



JOÃO AGUIAR MACHADO directeur général de la Mobilité et des Transports, Commission européenne

POLITIQUE ET HARMONISATION EUROPÉENNES DES ACTEURS ESSENTIELS

Si l'Union européenne peut être fière de ses succès en matière de sécurité des transports, elle est aussi consciente des défis qui l'attendent. Ceux-ci diffèrent en fonction des moyens de transport en question. Parfois, il s'agit de barrières administratives ou d'une question de développement de nouvelles technologies. Parfois encore, il s'agit d'arriver à obtenir une intégration plus importante du marché unique. Cependant, qu'il s'agisse de la route, du rail, du transport aérien ou du transport par voie d'eau, la Commission européenne œuvre sans relâche pour faire de l'Union européenne la région la plus sûre au monde.



© FOTOLIA

La sécurité aérienne est réglementée au niveau européen.

LA SÉCURITÉ est à la fois un sujet primordial pour tous les systèmes de transport, et une question essentielle pour les citoyens européens. Ces deux aspects sont liés. En effet, il n'est pas possible d'avoir un système de transport qui à la fois relie efficacement les quatre coins de l'Europe et permet à des millions de personnes de se sentir à l'aise dans leurs déplacements quotidiens, sans appliquer les standards de sécurité les plus élevés au monde.

« L'Union a adopté de nombreuses règles en matière de sécurité aérienne »

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Dans les États membres de l'Union, la sécurité aérienne est principalement réglementée et organisée au niveau européen. Cela reflète la nature internationale du transport aérien, un des modes de transport les plus sûrs et dotés de la plus forte croissance. L'Union européenne est devenue ces dernières années la région du monde la plus sûre en matière d'aérien, à égalité avec les États-Unis. En raison de l'importante augmentation

REPÈRES

La direction de la Mobilité et des Transports de la Commission européenne (DG MOVE) vise à faire de l'Europe un exemple pour le reste du monde. Quel que soit le moyen de transport – route, avion, bateau ou train –, elle travaille sur tous les aspects de la sécurité dans les transports. La DG MOVE se coordonne avec tous les acteurs de la sécurité nationaux et internationaux, y compris les entreprises et les gestionnaires d'infrastructure. De plus, les trois agences européennes qui s'occupent de sécurité aérienne (European Aviation Safety Agency, EASA), maritime (European Maritime Safety Agency, EMSA) et ferroviaire (European Railway Agency, ERA) ont été créées expressément dans ce but et travaillent en proche collaboration avec la DG MOVE.

du trafic aérien et du grand nombre de compagnies résultant de la mise en œuvre réussie du marché unique de l'aviation, l'Union a adopté de nombreuses règles en matière de sécurité aérienne. Un puissant instrument de contrôle et d'amélioration de la sécurité des compagnies étrangères a été créé : la liste des transporteurs interdits de voler dans l'Union européenne ou de la survoler. Cette liste est mise à jour régulièrement, et la Commission européenne a récemment publié sur son site Internet un outil permettant à tout citoyen de vérifier rapidement, avant d'acheter un billet d'avion, si la compagnie figure dans cette liste.

UNE SURVEILLANCE NATIONALE ET EUROPÉENNE

La plupart des règles européennes en matière de sécurité aérienne ont été adoptées en 2008 dans un règlement-cadre qui a notamment créé l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (EASA), basée à Cologne. La surveillance de la sécurité est assurée par le biais d'un système composé de l'EASA et des autorités nationales de l'aviation des États membres, chacun étant responsable de délivrer certificats, autorisations et approbations pour toutes sortes d'acteurs et d'activités : formation, entretien, licence des pilotes, etc. En outre, l'EASA contrôle la qualité de la surveillance nationale au

« L'Europe est championne du monde en matière de sécurité routière »

travers d'inspections de normalisation. Le système européen a progressivement remplacé les systèmes nationaux dans de nombreux domaines. Par exemple, depuis plus de dix ans, tous les avions produits en Europe reçoivent une seule certification émise par l'EASA. Cela représente une simplification pour le marché, tout en maintenant des normes de sécurité élevées.

DES ACCORDS BILATÉRAUX

Au niveau international, l'Union européenne, qui n'a qu'un rôle d'observateur dans l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), participe activement à plusieurs groupes de travail, et a conclu des accords bilatéraux de sécurité avec les États-Unis, le Canada et le Brésil. En raison des prévisions d'augmentation du trafic aérien dans les années à venir, la Commission européenne prépare une initiative politique afin d'améliorer encore le système de sécurité aérienne européen et de le rendre plus efficace, contribuant ainsi à une meilleure compétitivité de l'industrie aéronautique en Europe.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Europe est championne du monde en matière de sécurité routière. Le taux moyen de mortalité sur les routes européennes représente près de la moitié du taux des États-Unis. En fait, la sécurité routière est l'un des plus grands succès européens, avec une progression extraordinaire au fil du temps : on est passé de plus de 55 000 morts par an en 2000 à 26 000 morts en 2013.

