



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 02.10.1995  
COM(95)454 final

94/0322 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

CONCERNANT LA RÉSISTANCE DES VÉHICULES À MOTEUR  
À LA COLLISION LATÉRALE

ET MODIFIANT LA DIRECTIVE 70/156/CEE

(présentée par la Commission conformément à l'article 189 A,  
paragraphe 2 du traité CE)



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Le 13 décembre 1994, la Commission a transmis au Conseil une proposition de nouvelle directive visant à appliquer des mesures susceptibles d'améliorer la résistance des véhicules à moteur à la collision latérale, laquelle modifie aussi la directive 70/156/CEE (COM(94)519 du 13 décembre 1994).

Le 12 juillet 1995, le Parlement européen a adopté la proposition en première lecture sous réserve de 11 amendements. À une seule exception, la Commission a accepté l'intégralité des amendements déposés sous réserve de quelques modifications rédactionnelles.

En substance, les amendements veulent supprimer la démarche en deux étapes telle que proposée par la Commission (dans laquelle la sévérité de l'essai était accrue graduellement en relevant la garde au sol de la barrière de collision de 260 à 300 mm) de manière à faciliter l'adoption immédiate de l'essai plus sévère en octobre 1998. Après avoir sondé les parties intéressées, la Commission peut accepter cette démarche vu qu'elle préserve le parallélisme avec l'entrée en vigueur de la nouvelle directive sur la collision frontale et que, sous l'angle industriel, il est possible de garantir une date d'introduction antérieure à celle qui avait prévue dans la seconde étape de la proposition initiale.

L'amendement 7a, relatif à la position du siège durant l'essai, ne peut pas être accepté compte tenu de la nécessité d'autoriser le service technique chargé de l'essai à pouvoir spécifier une autre position. Cela éviterait le risque d'utiliser des rembourrages pour protéger une seule position particulière ou d'éloigner de cette position un équipement potentiellement nocif monté à l'intérieur de la portière dans le seul but de se conformer aux exigences de l'essai dans la position unique.

L'amendement 10, qui étend la note de bas de page déjà modifiée par l'amendement 7b, est incompatible avec l'amendement 7a. Comme la Commission ne peut pas accepter l'amendement 7a (voir ci-dessus), il n'est plus nécessaire d'étendre la note de bas de page. (Les amendements 7 et 10 sont mutuellement incohérents, même s'ils ont tous deux été adoptés par le Parlement.)

Dans son principe, l'amendement 5, relatif à la formulation de l'article 4 quant à une future révision des exigences de l'essai, a été accepté. L'engagement envers une future hauteur spécifique de la barrière fixée à 350 mm est toutefois inacceptable. Alors que la Commission accepte et soutient le principe selon lequel il importe d'examiner les effets de cette législation sur la sécurité routière et, au besoin, d'accentuer la sévérité de l'essai, elle s'oppose à l'inclusion d'un tel paramètre puisqu'il

- préjugerait du résultat de la révision et
- créerait *de facto* une deuxième norme sur le marché.

Tous les autres amendements du Parlement peuvent être acceptés et ont été intégrés dans la proposition amendée de la Commission sous réserve d'améliorations portant sur la formulation et la présentation.

À cette occasion, il a été décidé d'incorporer le texte de l'addenda 2 de l'appendice 1 de l'annexe II relatif au calcul du critère de viscosité.

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

CONCERNANT LA RÉSISTANCE DES VÉHICULES À MOTEUR  
À LA COLLISION LATÉRALE

ET MODIFIANT LA DIRECTIVE 70/156/CEE

**TEXTE ORIGINAL**

**TEXTE MODIFIE**

**Article 2 (2)**

2. A partir du 1<sup>er</sup> octobre 1995, les Etats membres :
- doivent refuser la réception CE conformément à l'article 4 de la directive 70/156/CEE et
  - peuvent refuser la réception de portée nationale,

si le type de véhicule ne satisfait pas aux prescriptions de la présente directive.

2. A partir du 1<sup>er</sup> octobre 1998, les Etats membres :
- doivent refuser la réception CE conformément à l'article 4 de la directive 70/156/CEE et
  - peuvent refuser la réception de portée nationale,

si le type de véhicule ne satisfait pas aux prescriptions de la présente directive.

**Article 2 (3)**

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux types de véhicules dont la réception a eu lieu avant le 1<sup>er</sup> octobre 1995 en application de deux quelconques des directives suivantes : 70/387/CEE (serrures & charnières), 74/483/CEE (saillies extérieures) et 76/115/CEE (ancrages des ceintures de sécurité) ainsi que, lorsqu'il y a lieu, d'extensions ultérieures à ces réceptions.

