



we live
VISION
ZERO



Enregistreur Automatique de Données (EAD) ou Event Data Recorder (EDR) : Plus de justice sur les Routes Européennes

La protection des données devrait-elle entraver les enquêtes sur les accidents de la route ?

L'EAD ou EDR doit fournir des données qui pourront être utilisées devant les tribunaux. Nous pensons que le projet d'action de l'UE sur les EAD/EDR mettant en œuvre le nouveau Règlement de Sécurité Générale (GSR; (UE) 2019/2144) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX:32019R2144> applicable dès juillet 2022 à tous les nouveaux types de véhicules à moteur, est une occasion largement manquée d'assurer une plus grande sécurité sur les routes européennes et une plus grande justice pour les victimes d'accidents de la route.

Éléments restrictifs prévus pour l'EU-EDR. Selon le projet du GSR, les propriétaires de véhicules impliqués dans une collision ne devraient pas être identifiés. Il en est de même pour le lieu, la date et l'heure de l'incident, même si cela est techniquement faisable. Mais l'enregistrement des données de l'heure à laquelle l'incident s'est produit est essentiel pour pouvoir identifier une collision spécifique. Ce n'est qu'alors qu'il sera possible de déterminer la vitesse de conduite, le temps et/ou les tentatives de freinage, ou l'éventuel des franchissements des feux rouges. Ceci est absolument essentiel pour que les victimes de la route et les familles des victimes obtiennent justice après un accident mortel ou blessé.

L'EDR et les enquêtes.

Pour une enquête, il est nécessaire d'avoir des données de qualité et en quantité suffisante. L'enquête traditionnelle des forces de police ne fournit souvent pas suffisamment de preuves des causes réelles des accidents. Les traces sur la route sont souvent à peine visibles car les véhicules modernes sont équipés de systèmes d'assistance électronique. Les témoignages sont souvent peu fiables. Mais des traces numériques de l'évolution de la vitesse peuvent être enregistrées dans l'EDR et permettent de clarifier ces questions.

L'EDR et le soutien aux victimes de la route. Les victimes de la route doivent souvent se battre pour leurs droits pendant des années, souvent en vain faute de preuves suffisantes. Par conséquent, les données numériques importantes contenues dans les EDR doivent pouvoir être évaluées. Ce n'est qu'alors que des preuves fiables de la cause de l'accident pourront être déterminées et que les droits des victimes de l'accident seront garantis. L'accès aux données stockées doit être réglementé équitablement et en temps opportun, pour permettre les reconstructions en cas d'accident. La protection des données ne doit pas être un obstacle aux intérêts légitimes des victimes de la route.

Protection des usagers vulnérables.

En ce qui concerne les collisions avec des usagers vulnérables, il serait techniquement possible de garantir l'enregistrement et la détection de légères impulsions dans l'EDR si des valeurs seuils étaient définies et légalement stipulées. L'utilisation de capteurs dans les pare-chocs peut également être une solution pour détecter même de légères bosses provoquées par des chocs avec des piétons et des cyclistes.

L'EDR et la Vision Zéro.

Tout à chacun peut être impliqué dans un accident grave de manière inattendue. Le fait de ne pas savoir ce qui s'est passé et de ne pas pouvoir avoir de preuves peut entraîner un traumatisme psychologique grave. La Commission européenne vise à réduire le nombre de décès sur la route à ZERO d'ici 2050 et l'utilisation appropriée des EDR contribuera à atteindre cet objectif: les conducteurs de véhicules équipés d'EDR conduisent plus prudemment - des études menées en Europe et aux États-Unis ont montré que les flottes équipées d'EDR ont réduit leur nombre des collisions de 30%, ainsi que la gravité des accidents.

L'UE avec les restrictions envisagées dans la réglementation des EDR contredit clairement sa propre Vision Zéro!