Bien sûr, ces chiffres sont encore beaucoup trop élevés – chaque mort est une mort de trop – et il faut ajouter que, pour chaque personne tuée sur la route, on compte 10 à 12 blessés graves. Mais nous allons dans la bonne direction.

UN TRAVAIL INTENSE ET VOLONTAIRE

Cette réussite est le résultat d'un travail intense et volontaire. Les responsables politiques de l'Union ont compris l'importance et le sérieux de la sécurité routière, et ont l'intention de continuer sur ce chemin. Aussi un objectif stratégique ambitieux a-t-il été adopté : réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020. Tout sera mis en œuvre pour atteindre l'objectif de zéro mort sur les routes en 2050.

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Deux législations visent à améliorer la sécurité par le biais d'un retour d'expérience sur les accidents et incidents passés : les enquêtes sur les accidents et le rapport et l'analyse des événements. Concernant ce dernier aspect, l'Union européenne a adopté en avril 2014 de nouvelles règles afin d'améliorer la collection, l'analyse et l'échange des informations qui entreront en vigueur début 2016.



© FOTOLIA

Pour chaque personne, tuée sur la route, on compte 10 à 12 blessés graves.



© REUTERS

Les vrais protagonistes de la sécurité ferroviaire sont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure (ici, l'accident de Brétigny-sur-Orge).

Une grande partie du travail s'effectue au niveau national. La plupart des initiatives quotidiennes de sécurité routière doivent être adaptées au contexte local. Mais certaines questions se résolvent mieux en coopération. Afin de faciliter la libre circulation des citoyens de l'Union et en même temps d'améliorer leur sécurité, les règles du permis de conduire ont été harmonisées à l'échelon au niveau européen.

DES INITIATIVES COURONNÉES DE SUCCÈS

Pour les jeunes motocyclistes a été créé un accès progressif aux motos les plus puissantes, afin de réduire le risque d'accidents pour ce groupe d'usagers vulnérables.

CERTIFICAT ET AUTORISATION DE SÉCURITÉ

Pour pouvoir opérer, les entreprises ferroviaires ont besoin d'un certificat de sécurité, et les gestionnaires d'infrastructure d'une autorisation de sécurité. Ces documents sont délivrés par les autorités respectives de sécurité nationales, qui doivent aussi surveiller les opérateurs afin de s'assurer que leur système de gestion de la sécurité est bien appliqué.

Une directive importante permet aux forces de police de coopérer entre elles afin de sanctionner les infractions routières graves commises par des conducteurs non résidents. En effet, de nombreux conducteurs conduisent moins prudemment à l'étranger, pensant échapper à toute sanction.

Pour la sécurité des véhicules, une législation européenne définit les normes pour les contrôles techniques périodiques. Et, pour des routes plus sûres, l'Union européenne a défini des principes de gestion de la sécurité des infrastructures à mettre en œuvre lors de la construction et de l'entretien des autoroutes et des tunnels. Le succès est déjà visible : aujourd'hui, seuls 7 % des accidents mortels ont lieu sur les autoroutes, malgré des volumes importants de circulation et une vitesse plus élevée.

LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le secteur ferroviaire est crucial pour un fonctionnement efficace de l'économie européenne, et pour faire face à l'augmentation de la demande de transport attendue dans les deux prochaines décennies.

Dès aujourd'hui, plus de huit milliards de voyages sont effectués chaque année, et environ 11% des voyageurs se déplacent sur le rail, avec des revenus estimés à 13 milliards d'euros. Dans ces conditions, la sécurité devient un point capital.

UN TABLEAU SATISFAISANT

Actuellement, la sécurité ferroviaire est globalement satisfaisante pour l'ensemble de l'Union européenne. Dans son dernier rapport sur la sécurité, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) indique que la sécurité ferroviaire en Europe est supérieure à celle des autres moyens de transport terrestres et qu'elle a un niveau très

honorables par rapport à celle d'autres pays industrialisés pour lesquels on dispose de statistiques comparables (États-Unis, Canada, Corée du Sud et Australie).

Si la sécurité ferroviaire a donné des résultats satisfaisants en Europe, c'est grâce à un système efficace : l'Union a adopté une législation sur la sécurité ferroviaire qui définit les rôles et les responsabilités des différents acteurs de la chaîne du transport. Parmi les principaux partenaires, il faut rappeler les acteurs institu-

« La compatibilité technique entre réseaux nationaux est essentielle »

tionnels : autorités nationales de sécurité et organismes nationaux d'enquête, mis en réseau par l'ERA.

