurité sur le réseau routier en exploitation*», la réduction du nombre des accidents à venir en ciblant les mesures correctives sur les sections du réseau où des accidents se sont produits le plus fréquemment au cours des années précédentes et où le potentiel de réduction des coûts liés aux accidents est le plus important ;
- (7) «*inspection de la sécurité*», l'examen périodique sous l'angle de la sécurité d'une route ouverte à la circulation ;
- (8) «*lignes directrices*», les mesures adoptées par les États membres ou les organes compétents, qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans la présente directive ;
- (9) «*projet d'infrastructure*», un projet concernant la construction d'infrastructures nouvelles ou la remise en état d'infrastructures existantes et susceptible d'avoir un effet notable sur la sécurité routière.

### *Article 3*

#### **Évaluation des incidences sur la sécurité routière**

1. Les États membres veillent à ce qu'une évaluation des incidences sur la sécurité routière soit effectuée pour toutes les différentes variantes des projets d'infrastructure.
2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure conformément aux critères fixés à l'annexe I.
3. L'évaluation des incidences sur la sécurité indique les considérations en matière de sécurité routière qui ont poussé au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

### *Article 4*

#### **Audits de la sécurité routière**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que des audits de la sécurité routière soient effectués pour toutes les projets d'infrastructure.
2. Les audits de la sécurité routière sont menés conformément aux critères fixés à l'annexe II.



Les États membres veillent à ce qu'un vérificateur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. 3. L'audit fait partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la faisabilité, des études préliminaires, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que le vérificateur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet, et formule des recommandations pour corriger les aspects dangereux qui auraient été mis en lumière. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe II, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

#### *Article 5*

##### **Aménagement de la sécurité sur le réseau routier en exploitation**

1. Les États membres veillent à l'aménagement de la sécurité sur le réseau routier en exploitation. Ils prennent les mesures nécessaires pour que la gestion des tronçons routiers à haut risque et la gestion de la sécurité du réseau soient fondées sur un examen annuel de l'exploitation du réseau routier conformément à l'annexe III.
2. Les États membres classent chaque tronçon routier du réseau routier transeuropéen appartenant à leur territoire en fonction de son potentiel de réduction des coûts liés aux accidents.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les tronçons routiers à haut risque et les sections qui offrent le meilleur potentiel de réduction des coûts liés aux accidents soient évalués par une équipe d'inspection. Au moins un membre de l'équipe d'inspection doit satisfaire aux exigences applicables aux vérificateurs, énoncées à l'article 9.

Pour chaque tronçon visé au paragraphe 3, les États membres évaluent le potentiel de réduction des blessures graves et des décès au cours des trois années suivantes qu'offrent les mesures correctives prévues au point 3, lettres e) et f) de l'annexe III, ainsi que les coûts associés à chacune de ces mesures.

4. Les États membres classent les mesures visées au point 3, lettre f) de l'annexe III par ordre de priorité, sur la base de leur rapport coûts/avantages.
5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les usagers de la route soient avertis, par tous les moyens adéquats, de la présence d'un tronçon routier à haut risque. En cas de recours à une signalisation, celle-ci est conforme aux dispositions de la convention de Vienne sur la signalisation routière, adoptée en 1968.

Les États membres mettent à la disposition du public une liste indiquant la situation géographique des tronçons routiers à haut risque.

## *Article 6*

### **Inspections de la sécurité.**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les routes visées à l'article 1, paragraphe 2, fassent l'objet d'inspections de la sécurité dans le but d'identifier les risques liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.
2. Les inspections de la sécurité comprennent des inspections de routine et des inspections de travaux de voirie. Elles sont menées conformément aux critères fixés à l'annexe III.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les inspections de routine soient menées à intervalle régulier par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections doit être suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.
4. Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 8, les États membres adoptent des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Ils mettent également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

## *Article 7*

### **Gestion des données et outils**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident causant un ou plusieurs décès ou des blessures graves survenu sur une route visée à l'article 1, paragraphe 2. Ce rapport contient tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV.
2. Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Les États membres peuvent opter pour une ventilation plus poussée des coûts unitaires. Cette ventilation doit être actualisée au moins tous les cinq ans.

