

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

2007/0201(COD) - 26/03/2008

En adoptant le rapport de M. Francesco **FERRARI** (ALDE, IT), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

Les principaux amendements adoptés sont les suivants :

Champ d'application : les sections 2 et 3 de l'annexe I (essais devant être réalisés sur les véhicules) ne doivent pas s'appliquer aux véhicules de la catégorie M1 dérivant des véhicules de la catégorie N1 et dont la masse maximale excède 2.500 kg, dans lesquels le « point R » de la position du conducteur se situe soit en avant de l'essieu avant, soit longitudinalement en arrière de moins de 1 050 +/- 50 mm par rapport à l'axe médian transversal de l'essieu avant.

Définitions : dans un souci de cohérence, les députés ont introduit la définition de « véhicules de la catégorie M1 dérivant de véhicules de la catégorie N1 », à savoir « les véhicules de la catégorie M1 et d'une masse maximale excédant 2.500 kg qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme que les véhicules de la catégorie N1 préexistants ».

Calendrier : les systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules (ABS) devraient être installés d'ici septembre 2010 au lieu de 2011. La phase I devrait être mise en œuvre pour les nouveaux véhicules d'ici au 31 décembre 2012, soit un an après le délai contenu dans la proposition de la Commission. Le délai de la phase II devrait être fixé : a) à septembre 2012 pour les nouveaux véhicules ; b) à septembre 2017 pour les véhicules de moins de 2,5 tonnes ; c) et à février 2019 (au lieu de juin 2020) pour les véhicules de plus de 2,5 tonnes.

Suivi : la Commission, agissant sur la base d'informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et par les parties intéressées, ainsi que sur la base d'études indépendantes, devra assurer un suivi des évolutions techniques des dispositifs améliorés de sécurité passive, des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission réexaminera la faisabilité et l'utilisation de ces dispositifs améliorés de sécurité passive, ainsi que le fonctionnement du règlement en ce qui concerne l'utilisation et l'efficacité des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active.

Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale : l'un des tests figurant dans l'annexe a fait l'objet d'un amendement : ainsi l'angle maximal de flexion dynamique du genou ne devrait pas dépasser pas 24,0° (plutôt que 26,0°), le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne devrait pas dépasser pas 7,5 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne devrait pas dépasser 215 g (au lieu de 250 g).

Comitologie : les députés estiment que les mesures d'exécution fixant les exigences de performance requises pour l'application du règlement ne devraient pas être modifiées par la voie de la comitologie. Une fois que la Commission aura évalué l'utilité de ces technologies, elle devra proposer des amendements législatifs au règlement par la voie de la codécision.

Enfin les députés demandent que la Commission intensifie ses efforts pour faire diminuer les excès de vitesse et la conduite sous l'emprise de l'alcool et accroître l'utilisation de véhicules plus légers en organisant des campagnes de sensibilisation et en proposant une législation plus sévère, afin de renforcer l'efficacité du règlement.