

Avis du Comité économique et social européen 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»

[COM(2018) 286 final — 2018/0145 COD]

(2018/C 440/14)

Rapporteur: **Raymond HENCKS**

Consultation	Parlement européen, 28.5.2018 Conseil, 4.6.2018
Base juridique	Article 114, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Section spécialisée «Marché unique, production et consommation»
Adoption en section spécialisée	4.9.2018
Adoption en session plénière	19.9.2018
Session plénière n°	537
Résultat du vote	193/1/2
(pour/contre/abstentions)	

1. Conclusions et recommandations

1.1. Au cours des dernières décennies, la sécurité routière dans l'Union européenne s'est considérablement améliorée grâce au renforcement du code de la route, des prescriptions relatives au comportement des conducteurs et des conditions de travail et de formation des chauffeurs professionnels, à l'amélioration des infrastructures routières et des performances des services d'intervention d'urgence, et au durcissement des exigences législatives de l'Union européenne (UE) concernant la sécurité des véhicules, auxquelles l'industrie automobile a toujours su répondre par des solutions techniques innovantes.

1.2. Néanmoins, le nombre de personnes tuées sur les routes de l'Union reste largement supérieur à l'objectif que l'UE s'est fixé dans le livre blanc sur les transports de 2011, notamment se rapprocher de l'objectif «zéro décès» à l'horizon 2050, et réduire de moitié le nombre d'accidents mortels sur les routes d'ici à 2020.

1.3. La plupart des accidents de la route sont exclusivement la conséquence d'une erreur humaine, liée le plus souvent à une vitesse excessive, la distraction ou encore une conduite en état d'ivresse. Il faudra donc davantage encourager, voire même contraindre les citoyens de l'UE à assumer la responsabilité première de leur propre sécurité et de celle des autres usagers de la route au sein de l'Union, en adoptant un comportement approprié.

1.4. Il convient donc d'adopter une approche intégrée en matière de sécurité routière, portant sur le comportement des conducteurs, les conditions de travail et les compétences des chauffeurs professionnels, et les infrastructures. Les systèmes de sécurité embarqués à bord des véhicules, capables de prévenir ou de corriger des erreurs humaines, constituent également un autre facteur de sécurité déterminant.

1.5. Le Comité économique et social européen (CESE) se félicite de ce que la Commission entende rendre obligatoire, pour tous les véhicules, un nouvel éventail de mesures de sécurité avancées sous la forme d'équipements standard pour les véhicules routiers, notamment des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, d'adaptation intelligente de la vitesse, de surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur, de reconnaissance de distraction, de détection en marche arrière, de signal d'arrêt d'urgence et de freinage d'urgence.

1.6. Le CESE approuve également que les poids lourds et les autobus soient obligatoirement équipés d'un système de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables de la route à proximité immédiate de l'avant et du côté droit du véhicule, qu'ils soient conçus et construits de façon à améliorer la visibilité des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur et dotés d'un système d'avertissement de déviation de trajectoire. Il salue en outre l'obligation supplémentaire de concevoir et de construire des autobus qui soient aussi accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les personnes en fauteuil roulant.

1.7. Par contre, il se demande pourquoi la Commission n'impose pas d'éthylomètre antidémarrage et se limite à prévoir la simple facilitation de l'installation d'un tel dispositif. Le CESE estime que la pose d'un éthylotest doit être une obligation et non une option.

1.8. En outre, le CESE recommande de prévoir un enregistreur d'événement (accident) également pour les camions, poids lourds et autobus, dans la mesure où, même si les tachygraphes fournissent déjà une partie des données sur la conduite, ils ne mémorisent pas les données cruciales pendant et après un accident.

1.9. Enfin, le CESE regrette que les systèmes de sécurité plus stricts que ceux imposés par la législation européenne, que des constructeurs installent sur base volontaire, se limitent souvent aux modèles du haut de gamme, au détriment de modèles moins chers, dépourvus de mesures de sécurité avancées non obligatoires. Il s'ensuit que les citoyens de l'UE n'ont pas tous accès à des voitures présentant un niveau de sécurité équivalent. Pour y remédier, le CESE recommande à la Commission européenne d'imposer, s'agissant du règlement à l'examen comme en règle générale, l'adaptation des normes européennes à l'évolution technologique dans des délais plus courts.