## *Article 8*

### **Adoption et communication de lignes directrices**

1. Pour aider les organes compétents dans l'application de la présente directive, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que des lignes directrices soient adoptées dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive. Ces lignes directrices sont mises à la disposition de toutes les parties intéressées.
2. Les États membres communiquent les lignes directrices à la Commission dans les trois mois suivant leur adoption ou modification.

La Commission les met à disposition sur l'internet.

### *Article 9*

#### **Désignation et formation des vérificateurs et des inspecteurs**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les programmes de formation pour les vérificateurs de la sécurité routière soient adoptés dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les vérificateurs de la sécurité qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, sanctionnée par un certificat de compétence, puis une formation de recyclage au moins tous les sept ans.
3. Les États membres veillent à ce que les vérificateurs de la sécurité routière soient titulaires d'un certificat de compétence. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive doivent être pris en considération.
4. Les États membres veillent à ce que les vérificateurs soient désignés conformément aux exigences suivantes :
  - (a) les vérificateurs doivent posséder une expérience dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents ;
  - (b) dans les deux ans qui suivent l'adoption des lignes directrices par les États membres en application de l'article 8, les audits de la sécurité routière sont exclusivement menés par des vérificateurs satisfaisant aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 ;
  - (c) aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, le vérificateur ne doit pas participer à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe doit satisfaire aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3.

### *Article 10*

#### **Rapports de mise en œuvre**

1. Les États membres rendent compte à la Commission de la mise en œuvre des dispositions de la présente directive cinq ans après son entrée en vigueur et tous les quatre ans par la suite.
2. Le rapport de mise en œuvre comprend :

- a) l'identification des structures chargées de la mise en œuvre des lignes directrices ;
  - b) une évaluation de la nécessité de modifier les lignes directrices relatives à la conception des routes et à la signalisation routière, notamment une liste et une description des conceptions qui se sont avérées très dangereuses ou dont le potentiel de réduction des risques est important ;
  - c) les informations concernant les taux, les procédures et les éléments de coûts utilisés pour calcul ces taux conformément à l'article 7, paragraphe 2 ;
  - d) les coordonnées des organes compétents.
3. Un format de rapport commun peut être adopté selon la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.
  4. La Commission analyse les rapports reçus et les informations obtenues, et transmet le cas échéant un rapport de mise en œuvre de la présente directive au Parlement européen et au Conseil.
  5. En cas de besoin pour garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau routier transeuropéen, des exigences minimales relatives au contenu des lignes directrices visées à l'article 8, paragraphe 1, sont adoptées selon la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 2.

#### *Article 11*

##### **Comitologie**

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

#### *Article 12*

##### **Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [...]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi que le tableau de concordance entre ces dernières et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive

### *Article 13*

#### **Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

### *Article 14*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## ANNEXE I

### Évaluation des incidences sur la sécurité routière

#### 1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:

- a) définition du problème ;
- b) situation actuelle et scénario de statu quo ;
- c) objectifs de sécurité routière ;
- d) analyse des incidences des options proposées ;
- e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages ;
- f) présentation de la meilleure solution.

#### 2. Éléments à prendre en compte :

- a) décès et accidents ; objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo ;
- b) choix des itinéraires et structures de déplacement ;
- c) présence d'intersections avec les réseaux existants (sorties, points de jonction, carrefours plans) ;
- d) usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés) ;
- e) débits de circulation (nombre de véhicules par catégorie de véhicule).

## ANNEXE II

### Audits de la sécurité routière

#### 1. Critères applicables au stade de la faisabilité :

- a) situation géographique (exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches, etc.) ;
- b) types de jonction et distance entre les points de jonction ;
- c) nombre et type de voies ;
- d) types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route.

#### 2. Critères applicables au stade de l'étude préliminaire:

- a) vitesse nominale ;
- b) profils en travers (largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers, etc.) ;
- c) visibilité ;
- d) disposition des points de jonction ;
- e) arrêts des lignes de bus et de tramway ;
- f) passages à niveau.

#### 3. Critères applicables au stade de la conception détaillée:

- a) tracé ;
- b) alignements horizontaux et verticaux ;
- c) signalisation et marquage ;
- d) éclairage ;
- e) équipements de bord de route ;
- f) environnement de bord de route, dont végétation ;
- g) obstacles fixes en bord de route.

