

Communiqué de presse

Hervé MANGNAN, élu à la Présidence du CEN/TC 226

Paris, le 17 janvier 2022 – Hervé MANGNAN est élu ce jour Président du Comité européen de normalisation (CEN)/TC (Technical Committee) 226 « Road Equipment ». Son prédécesseur, Dominique MONDÉ, qui a pris la présidence du Syndicat des Équipements de la Route (SER) en septembre 2021, se félicite de cette élection : « *ses fonctions de Président de l'ASCQUER et d'Ingénieur général des routes au ministère des Transports permettront à Hervé MANGNAN d'appréhender le vaste sujet de la normalisation européenne qu'il saura porter, en lien avec la certification et la réglementation* ».



© Cyril Bitton

Dans quel contexte s'inscrit votre élection à la présidence du CEN/TC 226 ?

Hervé MANGNAN : En ce moment, les publications au JOUE des projets de nouvelles normes harmonisées sont bloquées par la Commission européenne. Cela pénalise grandement les travaux des commissions de normalisation. Certaines se demandent pourquoi travailler si cela ne débouche pas sur une publication. La Commission

européenne travaille actuellement avec les États membres sur la priorisation de tous les règlements qu'elle va réviser. À ce jour, le RPC (Règlement Produits de Construction R n° 305/2011) est classé en 20^e position de révision, sachant que la révision des 6 premiers règlements pourrait prendre plusieurs années. C'est dans le cadre de ce RPC que s'inscrivent tous les travaux sur la normalisation des équipements de la route. La route n'est pas la seule touchée par cette révision du règlement de ce RPC. L'ensemble des normes Produits liées au bâtiment le sont aussi.

Les véhicules automatisés auront besoin des équipements routiers et urbains pour fonctionner. Comment appréhendez-vous ce sujet particulièrement d'actualité ?

HM : Le véhicule connecté, et de plus en plus automatisé, aura besoin de plus en plus d'informations redondantes et croisées pour se déplacer. Le véhicule embarquera des données, comme le réseau routier, mais devra amender, compléter ces données fournies par d'autres véhicules (accident à quelques kilomètres devant par exemple) ou des unités de bord de route, mais aussi avec des données collectées par le véhicule lui-même (lecture des panneaux de police ou du marquage au sol). Le véhicule ne pourra pas tout faire. Il aura besoin d'un écosystème autour de lui. Cependant, ni la voiture, ni les équipements de la route ne peuvent rejeter sur l'autre les coûts ou la responsabilité en cas d'accident. Voilà pourquoi il nous faut dialoguer avec le monde automobile pour faire converger besoin, technologie et responsabilité. Le temps joue pour nous pour permettre de converger.

Avec le renouvellement régulier de ces équipements de la route, le parc de ces équipements peut offrir de plus en plus de services aux véhicules. Dans le même temps, le niveau 5 dans l'automatisation du véhicule n'est peut-être pas pour demain. On entend aux États-Unis ou à Paris les forts échos lorsqu'un accident intervient impliquant un véhicule automatisé. Les différents niveaux d'automatisation accrue (du niveau 0 pour aucune aide fournie au conducteur au niveau 5 lorsque le conducteur n'est plus derrière le volant) seront montés les uns après les autres après validation et confirmation du bien-fondé des technologies et choix. Nous devons évoluer, progressivement, mais sur l'ensemble du continent européen afin d'apporter un même niveau de service de part et d'autre de la frontière.

Pouvez-vous donner votre avis global sur le sujet de la normalisation européenne ?

HM : La normalisation européenne, dans le contexte de la révision des règlements européens et des projets de normes harmonisées bloquées, rend le travail plus difficile pour les experts en commissions de normalisation. Il ne faudrait pas que l'Europe prenne du retard dans la mise au point des normes dont nous aurions besoin pour justement réussir le virage du véhicule automatisé. Souvenons-nous de la fable du lièvre et de la tortue. La vitesse dans les dernières encablures ne compense pas l'inactivité du départ. Les constructeurs automobiles européens comme les entreprises fabriquant et posant les équipements de la route doivent rester dans le peloton de tête des entreprises mondiales. La R&D de ces entreprises ne peut être perdue par faute de normes harmonisées publiées à temps. L'Europe ne peut être à la traîne des États-Unis, ni de la Chine. C'est une question d'indépendance technologique, c'est une question d'emplois, c'est une question de liberté.

—

Contacts presse :

Julien VICK – Délégué Général (06 80 96 77 48)

Adeline CALVAT – Chargée de mission Partenariats et Communication (06 44 13 45 45)

Le SER regroupe les principales entreprises françaises impliquées dans la conception et la fabrication d'équipements de la route. Le Syndicat est organisé autour de 6 sections : « Signalisation verticale » (panneaux, etc.), « Signalisation horizontale » (marquage des chaussées, etc.), « Dispositifs de retenue » (glissières de sécurité, etc.), « Régulation de trafic » (feux, etc.), « Signalisation temporaire, balisage » et « Protections acoustiques ». Les équipements de la route représentent un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'euros et plus de 6 000 emplois.