1.10. Ceci vaut également pour les poids lourds et les autobus, notamment en ce qui concerne le système de détection et d'avertissement de la présence d'usagers à proximité immédiate de l'avant et du côté droit du véhicule, dont l'installation est bien prévue par la proposition de règlement à l'examen mais devrait également être rendue obligatoire dans des délais plus courts.

2. Introduction

2.1. Au cours des dernières décennies, la sécurité routière s'est sensiblement améliorée, essentiellement grâce à des systèmes de sécurité avancés embarqués à bord des voitures, à l'amélioration des infrastructures routières, au renforcement des règles du code de la route, à des campagnes de sensibilisation des conducteurs, et à la rapidité et la compétence des services d'intervention d'urgence.

2.2. Toutefois, des différences substantielles persistent entre les différents États membres, et ce malgré les efforts de la Commission européenne qui, par le biais de ses différents programmes et orientations, cherche à harmoniser les règles de sécurité dans toute l'Union européenne.

2.3. Ainsi, par exemple:

- la signalisation routière et l'âge minimal de conduite ne sont pas partout les mêmes;
- l'utilisation d'un téléphone portable au volant à l'aide d'un kit «mains libres» est autorisée dans certains pays;
- le taux d'alcoolémie autorisé varie, selon les États membres, entre une tolérance zéro et une certaine approche permissive;
- les limitations de vitesse diffèrent;
- les équipements de sécurité requis pour les cyclistes (casque) et les automobilistes (gilet de sécurité fluorescent, triangle de signalisation du danger, trousse de premier secours, extincteur) ne sont pas les mêmes partout.

2.4. En 2017, le nombre de personnes tuées sur les routes de l'UE s'est établi à 25 300, soit une baisse de 2 % sur un an ⁽¹⁾, ce qui reste toutefois largement insuffisant pour réduire significativement le nombre de décès de la route ⁽²⁾, afin de se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers à l'horizon 2050.

2.5. Environ 135 000 personnes ont été gravement blessées l'année dernière ⁽³⁾, dont beaucoup de piétons, cyclistes et motocyclistes, considérés comme des usagers particulièrement «vulnérables» par la Commission.

2.6. Selon la Commission européenne, le coût socio-économique des accidents de la route est estimé à 120 milliards d'EUR par an (traitements médicaux, incapacité de travail, etc.).

⁽¹⁾ Communiqué de presse de la Commission du 10 avril 2018 IP/18/2761.

⁽²⁾ Communiqué de presse de la Commission du 10 avril 2018 IP/18/2761.

⁽³⁾ Communiqué de presse de la Commission du 10 avril 2018 IP/18/2761.

3. Proposition de la Commission

3.1. L'initiative à l'examen fait partie du troisième paquet sur la mobilité consacré à «L'Europe en mouvement», qui entend rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive et les emplois européens plus sûrs, et aboutir à une meilleure adaptation à l'impératif de la lutte contre le changement climatique, notamment par un renforcement des prescriptions relatives aux dispositifs de sécurité dans les véhicules routiers.

3.2. Les dispositions actuelles relatives à la procédure de réception de l'UE par type de voiture dans le cadre de la protection des piétons et de la sécurité de l'hydrogène étant, dans une large mesure, dépassées par les évolutions technologiques, les règlements (CE) n° 78/2009 (protection des piétons), (CE) n° 79/2009 (véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène) et (CE) n° 661/2009 (prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur) sont abrogés et remplacés par les dispositions équivalentes des règlements de l'ONU et leurs amendements en faveur desquels l'Union a voté ou que l'Union applique, conformément à la décision 97/836/CE.

3.3. Dans l'ensemble, le champ du règlement sur la sécurité générale des véhicules (RSG) est conservé, mais, au niveau des dispositifs de sécurité actuellement applicables aux véhicules avec des exemptions correspondantes, le champ d'application est étendu, de manière à couvrir toutes les catégories de véhicules et à supprimer les actuelles exemptions liées aux SUV (*sport utility vehicle*) et aux camionnettes.

3.4. Le projet de règlement énonce les prescriptions techniques générales applicables à la réception par type des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes et fournit une liste de domaines de la sécurité pour lesquels des règles détaillées sont développées (ou doivent être développées) plus avant dans la législation dérivée. Tous les règlements de sécurité routière de l'ONU applicables sur une base obligatoire dans l'UE sont repris dans une annexe au projet de règlement sous avis.

3.5. La présente proposition prévoit également d'habiliter la Commission à définir des règles et des prescriptions techniques détaillées par des actes délégués.

3.6. L'actuel champ d'application de l'obligation d'équiper les voitures particulières d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques est étendu à toutes les catégories de véhicules.

3.7. Une série de dispositifs de sécurité avancés, tels que l'adaptation intelligente de la vitesse, les systèmes de surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur ou de reconnaissance de distraction, la détection en marche arrière, le signal d'arrêt d'urgence, la facilitation de l'installation d'un éthylomètre anti-démarrage, et le système avancé de freinage d'urgence sont rendus obligatoires pour tous les véhicules.

3.8. Les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers devront, en outre, être équipés:

- d'un enregistreur de données d'événement (d'accident),
- d'un système de maintien de trajectoire, et
- d'une protection frontale conçue et construite de façon à offrir aux usagers vulnérables de la route une zone étendue de protection contre les chocs de la tête.

Les camions et poids lourds (catégories N₂ et N₃) et les autobus (catégories M₂ et M₃) doivent être équipés:

- d'un système de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant et du côté droit du véhicule et être conçus et construits de façon à améliorer la visibilité des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur, et
- d'un système d'avertissement de déviation de trajectoire.

Les autobus doivent, en plus, être conçus et construits de manière à être accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les personnes en fauteuil roulant.

Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène doivent être conformes aux prescriptions reprises dans l'annexe V du règlement à l'examen.

En ce qui concerne les véhicules automatisés, des règles et des prescriptions techniques détaillées de sécurité doivent être développées plus avant, afin de servir de base au déploiement de véhicules automatisés.

4. Remarques générales

4.1. Le CESE félicite la Commission pour sa démarche visant à rendre obligatoire un nouvel éventail de mesures de sécurité avancées en tant qu'équipements standard pour les véhicules routiers. Il tient toutefois à rappeler qu'en plus des révisions des standards minimums obligatoires pour les nouvelles voitures vendues sur le marché européen, il faut davantage encourager les citoyens de l'UE, voire même les contraindre à assumer, par un comportement approprié, la responsabilité première de leur propre sécurité et de celle des autres usagers de la route dans l'UE.

4.2. À elles seules, les nouvelles mesures relatives aux dispositifs de sécurité à bord des véhicules, aussi utiles et indispensables soient-elles, risquent de n'avoir qu'un effet limité sur la réduction visée des accidents graves de la route, en l'absence d'autres mesures complémentaires en matière de comportements des usagers, de conditions de travail et de compétence des chauffeurs professionnels, et d'infrastructures routières. La persistance d'un nombre élevé d'accidents de la route qui se traduit par un nombre élevé de décès et de blessures graves exige un ajustement supplémentaire dynamique de la politique de sécurité routière dans le cadre duquel, en plus du renforcement des prescriptions relatives aux dispositifs de sécurité dans les véhicules routiers et des mesures préventives, des mesures dissuasives envers tous ceux qui ne respectent pas les règles et mettent en danger leur vie et celle d'autrui sont également prises.

4.3. Le CESE estime que, même si on doit promouvoir les technologies d'interactions entre les conducteurs, ainsi que les systèmes de transport intelligents (STI), on ne peut pas s'attendre à ce que la mobilité du futur, notamment des systèmes de transports intelligents et de conduite entièrement automatisée, parvienne, à court et moyen terme, à relever les défis qui se posent actuellement.

