Avis du Comité économique et social européen 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»

[COM(2018) 274 final — 2018/0129 (COD)]

(2019/C 62/40)

Rapporteur: **Brian CURTIS**

Consultation	Parlement européen, 31.5.2018
	Conseil de l'Union européenne, 8.6.2018
Base juridique	Article 91, paragraphe 1, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information»
Adoption en section spécialisée	4.10.2018
Adoption en session plénière	17.10.2018
Session plénière n°	538
Résultat du vote	204/2/6
(pour/contre/abstentions)	

1. **Conclusions et recommandations**

1.1. Le Comité économique et social européen (CESE) accueille favorablement la proposition de modification de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR). En particulier, le Comité considère que les mesures proposées par la Commission devraient permettre de remédier aux lacunes de l'actuelle directive (harmonisation, partage d'informations et portée limitée) et jouer un rôle clé dans la mise en œuvre du plan d'action stratégique sur la sécurité routière.

1.2. Le Comité approuve l'initiative «Vision Zero», qui vise à ramener à zéro le nombre de décès et d'accidents graves sur les routes d'ici à 2050, et ce, par l'adoption de l'approche pour un système sûr, promue par l'Organisation mondiale de la santé. La mise en œuvre de cette stratégie nécessitera la participation de tous les secteurs et de tous les usagers de la route afin de renforcer la gouvernance. Il est important que les indicateurs soient clairs et qu'ils puissent faire l'objet d'un suivi. Les organisations de la société civile doivent être activement associées à toutes les étapes de l'élaboration, de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation de la stratégie.

1.3. Le Comité est d'avis qu'une procédure de cartographie des risques systématique et proactive au sein du réseau RTE-T et sur toutes les autoroutes, ainsi que toutes les routes principales, constitue une étape cruciale dans la planification de nouvelles mesures relatives aux infrastructures. Néanmoins, compte tenu de l'état d'avancement variable du processus de mise en œuvre de la directive GSIR, il est important de fixer des objectifs et des échéances réalistes pour tous les États membres, et de soutenir financièrement les régions accusant le plus de retard, y compris six pays des Balkans occidentaux. En outre, le Comité estime que le champ d'application de la directive GSIR devrait être étendu à toutes les routes principales rurales et urbaines, afin de réduire drastiquement le nombre d'accidents graves et mortels d'ici à 2030.

1.4. Le CESE considère que l'obtention d'excellents résultats en matière de sécurité routière constitue un objectif stratégique, mais qu'il convient d'accroître le budget dans le prochain cadre financier pluriannuel 2021-2027, afin de garantir la continuité à long terme, de sorte que les objectifs ambitieux que l'Union européenne s'est elle-même fixés puissent être réalisés. En particulier, le Comité fait remarquer que la stratégie de l'Union européenne porte essentiellement sur le financement de la construction de nouvelles infrastructures, mais que des fonds suffisants devraient également être dévolus à l'entretien et à la réfection des routes existantes. Par ailleurs, le CESE est convaincu que la fixation d'un budget plus conséquent pour les transports aura une incidence positive supplémentaire sur la croissance et l'emploi en Europe.

1.5. Le Comité soutient la proposition relative aux nouvelles exigences de performance en matière de signalisation et de marquage afin de déployer des systèmes de mobilité coopérative, connectée et automatisée (STI-C). Le CESE recommande d'étendre cette approche à tous les moyens de transport disponibles (intermodalité), afin de maximiser l'impact d'une telle stratégie. En outre, le CESE estime que toute stratégie concernant la sécurité routière doit commencer par l'éducation et la formation adéquates des conducteurs privés et professionnels, étant donné que l'erreur humaine reste la principale cause des accidents.

1.6. Il souscrit à la proposition de prendre systématiquement en compte les usagers de la route vulnérables dans toutes les procédures de gestion de la sécurité. En particulier, le Comité recommande le développement en parallèle d'autres dispositions spécifiques relatives à la sécurité des véhicules afin de boucler la boucle.

2. **Introduction**

2.1. La sécurité routière au sein de l'Union européenne s'est considérablement améliorée ces dernières décennies. Entre 2001 et 2010, le nombre de tués sur les routes européennes a reculé de 43 %, et de 19 % supplémentaires entre 2010 et 2016. Néanmoins, le nombre de décès sur les routes reste élevé [25 620 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'Union européenne en 2016 ([1])] et les statistiques montrent une stagnation progressive dans le processus de l'Union européenne visant une mobilité sûre.

