

Prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes: sécurité générale et protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route

2018/0145(COD) - 16/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 578 voix pour, 30 contre et 25 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Améliorer la sécurité des véhicules et la sécurité routière

Le règlement proposé viserait à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur par l'introduction de prescriptions techniques harmonisées concernant les performances en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules à moteur et de leurs remorques. Le texte amendé rappelle que 25.300 personnes ont perdu la vie en 2017 sur les routes de l'Union et que 135.000 personnes sont gravement blessées chaque année dans des accidents de la route.

Systèmes de véhicule avancés pour toutes les catégories de véhicules à moteur

Tous les nouveaux véhicules devraient être équipés des dispositifs avancés suivants: i) adaptation intelligente de la vitesse; ii) facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage; iii) avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur; iv) avertisseur avancé de distraction du conducteur; v) signal d'arrêt d'urgence; vi) détection en marche arrière; vii) enregistreur de données d'événement.

Les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse auraient les spécifications minimales suivantes:

- possibilité pour le conducteur d'être informé, par l'intermédiaire de la commande d'accélérateur, ou d'une réaction efficace, appropriée et prévue à cette fin, que la limite de vitesse applicable est dépassée;
- possibilité d'éteindre le système, étant entendu que le système d'adaptation intelligente de la vitesse sera en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule ;
- réaction appropriée fondée sur des informations relatives aux limitations de vitesse obtenues par l'observation des panneaux et signaux routiers, sur la base des signaux de l'infrastructure ou de données de cartes électroniques, ou les deux, disponibles à bord du véhicule;

- possibilité pour le conducteur de dépasser la vitesse du véhicule suggérée par le système non affectée ;
- objectifs de performance fixés de manière à éviter ou à réduire au minimum le taux d'erreur en conditions de conduite réelles.

Avertisseurs de somnolence et systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur

Ces systèmes seraient conçus de telle sorte qu'ils n'enregistrent ni ne conservent en permanence aucune donnée autre que celles qui sont nécessaires aux fins pour lesquelles elles ont été collectées ou autrement traitées dans le système en circuit fermé.

En outre, ces données ne devraient à aucun moment être accessibles ou mises à la disposition de tiers et devraient être immédiatement effacées après traitement. Ces systèmes devraient également être conçus de manière à éviter les chevauchements et ne devraient pas inciter le conducteur à agir séparément et simultanément ou de manière à créer de la confusion lorsqu'une action déclenche les deux systèmes.

Enregistreurs de données d'événement

Un enregistreur de données d'accident ne devrait pas être en mesure d'enregistrer et de stocker les quatre derniers chiffres de la partie «désignation du véhicule» du numéro d'identification du véhicule ou toute autre information qui pourrait permettre d'identifier le véhicule lui-même, son propriétaire ou détenteur.

Les enregistreurs de données d'accident devraient satisfaire aux exigences suivantes :

- les données qu'ils sont capables d'enregistrer et de stocker en ce qui concerne l'intervalle de temps avant, pendant et immédiatement après une collision devraient comprendre la vitesse, le freinage, la position et l'inclinaison du véhicule sur la route, l'état et le taux d'activation de tous ses systèmes de sécurité, le système embarqué *eCall* basé sur le 112, l'activation des freins et les paramètres pertinents des systèmes de sécurité active embarqués et des systèmes de prévention des accidents, avec un niveau élevé de précision et des données garantissant la survie ;
- il ne devrait pas être possible de désactiver les dispositifs ;
- la manière dont ils sont capables d'enregistrer et de stocker les données doit être telle que : i) ils fonctionnent sur un système en circuit fermé ; ii) les données collectées sont rendues anonymes et protégées contre toute manipulation ou utilisation abusive; iii) possibilité d'identifier avec précision le type du véhicule, et en particulier les systèmes de sécurité active et de prévention des accidents installés sur le véhicule ;
- il serait possible de mettre les données à la disposition des autorités nationales via une interface normalisée pour les seuls besoins de l'étude et de l'analyse des accidents et conformément au règlement (UE) 2016/679 (règlement général sur la protection des données).

Les dispositifs de sécurité et les avertissements utilisés pour aider à la conduite devraient être facilement perçus par tous les conducteurs, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées.

Voitures particulières et camionnettes

Celles-ci devraient être équipées de systèmes avancés de freinage d'urgence conçus et installés en deux phases et permettant i) la détection d'obstacles et de véhicules en mouvement en avant du véhicule à moteur au cours de la première phase; ii) l'extension de la capacité de détection pour inclure également les piétons et les cyclistes en avant du véhicule à moteur au cours de la deuxième phase.

Autobus et camions

Ceux-ci devraient i) être équipés de systèmes avancés capables de détecter des piétons et des cyclistes se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule et d'avertir de leur présence ou d'éviter une collision avec ces usagers vulnérables de la route ; ii) être construits de manière à améliorer la visibilité directe des usagers de la route vulnérables depuis le siège du conducteur, à supprimer les angles morts devant le siège du conducteur et à réduire sensiblement les angles morts par les fenêtres latérales.

Examen et rapports

Au plus tard cinq ans après la date d'application du règlement et tous les cinq ans par la suite, la Commission devrait présenter un rapport d'évaluation sur les résultats des mesures et systèmes de sécurité, y compris leurs taux de pénétration et leur praticité pour les utilisateurs. Le cas échéant, ce rapport serait assorti de recommandations, y compris une proposition législative pour modifier les prescriptions relatives à la sécurité générale et à la protection et à la sécurité des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, afin de réduire ou de porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier.