

## General Safety Regulation Revision

Dans le cadre de la volonté de réduire le nombre d'accidents, la Commission Européenne a publié sa proposition de révision du règlement relatif à la sécurité générale des véhicules et du règlement relatif à la protection des piétons le 17 mai 2018. Le Conseil et le Parlement ont adopté leurs positions le 29 novembre 2018 et le 21 Février 2019.

Préalablement, une étude détaillée des statistiques d'accidents a été menée par le Transport Research Laboratory (TRL) et le centre Européen de Sécurité et Analyse des risques (CEESAR). A côté des systèmes de sécurité passive, les systèmes de sécurité active offre un plus grand potentiel d'amélioration de la sécurité routière.

Le tableau repris ci-dessous présentent les solutions proposées :

<b>Solutions et Systèmes Proposés</b>	<b>Catégories</b>
Enlarged head impact zone - Zone d'impact de la tête élargie pour les piétons et cyclistes	M1, N1
Advanced emergency braking - Systèmes autonome de freinage d'urgence pour les piétons et cyclistes	M1, N1
Lane keeping system - Le système d'assistance active de maintien de la trajectoire	M1, N1
Direct vision heavy-duty vehicles - Vison directe Poids lourds (Nouvelles cabines et bus basés sur des nouveaux standards de vision)	M2, M3, N1, N3
Vulnerable road users detection (VRU) - Détection d'usagers de la route vulnérable	M3/N3
Intelligent speed assistance - Dispositifs intelligents d'assistance à la vitesse	M1-M3, N1-N3
Drowsiness and attention détection - Détection de l'attention et somnolence	M1, M3, N1, N3
Advanced distraction recognition M1, M3, N1-N3	M1, M3, N1, N3
Alcohol interlock installation facilitation - Connection antidémarrreur alcool	M1, M3, N1, N3
Tyre pressure monitoring system - Système de contrôle de la pression des pneus	M1, M3, N1, N3
Reversing detection - Détection de recul	M1, M3, N1, N3
Frontal off-set impact - Compensation choc frontal	Vehicles <3,5T, M1, N1
Frontal full width impact - Protection impact frontal	M1, N1
Side impact - Protection impact lateral	M1, N1
Rear impact - Protection impact arrière	M1, N1
Emergency stop signal - Signal de freinage d'urgence	M1, M3, N1, N3
Crash Event Data Recorder (EDR) - Enregistreur des données d'accident	M1/N1

Les constructeurs recommandent de pouvoir débrancher les systèmes de sécurité si nécessaire ("Switch off safety systems"), ainsi que de prévoir une harmonisation (UNECE regulation harmonization). D'autre part, la conduite autonome présente un très grand potentiel au niveau de la sécurité.

Les discussions sont en cours avec les constructeurs, notamment au niveau des délais d'introduction.

Contact : Guido Savi  
+352(0)691.241.675  
guido.savi@febiac.lu