#### 4. Critères applicables au stade de la pré-mise en service:

- a) confort des usagers en diverses circonstances telles que l'obscurité et le mauvais temps ;
- b) lisibilité de la signalisation et du marquage ;

c) adhérence des chaussées.

5. Critères applicables au début de l'exploitation :

évaluation des schémas d'utilisation à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à revisiter les critères applicables aux stades précédents.



## ANNEXE III

### Gestion des tronçons routiers à haut risque, gestion de la sécurité du réseau et inspection de la sécurité

#### 1. Recensement des tronçons routiers à haut risque

Le recensement des tronçons routiers à haut risque tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès ou des blessures graves au cours des années précédentes par unité de distance et, le cas échéant, par point de jonction.

#### 2. Recensement de sections en vue d'une analyse plus poussée dans le cadre de la gestion de la sécurité du réseau

a) Les coûts unitaires des accidents de base sur un tronçon routier d'une catégorie donnée caractérisé par de bonnes pratiques sont calculés en termes de coûts des accidents par kilomètre ;

b) pour un tronçon routier d'une catégorie donnée, le potentiel de réduction des coûts des accidents par kilomètre correspond à la différence entre le coût réel des accidents par kilomètre pour la section considérée et le coût unitaire des accidents de base.

#### 3. Critères et éléments devant figurer dans les rapports de l'équipe d'inspection, et mesures:

a) la délimitation du tronçon routier ;

b) la référence à un éventuel rapport antérieur sur le même tronçon routier ;

c) l'analyse des rapports d'accidents ;

d) le nombre de personnes décédées et gravement blessées au cours des années précédentes ;

e) une série de mesures correctives à mettre en œuvre dans un délai d'un an, prévoyant par exemple:

- l'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route ;
- des limitations de vitesse et le contrôle de la vitesse au niveau local ;
- la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité ;
- l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers ;
- la visibilité, la lisibilité et la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation ;
- la chute de pierres ;
- l'adhérence/la rugosité de la chaussée ;

f) une série de mesures correctives à mettre en œuvre dans un délai supérieur à un an, prévoyant par exemple :

- une nouvelle conception des dispositifs de retenue routiers ;
- la protection du terre-plein central;
- des schémas de dépassement;
- une amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau ;
- une modification de l’alignement ;
- une modification de la largeur de la route, l’ajout d’une bande d’arrêt d’urgence ;
- l’installation d’un dispositif de gestion et de contrôle du trafic ;
- un conflit potentiel avec les intérêts des usagers vulnérables de la route ;
- la mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur ;
- la remise en état ou le remplacement de la chaussée.

## ANNEXE IV

### Données devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les informations suivantes :

- 1) localisation précise de l'accident ;
- 2) images et diagrammes du lieu de l'accident ;
- 3) date et heure de l'accident ;
- 4) informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route ;
- 5) gravité de l'accident : nombre de personnes décédées, hospitalisées et légèrement blessées. À cet égard, les personnes tuées sont toutes les personnes décédées du fait de l'accident dans les 30 jours suivant celui-ci et les personnes hospitalisées sont celles qui ont séjourné au moins 24 heures dans un hôpital à la suite de l'accident ;
- 6) caractéristiques des personnes concernées : âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité ;
- 7) données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité éventuels) ;
- 8) données relatives à l'accident (type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur).

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### 1. DENOMINATION DE LA PROPOSITION

### 2. CADRE GBA / EBA (GESTION/ÉTABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITÉS)

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

Transports terrestres- Sécurité routière

### 3. LIGNES BUDGÉTAIRES

#### 3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés:

#### 3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:

cinq ans

#### 3.3. Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant):

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique Perspectives financières
BGUE-B2006-06.010211.00.03. C1-TREN.PMO	DNO	Non dissociés <sup>19</sup>	NON	NON	NON	No 5

---

<sup>19</sup> Crédits non dissociés

## 4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

### 4.1. Ressources financières

#### 4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3ème décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
----------------------	------------	--	---------	-----	-----	-----	-----	--------------	-------

#### Dépenses opérationnelles<sup>20</sup>

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a							
Crédits de paiement (CP)		b							

#### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>21</sup>

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a + c							
Crédits de paiement		b + c							

#### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>22</sup>

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d							
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

