**No 7841**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI**

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

**RESUME**

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité́ des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d’abroger et de remplacer cette dernière.

La directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l’ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l’ensemble de l’Union européenne afin d’atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l’instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l’instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d’infrastructures (conception, construction), ainsi qu’aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l’ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d’obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d’application a été élargi. La nouvelle directive s’applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu’elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s’applique également aux routes et aux projets d’infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l’UE, à l’exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d’accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s’applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d’évaluation de la sécurité sur l’ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L’évaluation de la sécurité de l’ensemble du réseau routier passe d’une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d’une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l’infrastructure routière.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s’efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des évènements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d’assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.