2.2. C'est pourquoi la déclaration de La Valette a encouragé la Commission européenne à lancer une nouvelle initiative visant à adapter la **directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR)** pour tenir compte des changements en matière de mobilité résultant des tendances sociétales et des développements technologiques. Cette initiative, centrée sur la sécurité routière, joue un rôle essentiel dans le **plan d'action stratégique sur la sécurité routière** ([2]), qui a été publié en mai 2018, dans le cadre du **troisième train de mesures en faveur de la mobilité** ([3]).

3. **Contenu essentiel de la proposition**

3.1. En dépit des progrès réalisés ces dernières années, le nombre d'accidents mortels ou graves sur les routes reste trop élevé. Dans la mesure où 90 % des accidents sont dus à une erreur humaine, la Commission estime que l'automatisation, la connectivité, ainsi que de nouvelles normes de conception des routes et des véhicules pourraient réduire le nombre d'accidents et leurs conséquences pour les conducteurs, les passagers et les usagers de la route vulnérables (par exemple les cyclistes).

3.2. En particulier, la Commission a fixé l'objectif «**Vision zero**», qui vise à ramener à zéro le nombre de décès et d'accidents graves sur les routes d'ici à 2050. La proposition introduit également un objectif intermédiaire de réduction de moitié du nombre de décès et de blessés graves d'ici à 2030.

3.3. Pour y parvenir, l'Union européenne a l'intention d'adopter de nouveaux outils technologiques et réglementaires en s'inspirant de l'approche pour un système sûr (***SAFE System***) ([4]) de l'Organisation mondiale de la santé. Cette approche se fonde sur le principe suivant: si l'on ne peut supprimer totalement les accidents, l'on peut prendre des mesures pour réduire le nombre de tués et de blessés graves.

3.4. L'actuelle directive GSIR a été adoptée en 2008 afin de veiller 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. Néanmoins, l'état d'avancement dans la mise en œuvre de cette directive varie fort d'un État membre à l'autre. Ces différences correspondent souvent à un niveau plus élevé d'accidents graves et mortels ([5]). C'est pourquoi il est essentiel d'harmoniser les règles en matière de sécurité et d'améliorer la sécurité avérée des infrastructures routières. Les États membres devraient bénéficier d'un soutien financier spécifique dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (200 millions d'EUR) pour la période 2018-2020.

3.5. La directive révisée vise à atteindre les objectifs mentionnés plus haut en introduisant les mesures suivantes:

— rendre obligatoires la transparence et le suivi des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures;

— mettre en place une évaluation de l'ensemble du réseau routier et une procédure de cartographie des risques systématique et proactive en vue d'évaluer la sécurité «inhérente», ou intrinsèque, des routes dans l'ensemble de l'Union européenne;

— étendre 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'Union européenne. [Le réseau RTE-T se caractérise par d'importants volumes de trafic, mais grâce à des normes de sécurité élevées, les accidents mortels ne sont pas particulièrement fréquents (8 %)]. Le principal réseau routier de l'Union européenne représente 39 % de l'ensemble des décès sur les routes de l'Union. L'action coordonnée de l'Union européenne sur le principal réseau routier (y compris la partie ne faisant pas partie du RTE-T) devrait contribuer à la réalisation des objectifs «Vision Zero»;

([1]) Base de données de l'Union européenne sur les accidents de la route, 2016.
([2]) COM(2018) 293 final, annexe 1.
([3]) COM(2018) 293 final.
([4]) Organisation mondiale de la santé, «SAuver des VIES — Module technique sur la sécurité routière», 2017.
([5]) CARE — Banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière.

— fixer des exigences générales de performance en matière de signalisation et de marquage afin de déployer plus facilement des systèmes de mobilité coopérative, connectée et automatisée;

— rendre obligatoire la prise en compte systématique des usagers de la route vulnérables dans toutes les procédures de gestion de la sécurité.

4. **Observations générales**

4.1. Le CESE se félicite de la proposition de la Commission visant à modifier la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. En particulier, le Comité souscrit à la déclaration de La Valette et est convaincu qu'une approche européenne renforcée est nécessaire pour obtenir de meilleurs résultats en matière de sécurité routière.