4.4. Selon la Commission, le cadre révisé sera mieux adapté pour améliorer la protection des usagers vulnérables de la route. L'article 3, paragraphe 1 du règlement à l'examen définit l'usager vulnérable comme un «usager de la route qui utilise un véhicule à moteur à deux roues ou un usager de la route non motorisé, notamment un cycliste ou un piéton». Le CESE estime que cette définition ne couvre pas forcément toutes les catégories «à haut risque», entre autres les personnes qui présentent une fragilité intrinsèque liée à leur âge (enfants, personnes âgées) ou à un handicap.

4.5. Il est notoire que les risques encourus par les usagers de la route sont principalement dus au comportement des conducteurs (excès de vitesse, abus d'alcool ou de stupéfiants, utilisation d'appareils électroniques portables pendant la conduite d'un véhicule, moments de distraction, état physique des conducteurs, temps de conduite trop long, non-respect des temps de repos) et aux infrastructures inappropriées (manque d'aménagements réservés aux piétons, manque d'éclairage adapté aux situations).

4.6. Le CESE approuve donc que, pour prévenir une partie de ces dangers, la Commission impose l'installation systématique dans les nouvelles voitures:

- d'un système de régulation adaptative et d'adaptation intelligente de la vitesse encourageant, outre l'aspect sécurité, une conduite favorisant une économie de carburant et, partant, une réduction de la pollution,
- d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques,
- de systèmes avancés de surveillance de la somnolence du conducteur et de la reconnaissance de distraction.

4.7. Par contre, il se demande pourquoi la proposition de règlement n'impose pas d'éthylomètre antidémarrage et se limite à prévoir la facilitation de l'installation d'un tel dispositif. Selon une étude du «Verband der TÜV e.V.»⁽⁴⁾, 11 % des accidents en 2016 étaient dus à des chauffeurs reconnus comme étant en état d'ébriété. Sachant que le nombre de cas de conduite en état d'ébriété non détectée se situe dans un rapport de 1 pour 600, le nombre d'accidents découlant de l'abus d'alcool est estimé à plus de 25 %. Le CESE estime que la pose d'un éthylotest ne devrait pas se limiter aux récidivistes dont le permis est suspendu par l'arrêt d'un tribunal pour conduite en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants, mais être obligatoire de manière générale.

4.8. Le CESE recommande de prévoir un enregistreur d'événement (accident) également pour les camions et autobus, dans la mesure où, même si les tachygraphes de ces véhicules fournissent déjà une partie des données sur la conduite, ils ne mémorisent pas les données cruciales pendant et après un accident.

4.9. Selon l'étude d'impact de la Commission, en annexe à la proposition de règlement à l'examen, sur une période de seize ans, l'introduction des nouveaux dispositifs de sécurité sous avis devrait contribuer à réduire de respectivement 24 794 et 140 740 le nombre des décès et des blessures graves. Le CESE se demande si de telles estimations, chiffrées à une unité près, ne risquent pas d'être considérées comme peu crédibles, et de porter atteinte à la valeur ajoutée de l'ensemble de l'étude d'impact.

⁽⁴⁾ https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf

4.10. Enfin, le CESE attire l'attention sur le fait que les constructeurs mettent au point, sur base volontaire, des véhicules bénéficiant de normes de sécurité plus élevées que celles imposées par la législation européenne. Malheureusement ces améliorations se limitent souvent aux modèles du haut de gamme vendus sur les principaux marchés des États membres, au détriment de modèles moins chers, dépourvus de mesures de sécurité avancées non obligatoires. Il s'ensuit que les citoyens de l'UE n'ont pas tous accès à des voitures présentant un niveau de sécurité équivalent. Pour y remédier, le CESE recommande à la Commission européenne d'imposer l'adaptation des normes européennes à l'évolution technologique dans des délais plus courts.

Ceci vaut également pour les poids lourds et autobus, notamment en ce qui concerne le système de détection et d'avertissement de la présence d'usagers à proximité immédiate de l'avant et du côté droit du véhicule (angle mort), dont l'installation devrait également être rendue obligatoire dans des délais plus courts.

Bruxelles, le 19 septembre 2018.

Le président
du Comité économique et social européen
Luca JAHIER
