



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale de l'énergie et du climat

Paris, le **13 SEP. 2022**

*Service climat et efficacité énergétique
Sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules
Bureau de la réglementation technique
et de l'homologation des véhicules*

Le directeur général de l'énergie et du climat

au

**Directeur du bureau d'enquêtes sur les
accidents de transport terrestre**

Objet : Suites données par la DGEC à la recommandation issue du rapport d'enquête technique sur le heurt d'une piétonne par un poids lourd survenu le 4 mai 2021 à Clichy (Hauts-de-Seine)

Par votre courrier du 18 août 2022, vous me faites part du rapport d'enquête technique ouverte le 18 mai 2021 en application du code des Transports, concernant le heurt d'une piétonne par un poids lourd survenu le 4 mai 2021 à Clichy (Hauts-de-Seine).

Dans ce rapport, l'analyse des causes et du contexte de l'accident conduit le BEA-TT à formuler deux recommandations et deux invitations dans les domaines suivants :

- la conception et l'équipement des poids lourds ;
- l'aménagement du carrefour où a eu lieu l'accident ;
- le dispositif réglementaire régissant la circulation sur la rue de Neuilly.

Recommandation R1 adressée à la Délégation à la sécurité routière (DSR) et à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) :

Susciter une étude sur les performances des systèmes de détection des usagers vulnérables destinés à équiper les véhicules lourds, visés par les règlements CEE-ONU n°151 et 159, en vue notamment de définir un protocole permettant d'évaluer la proportion de fausses alarmes puis d'appliquer ce protocole à un panel de systèmes commercialisés.

Les spécifications du règlement de sécurité général GSR-2 [règlement UE 2019/2144] quant aux systèmes de détection des usagers vulnérables, applicables aux véhicules et systèmes immatriculés à partir de juillet 2024, constituent un point positif. Toutefois les règlements CEE-ONU n°151 et 159 qui en constitueront les références techniques ne fixent aucune exigence précise quant à la proportion de fausses alarmes et stipulent simplement que leur nombre doit être aussi faible que possible. Or ce sujet semble avoir été peu traité par des études indépendantes, et celles dont le BEA-TT a eu connaissance ont conclu que les dispositifs étudiés génèrent un taux de « faux positifs » trop élevé susceptible de dégrader la confiance accordée au système par le conducteur, facteur indispensable à leur utilité. Le BEA-TT estime donc indispensable de faire progresser les connaissances en la matière.

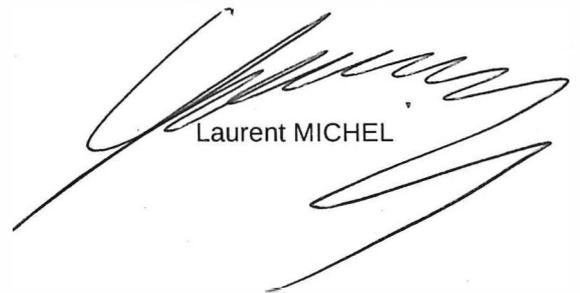
Au vu des éléments figurant dans le rapport d'enquête technique, je partage cette recommandation qui vise à améliorer les performances des équipements d'aide au conducteur de détection des usagers vulnérables.

Mes services se rapprocheront de ceux de la DSR pour convenir des modalités de réalisation de l'étude recommandée, en associant autant que de besoin les experts du BEA-TT.

Cette étude devra au préalable analyser les données concernant les taux de fausses alarmes des dispositifs récemment homologués et en cours d'homologations au titre des règlements de la CEE-ONU n° 151 et 159.

En tout état de cause, la problématique soulevée sera partagée dans le cadre des travaux internationaux ou européens en cours sur le sujet, notamment dans le groupe GRSG de la CEE-ONU, en charge de ces deux règlements.

Le directeur général de l'énergie et du climat



Laurent MICHEL