4.2. Le troisième train de mesures sur la mobilité est composé d'un ensemble d'initiatives législatives connexes. Le Comité a décidé de consacrer un avis à chaque proposition législative. Le présent avis doit dès lors être lu et pris en considération compte tenu des avis antérieurs du CESE, mais aussi des avis élaborés en lien avec celui-ci, qui abordent des aspects spécifiques du troisième train de mesures sur la mobilité ([6]).

4.3. Le Comité approuve l'objectif de la stratégie «Vision Zero», basé sur l'approche pour un système sûr. Cela nécessitera la participation de tous les secteurs et de tous les usagers de la route afin de renforcer la gouvernance. Il est important que les indicateurs fixés en vue de réaliser ces objectifs soient clairs et qu'ils puissent être surveillés. Les organisations de la société civile doivent être activement associées à toutes les étapes de l'élaboration, de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation de la stratégie.

4.4. Le CESE se félicite de la décision de consacrer un montant de 200 millions d'EUR (période 2018-2020) à la sécurité routière. Le CESE estime toutefois qu'il est nécessaire d'accroître le budget prévu dans le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période 2021-2027, afin de garantir la continuité à long terme, de sorte que les objectifs ambitieux que l'Union européenne s'est elle-même fixés puissent être réalisés ([7]). (La Commission européenne estime à quelque 500 milliards d'EUR les investissements nécessaires pour mettre en place le réseau RTE-T central, étalés sur la période 2021-2030, et l'achèvement du réseau global à quelque 1 500 milliards d'EUR.)

4.5. Le CESE est convaincu que la prévision d'un budget plus conséquent pour les transports aura une incidence positive supplémentaire sur la croissance et l'emploi en Europe. Les fonds investis auront un effet de levier, et contribueront ainsi à créer 13 millions d'emplois par an jusqu'en 2030, et à engendrer des recettes supplémentaires pouvant aller jusqu'à 4 500 milliards d'EUR (1,8 % du produit intérieur brut de l'Union européenne). En d'autres termes, chaque milliard d'euros investi dans le réseau RTE-T devrait créer jusqu'à 20 000 emplois ([8]).

4.6. Le Comité est d'avis que l'initiative relative à une procédure de cartographie des risques systématique et proactive au sein du réseau RTE-T et sur toutes les autoroutes (en dehors du réseau RTE-T), ainsi que toutes les routes principales, constitue une étape cruciale dans la planification de l'ampleur et des caractéristiques des mesures relatives aux infrastructures du réseau routier européen. Néanmoins, compte tenu de l'état d'avancement variable du processus de mise en œuvre de la directive GSIR, il est important de fixer des objectifs et des échéances réalistes pour tous les États membres, et d'adopter des mesures financières adéquates pour soutenir les régions et les pays accusant le plus de retard ([9]).

4.7. Le Comité attire l'attention sur le fait que la stratégie de l'Union européenne porte essentiellement sur le financement de la construction de nouvelles infrastructures. Néanmoins, des fonds suffisants doivent également être affectés à l'entretien et la réfection des routes existantes, étant donné que ces facteurs sont également d'une importance cruciale pour le maintien d'un haut niveau de sécurité routière.

([6]) TEN/666 — Une mobilité durable en Europe, Barbucci, 2018 (voir page 254 du présent Journal officiel); TEN/668 — Guichet unique maritime européen harmonisé + Systèmes d'information électronique pour le transport de marchandises, Back, 2018 (voir page 265 du présent Journal officiel); TEN/669 — Mise en œuvre des projets RTE-T, Dumitru Fornea, 2018 (voir page 269 du présent Journal officiel); TEN/675 — Poids et dimensions des véhicules routiers, Back, 2018 (voir page 286 du présent Journal officiel); TEN/672 — Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), Plosceanu et Watson, 2018 (JO C 440 du 6.12.2018, p. 19); TEN/673 — Mobilité connectée et automatisée, Samm, 2018 (voir page 274 du présent Journal officiel); TEN/674 — Étiquetage des pneumatiques, 2018 (voir page 280 du présent Journal officiel); TEN/667 (voir page 261 du présent Journal officiel); INT/863 — Sécurité des véhicules/protection des usagers vulnérables, Hencks, 2018 (JO C 440 du 6.12.2018, p. 90).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672 — Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), Plosceanu et Watson, 2018.