#### Total indicatif du coût de l'action

<b>TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines</b>		a + c + d + e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
---	--	---------------	--------	--------	--------	--------	--------	---	-------

<sup>20</sup> Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

<sup>21</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

<sup>22</sup> Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

<b>TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines</b>		b + c + d + e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
---	--	------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	---	-------

### Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
NON	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CE avec cofinancement	a + c + d + e + f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

#### 4.1.2. *Compatibilité avec la programmation financière*

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel<sup>23</sup> (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

#### 4.1.3. *Incidence financière sur les recettes*

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

<sup>23</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

en millions d'euros (à la 1re décimale)

Ligne budgétaire		Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action						
				[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>24</sup>	
		a) Recettes en termes absolus								
		b) Modification des recettes	Δ							

**4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.**

Besoins annuels	Année n	-{-}- n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.
Total des effectifs	0	0	0	0	0	0

**5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS**

**5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme**

Un comité assistera la Commission pour l'adoption des exigences minimales concernant les lignes directrices prévues par la directive.

**5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles**

Des exigences minimales seront définies sur la base des lignes directrices adoptées précédemment par les États membres. La participation de la Communauté garantira la prise en compte et l'interprétation correctes des besoins des différents États membres.

**5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)**

Les États membres fourniront régulièrement à la Commission des rapports sur la mise en œuvre de la directive et sur ses retombées en termes de diminution du nombre d'accidents mortels. Les exigences minimales concernant les lignes directrices prévues par la directive seront enfin adoptées.

<sup>24</sup> Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

#### 5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

<sup>25</sup>  ***Gestion centralisée***

- directement par la Commission
- indirectement par délégation à:
  - des agences exécutives,
  - des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
  - X des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

***Gestion partagée ou décentralisée***

- avec des États membres
- avec des pays tiers

***Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)***

Remarques:

---

<sup>25</sup> Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.



## **6.        CONTRÔLE ET ÉVALUATION**

### **6.1.     Système de contrôle**

Le comité sera géré et présidé par les fonctionnaires compétents de la Commission. L'évolution et les progrès du comité feront donc l'objet d'un contrôle constant.

### **6.2.     Évaluation**

#### *6.2.1.   Évaluation ex ante*

Sans objet

#### *6.2.2.   Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)*

Sans objet

#### *6.2.3.   Conditions et fréquence des évaluations futures*

Le comité se réunira deux fois par an.

## **7.        MESURES ANTIFRAUDE**

## 8. DÉTAIL DES RESSOURCES

### 8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, actions et réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 <sup>26</sup> Réduction du nombre de décès sur les routes de l'UE																
<b>Action 1</b>  <b>Comité de gestion de la sécurité des infrastructures routières</b>	Lignes directrices concernant les exigences minimales	0,0217  Par réunion du comité 700€x 31 (25 États membres + BG, RO, CH, NO, HR, TR)	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Sous-total Objectif n			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
<b>COÛT TOTAL</b>			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

<sup>26</sup>

Tel que décrit dans la partie 5.3.

## 8.2. Dépenses administratives

### 8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires ( <b>nombre de postes/ETP</b> )					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personnel financé <sup>28</sup> au titre de l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs <sup>29</sup> financés au titre de l'art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		0	0	0	0	0	0

### 8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Gestion du comité

### 8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

<sup>27</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>28</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>29</sup> Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 - Dépenses de gestion administrative)*

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
<b>1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)</b>	0	0	0	0	0	0	0
Agences exécutives <sup>30</sup>	0	0	0	0	0	0	0
Autre assistance technique et administrative	0	0	0	0	0	0	0
- <i>intra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
- <i>extra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total assistance technique et administrative</b>	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.)  (indiquer la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0
<b>Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>30</sup> Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

**Calcul – Fonctionnaires et agents temporaires**

**Calcul - Personnel financé au titre de l'article XX 01 02**

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3e décimale)

	Anné e n	Anné e n+1	Anné e n+2	Anné e n+3	Anné e n+4	Anné e n+5 et suiv.	TOTAL
<b>XX 01 02 11 01 – Missions</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>XX 01 02 11 03 - Comités<sup>31</sup></b>	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
<b>XX 01 02 11 04 - Études et consultations</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

<sup>31</sup> Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.

**Calcul** - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*