

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

2007/0201(COD) - 18/06/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 642 voix pour, 8 voix contre et 7 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Francesco **FERRARI** (ALDE, IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision – sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil :

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 1.100 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 ».

Octroi de la réception CE par type : le texte de compromis prévoit que certaines lettres devront être utilisées pour la réception de véhicules. Il prévoit aussi que le système de protection frontale est conforme aux exigences du règlement et reçoit, et qu'il porte par conséquent une marque de réception établie conformément aux dispositions de l'annexe IV. Les exigences de sécurité concernant les véhicules équipés de pare-buffles devront être du même niveau que celles applicables aux véhicules ne possédant pas ces dispositifs de protection frontale.

Calendrier : en ce qui concerne l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage, le Parlement européen a réussi à obtenir qu'aucune distinction ne soit faite entre les véhicules légers (inférieurs à 2,5 tonnes) et les véhicules lourds, qui auront 24 mois pour installer ces systèmes (à la place des 33 mois prévus par la Commission).

Systèmes anticollision : après évaluation par la Commission, les véhicules équipés de systèmes anticollision peuvent être exemptés des conditions d'essai définies à l'annexe I, sections 2 et 3, pour obtenir une réception CE ou une réception nationale par type en ce qui concerne la protection des piétons, ou pour être vendus, immatriculés ou mis en circulation. La Commission soumettra l'évaluation au Parlement européen et au Conseil, assortie, le cas échéant, de propositions visant à modifier le règlement. Les mesures éventuellement proposées doivent garantir des niveaux de protection au moins équivalents, en termes d'efficacité réelle, à ceux qui sont prévus aux sections 2 et 3 de l'annexe I au règlement.

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.