([9]) TEN/669 — Mise en œuvre des projets RTE-T, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Il est crucial de fixer de nouvelles exigences générales de performance en matière de signalisation et de marquage afin de déployer des systèmes de mobilité coopérative, connectée et automatisée. Le Comité considère qu'il est indispensable de permettre aux véhicules et aux infrastructures routières de partager en permanence des informations afin de pouvoir faire face au «système de trafic mixte», qui se caractérise par l'utilisation de diverses technologies: conduite humaine, assistée et automatique ([10]). Afin de mener à bien la stratégie pour une mobilité sûre, il est important d'étendre cette approche à tous les moyens de transport disponibles (intermodalité), ce qui aura une incidence directe sur la réduction et la sécurité des volumes de trafic ([11]).

4.9. Le CESE est convaincu que les nouvelles technologies pourront contribuer de manière significative à l'amélioration des normes de sécurité routière en tenant compte de leurs limites intrinsèques et des précautions nécessaires à leur utilisation. En outre, le CESE estime que toute stratégie concernant la sécurité routière doit commencer par l'éducation et la formation adéquates des conducteurs privés et professionnels, étant donné que l'erreur humaine reste l'une des principales causes d'accidents.

4.10. Le CESE souscrit à la proposition de prendre systématiquement en compte les usagers de la route vulnérables dans toutes les procédures de gestion de la sécurité. Cette approche prend en compte les nouvelles tendances et habitudes des citoyens de l'Union européenne (par exemple, augmentation du nombre de cyclistes). Le Comité recommande le développement en parallèle d'autres dispositifs spécifiques relatifs à la sécurité des véhicules, et ce afin de boucler la boucle (par exemple, systèmes avancés de freinage d'urgence, avertissement de franchissement de ligne et conception différente des cabines de poids lourds pour améliorer la visibilité des cyclistes et des piétons, ou encore capteurs permettant de déceler leur présence) ([12]).

5. **Observations particulières**

5.1. Le CESE estime important que des infrastructures physiques et numériques soient développées en parallèle. Il importe également de finaliser dans les meilleurs délais la couverture 5G sur l'ensemble des autoroutes et des principaux réseaux routiers, afin de permettre une connectivité efficace entre les routes et les véhicules, ainsi qu'entre véhicules ([13]). Dans ce cas également, le CESE recommande qu'un soutien financier adéquat et à long terme soit prévu dans le prochain CFP 2021-2027.

5.2. Le Comité, dans la droite ligne de la recommandation du Conseil européen pour la sécurité des transports ([14]), fait valoir que le champ d'application de la directive GSIR devrait être étendu à toutes les routes principales rurales et urbaines. Cette approche plus large est nécessaire si l'on veut enregistrer une réelle réduction drastique des accidents mortels et graves d'ici à 2030. Cette proposition se fonde sur le fait que la proposition de la Commission aura une incidence sur la moitié des accidents se produisant sur les routes de l'Union européenne, et que la grande majorité des accidents entraînant des blessures graves se produisent sur des routes situées en zone urbaine.

5.3. En 2015, l'Union européenne a lancé une nouvelle stratégie visant à étendre la stratégie RTE-T aux pays des Balkans occidentaux ([15]). Cette initiative, soutenue par l'intermédiaire du cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux (CIBO) et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), devrait avoir un impact crucial sur le processus d'élargissement de l'Union européenne. Le CESE recommande notamment la mise en œuvre du plan d'action stratégique sur la sécurité routière dans le cadre de cet ambitieux projet d'infrastructure. Cette mesure doit être conforme à la proposition de la Commission visant à étendre le champ d'application de la directive GSIR aux infrastructures routières situées en dehors des zones urbaines, achevées grâce au soutien financier de l'Union européenne. En particulier, il devrait permettre à six pays des Balkans occidentaux d'adhérer à l'Union sans accuser un retard en matière de sécurité et d'infrastructures.

Bruxelles, le 17 octobre 2018.

Le président
du Comité économique et social européen
Luca JAHIER

([10]) TEN/673 — Mobilité connectée et automatisée, Samm, 2018.
([11]) TEN/666 — Une mobilité durable pour l'Europe, Barbucci, 2018.
([12]) INT/863 — Sécurité des véhicules/protection des usagers vulnérables, Hencks, 2018.
([13]) TEN/673 — Mobilité connectée et automatisée, Samm, 2018.
([14]) COM(2018) 274 final, p. 7.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_fr.htm