

**Question avec demande de réponse orale O-000004/2016  
à la Commission**

Article 128 du règlement

**Ismail Ertug, Lucy Anderson, Francisco Assis, Georges Bach, Miriam Dalli, Isabella De Monte, Karoline Graswander-Hainz, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Herbert Reul, Olga Sehnalová, Claudia Tapardel, Pavel Telička, Kathleen Van Brempt, Wim van de Camp, Kosma Złotowski, Roberts Zile, Gesine Meissner, Peter Simon, Gabriele Preuß, Susanne Melior, Kerstin Westphal, Norbert Neuser, Bernd Lange, Petra Kammerevert, Maria Noichl, Iris Hoffmann, Ulrike Rodust, Arne Lietz, Evelyne Gebhardt, Jens Geier, Jo Leinen, Joachim Schuster, Constanze Krehl, Udo Bullmann, Jutta Steinruck, Martina Werner, Michael Cramer, Jakob von Weizsäcker**

Objet: Conduite autonome

Le secteur automobile connaît actuellement un développement rapide. Ces dix dernières années, des systèmes avancés d'assistance à la conduite ont progressivement été mis en place et optimisés, et la prochaine étape – la conduite partiellement autonome – est en passe d'être lancée. 2016 verra la mise sur le marché des premiers modèles de voitures équipées de dispositifs de conduite partiellement autonome, notamment des systèmes de stationnement totalement autonome, d'évitement des collisions et d'assistance dans les embouteillages. Les constructeurs automobiles et les ingénieurs-système développent actuellement la première génération de véhicules à conduite entièrement autonome, avec un objectif général de mise sur le marché fixé à 2030. Ces mutations rapides obligent le secteur européen des transports à s'adapter d'urgence à cette nouvelle réalité. Pour que l'Union européenne suive le rythme des tendances du marché et reste compétitive par rapport aux autres régions du monde, la Commission devra sans attendre se pencher sur les aspects juridiques et procéduraux de la conduite autonome, ainsi que sur les problèmes liés à la sécurité et aux infrastructures. La Commission doit répondre aux questions fondamentales suivantes:

- Étant donné que, de plus en plus, la technologie va prendre en charge des fonctions fondamentales telles que la direction du véhicule, la Commission a-t-elle réfléchi aux modifications à apporter au droit de la responsabilité? Plus précisément, comment la convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 doit-elle être modifiée?
- Étant donné que la connectivité entre les différents véhicules autonomes, ainsi qu'entre les véhicules et les infrastructures, sera essentielle pour garantir la fluidité du trafic, comment la Commission entend-elle régler les questions de protection des données et de cybersécurité?
- Étant donné les besoins spécifiques des véhicules à conduite autonome en matière d'infrastructures, la Commission a-t-elle examiné dans quelle mesure la conduite autonome pourrait être intégrée dans les infrastructures actuelles de transport des États membres, et réfléchi aux domaines dans lesquels des investissements stratégiques supplémentaires seraient nécessaires?
- Étant donné que les véhicules à conduite autonome nécessitent des procédures d'essais et d'inspections différentes, la Commission entend-elle adapter la législation en vigueur en matière de réception par type de véhicules, comme les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU)?
- Au vu des nombreuses questions fondamentales énumérées ci-dessus, la Commission a-t-elle déjà commencé à élaborer une stratégie relative à la conduite autonome dans l'Union européenne? Convientra-t-elle que l'importance croissante de la conduite autonome rend essentielle la publication rapide d'un livre vert?

Dépôt: 14.1.2016

Transmission: 18.1.2016

Echéance: 25.1.2016