

Sécurité routière: protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

2007/0201(COD) - 03/10/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : renforcer les exigences communautaires visant à améliorer la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur.

CONTEXTE : en application de la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, une étude a été réalisée sur la faisabilité de certaines exigences prévues dans le cadre de la deuxième phase de la directive et sur l'utilisation éventuelle de systèmes de sécurité active. L'étude a révélé que ces exigences n'étaient pas réalisables. La présente proposition s'appuie sur les exigences déjà en vigueur et y apporte des modifications visant à en assurer la faisabilité.

Suite à la directive 2003/102/CE et en accord avec les souhaits exprimés par le Conseil et le Parlement européen, la Commission a proposé des mesures pour le contrôle des systèmes de protection frontale. Celles-ci ont été publiées dans la directive 2005/66/CE qui prévoit un contrôle de l'utilisation de ces systèmes ainsi que des niveaux de protection des usagers vulnérables de la route en cas de collision avec des véhicules qui en sont équipés. La Commission propose un nouveau règlement qui combinera les exigences de cette directive et de la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons.

CONTENU : la proposition vise à fixer des exigences pour la construction et le fonctionnement des véhicules et des systèmes de protection frontale afin de réduire le nombre et la gravité des blessures infligées aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qui sont heurtés par l'avant de ces véhicules et d'éviter ce type de collisions.

Les principaux éléments du règlement proposé sont les suivants :

- selon une étude commandée par la Commission, les exigences en matière de protection des piétons peuvent être améliorées de façon significative en utilisant une combinaison de mesures passives et actives assurant un niveau de protection plus élevé que les dispositions en vigueur jusqu'alors. En particulier, l'utilisation d'un système de sécurité active d'«assistance au freinage», associée à une modification des exigences en matière de sécurité passive, améliorerait sensiblement le niveau de protection offert. Il est donc proposé de prévoir l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules automobiles neufs ;
- les véhicules équipés de systèmes anticollision ne doivent pas être soumis à certaines des exigences prévues par le présent règlement, pour autant qu'ils sont en mesure d'éviter les collisions avec des piétons plutôt que de simplement limiter les conséquences de telles collisions ;
- en raison du nombre croissant de véhicules plus lourds circulant sur le réseau routier urbain, il est proposé d'appliquer les dispositions relatives à la protection des piétons non seulement aux véhicules dont la masse n'excède pas 2500 kg, mais aussi, après une certaine période transitoire, aux véhicules des catégories M1 et N1 qui dépassent cette limite ;
- afin de renforcer la protection des piétons à un stade aussi précoce que possible, les constructeurs qui souhaitent demander une réception par type conformément aux nouvelles exigences avant que celles-ci ne deviennent obligatoires, doivent être en mesure de le faire, à condition que les mesures d'exécution requises soient déjà en vigueur ;

- les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement doivent être arrêtées conformément à 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 (comitologie) ;
- il convient, en particulier, de conférer à la Commission le pouvoir d'arrêter les modalités techniques de l'application des prescriptions relatives aux essais, aux performances des systèmes anticollision ainsi que des mesures d'exécution sur la base des résultats du suivi. Ces mesures doivent être arrêtées selon la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle ;
- afin d'assurer une transition sans heurts entre les dispositions des directives 2003/102/CE et 2005/66/CE et celles du présent règlement, l'application de ce dernier doit être différée pendant une durée de 9 mois après son entrée en vigueur ;
- les États membres devront déterminer le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les constructeurs, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.