

Commission Européenne  
Directeur Général pour la mobilité et les transports  
Mr. M. Baldwin - DM 28 – 8/52  
Rue De Mot 28 B 1040 BRUXELLES  
Belgique



Bruxelles, 21 Mai 2019

Objet : Assistance de vitesse intelligente pour les motocyclistes

Cher Mr. BALDWIN,

Nous sommes préoccupés par plusieurs questions à propos du nouveau règlement de sécurité générale et du règlement sur la sécurité des piétons mis en place dans le processus législatif.

Tout d'abord, nous avons remarqué qu'une grande partie de la presse automobile et moto en ligne décrit l'assistance intelligente de vitesse autorisée (ISA) comme un « limiteur de vitesse » pour les voitures et deux-roues. Ce type d'informations entraîne un malentendu et une baisse de soutien par rapport à cette mesure de sécurité. Même après correction de notre part, certains magazines ont maintenu, bien que les motocycles ne soient pas encore inclus dans le règlement de sécurité générale, qu'ils le seraient ultérieurement.

Ce qui nous amène à une deuxième interrogation. Nous prévoyons une loi qui, avec probablement d'autres mesures de sécurité, rendrait aussi l'ISA obligatoire pour les deux-roues. Cependant la Commission Européenne n'a pas pris de telles mesures et ce n'est pas la priorité des organismes de sécurité comme l'ETSC. Par expérience, nous savons que cela va changer et qu'il nous faut nous y préparer.

Il est ressorti des discussions avec nos membres qu'ils examinaient l'ISA avec un esprit ouvert. Cependant, nous avons besoin de clarifier les problèmes de sécurité pour le motard impliqué et son soutien total. Nous devrions d'abord déterminer s'il est nécessaire d'utiliser l'ISA sur les motocycles. Ensuite, les motocyclistes devraient participer aux recherches nécessaires sur l'impact sur la sécurité ainsi qu'aux débats sur la question.

Les motocycles, comme les véhicules à trace unique, ont une dynamique de conduite très différente de celles des voitures. Les changements de vitesse, même dans la puissance du moteur, affectent directement la manipulation et la direction de la moto. Cela peut conduire à un manque ou à une perte d'équilibre, les deux entraînant une chute dangereuse.

Nous serons disposés à soutenir, ou du moins à ne pas nous opposer à l'ISA pour les motocycles, lorsque nous aurons l'assurance qu'une réglementation future n'aura aucune incidence sur les motocyclistes, que ce soit par le freinage ou en réduisant la puissance du moteur. En outre, il devrait être autorisé, par sens pratique, de permettre au motard d'accélérer dans un virage, en cas de situation dangereuse où le freinage n'est pas la meilleure solution.

Nous invitons la Commission européenne à confirmer que les nouveaux règlements (GSR et PSR), récemment approuvés dans le trilogue, en attente d'être adoptés par le Conseil et le Parlement, ne concernent pas les motos et qu'une éventuelle réglementation future n'aurait aucune incidence sur la vitesse, que ce soit par le freinage ou en réduisant la puissance du moteur, et serait testée afin de garantir la sécurité des motocyclistes.

Dans l'attente de votre réponse,

Sincères salutations,

Dolf Willigers,

Secrétaire Général de la FEMA.