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Les vrais protagonistes de la sécurité ferroviaire sont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Ces opérateurs ont la véritable connaissance de ce qui se passe au niveau de la sécurité lors de leurs opérations de transport et, de ce fait, ils sont censés élaborer un « système de gestion de la sécurité ». Ils ont l'obligation de contrôler en interne l'efficacité de ce système de gestion.

Même si le système fonctionne correctement, il reste des améliorations à apporter du point de vue européen, surtout au niveau administratif et à celui de l'harmonisation des standards.

La stratégie définie dans les dernières propositions législatives de la Commission européenne prévoit de relancer la Directive sur la sécurité ferroviaire, particulièrement en ce qui concerne la simplification des procédures pour l'obtention de certificats de sécurité. Le but est d'avoir un certificat de sécurité unique valable dans toute l'UE et délivré par l'ERA aux entreprises ferroviaires. Cette simplification du système de certification rendra les contrôles de sécurité plus faciles et plus efficaces. En outre, les compagnies ferroviaires pourraient épargner jusqu'à 500 millions d'euros en coûts. La compatibilité technique entre réseaux nationaux est aussi essentielle pour former une structure et fournir des services à travers les frontières européennes.

LA SÉCURITÉ MARITIME

La sécurité maritime est un enjeu stratégique pour l'Europe. La valeur ajoutée de l'Union n'a pas besoin d'être démontrée : les catastrophes maritimes et leurs conséquences humaines ou environnementales ignorent les frontières. L'Europe est systématiquement interpellée lorsque des drames se produisent.

Si le nombre de décès liés au transport maritime (entre 80 et 100 par an) demeure très faible en comparaison du nombre de tués sur la route, un seul drame peut marquer les esprits, comme on l'a vu avec le naufrage de l'*Estonia* en 1994 et plus récemment avec celui du *Costa Concordia*. Le risque d'accident ne peut être nul, mais il appartient au régulateur de le réduire autant que possible. Sans attendre le prochain accident, l'Union européenne doit appliquer le principe de précaution et promouvoir les standards de sécurité les plus stricts pour protéger la vie et la santé de ses citoyens tout en préservant le développement économique des armateurs qui privilégient la qualité.

DEUX PILIERS DE LA SÉCURITÉ

À la suite des désastres de l'*Erika* et du *Prestige* en 1999 et 2002, l'Union a développé une législation qui couvre toute la chaîne de responsabilité et l'ensemble des acteurs de la sécurité maritime. Le cadre normatif s'appuie sur deux piliers : le contrôle des sociétés de classification et le contrôle par l'État du port. Ces deux piliers permettent de garantir la sécurité des navires dans les eaux européennes quel que soit leur pavillon.

DÉVELOPPER LES STANDARDS INTERNATIONAUX

L'Union européenne joue en outre un rôle essentiel au sein de l'Organisation

maritime internationale (OMI) pour développer les standards internationaux et assurer leur mise en œuvre en les intégrant dans le droit européen. L'Union s'efforce par exemple de promouvoir des normes de stabilité des navires plus élevées qui peuvent être déterminantes pour garantir la sécurité des navires à passagers. En cas d'avarie, le meilleur canot de sauvetage demeure le navire lui-même, et tout doit être mis en œuvre pour lui éviter de couler.

ADAPTER LES POLITIQUES ET LA LÉGISLATION

D'autres défis nous attendent. Le développement des nouvelles technologies est porteur d'espoir pour renforcer encore la sécurité du transport maritime en réduisant notamment l'incidence du facteur humain. Mais les évolutions actuelles doivent également s'accompagner de nouvelles règles, comme on le voit avec les navires de service pour l'industrie *off-shore* et les nouveaux modes de propulsion au gaz naturel liquéfié. L'évolution au sein de l'OMI vers des normes fondées sur les objectifs plutôt que des normes prescriptives pour la construction des navires représente un autre défi de taille. L'Union européenne ne doit pas relâcher sa vigilance mais adapter continuellement ses politiques et sa législation à ces nouveaux développements. ■

Agence ferroviaire européenne :
Railway Safety Performance in the European Union 2014, disponible sur le site :
<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>

L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

Pour vérifier la bonne mise en œuvre du cadre normatif européen, la Commission européenne bénéficie d'un précieux allié, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), qui fournit une assistance technique et scientifique de haut niveau à la Commission et aux États membres. Basée à Lisbonne, l'EMSA effectue des visites dans les États membres et des inspections auprès des sociétés de classification et des systèmes de formation des marins dans les pays tiers (le facteur humain est à l'origine de 80 % des accidents). C'est également au sein de l'Agence que les pays européens ont hébergé des systèmes de plus en plus performants de suivi du trafic maritime et de transmission d'informations entre les autorités maritimes. Enfin l'Agence est dotée d'une capacité d'action opérationnelle en cas de marée noire avec un réseau de navires antipollution prêts à intervenir à la demande d'un État côtier.

« Un seul
 drame maritime
 peut marquer
 les esprits »