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux types de véhicules dont la réception a eu lieu avant le 1<sup>er</sup> octobre 1998 en application de deux quelconques des directives suivantes : 70/387/CEE (serrures & charnières), 74/483/CEE (saillies extérieures) et 76/115/CEE (ancrages des ceintures de sécurité) ainsi que, lorsqu'il y a lieu, d'extensions ultérieures à ces réceptions.

#### Article 2 (4)

4. A partir du 1<sup>er</sup> octobre 2000, les Etats membres doivent considérer que les certificats de conformité accompagnant les véhicules neufs conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE ne sont plus valables aux fins de l'application de l'article 7 paragraphe 1 de ladite directive, s'ils n'attestent pas la conformité des véhicules aux dispositions de la présente directive.

4. A partir du 1<sup>er</sup> octobre 2003, les Etats membres doivent considérer que les certificats de conformité accompagnant les véhicules neufs conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE ne sont plus valables aux fins de l'application de l'article 7 paragraphe 1 de ladite directive, s'ils n'attestent pas la conformité des véhicules aux dispositions de la présente directive.

#### Article 3 (2)

La directive 70/156/CEE est modifiée par l'ajout, dans les parties I et II de l'annexe IV, de la rubrique suivante :

##### Partie I

"54. Résistance à la collision latérale 94/./CEE L... x---x-----"

##### Partie II

"54 Résistance à la collision latérale xx "

La directive 70/156/CEE est modifiée par l'ajout, dans la partie I de l'annexe IV, de la rubrique suivante :

"54. Résistance à la collision latérale 94/./CEE L... x---x-----"

#### Article 4

1. Dans le cadre de l'adaptation au progrès technique, et en vue de poursuivre l'amélioration de la résistance des véhicules à moteur au choc latéral, la Commission devra procéder à une seconde étape basée sur un réexamen des critères techniques, en particulier des critères relatifs à la performance du thorax, à la position du siège avant et à la garde au sol de la barrière. Ces critères incluront notamment des données statistiques sur les accidents, des données de recherche sur les accidents, des résultats d'essais entre voitures à l'échelle réelle, l'expérience acquise grâce aux essais de réception et des considérations de coût-avantage. Nonobstant ce qui précède, la garde au sol de la barrière sera portée à 300 mm, sauf si une analyse prouve qu'une valeur différente garantirait un niveau équivalent de protection.
2. La seconde étape sera applicable sur une base optionnelle à la demande des constructeurs à partir du 1er janvier 1998 et sera applicable aux nouveaux types de véhicules réceptionnés à partir du 1er octobre 2001.
3. La seconde étape sera applicable à tous les nouveaux véhicules à partir du 1er octobre 2004, sous réserve d'un rapport présenté par la Commission au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 1er octobre 2002 sur l'exécution de la directive et la faisabilité industrielle de la date susmentionnée.

Dans le cadre de l'adaptation de la présente directive au progrès technique, la Commission devra procéder à une révision dans les deux ans qui suivent la date mentionnée à l'article 2 alinéa 2. Cette révision sera basée sur un réexamen des critères techniques et, en particulier, du critère de viscosité, de la position du siège avant et de la garde au sol de la barrière. Ces critères incluront notamment des données de recherche sur les accidents, des résultats d'essais entre voitures à l'échelle réelle et des considérations de coût-avantage. La révision portera sur l'examen des bénéfices potentiels en matière de protection des passagers et sur celui de la faisabilité industrielle d'un relèvement de la garde au sol de la barrière. Les résultats de cette révision seront soumis au Parlement européen et au Conseil dans un rapport élaboré par la Commission.

## Article 5 (1)

- |  |   |
|--|---|
| 1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1 <sup>er</sup> octobre 1995 au plus tard. Ils en informent immédiatement la Commission. | 1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1 <sup>er</sup> octobre <u>1996</u> au plus tard. Ils en informent immédiatement la Commission. |
|--|---|

### Note de bas de page - Paragraphe 3.1.2 - Annexe II

- |   |   |
|---|---|
| (1) Jusqu'au 30 septembre 1998, aux fins des prescriptions relatives aux essais, la plage de réglage longitudinal normal doit être limitée de manière que le point H se trouve compris dans la longueur de l'ouverture de la porte. | (1) Jusqu'au 30 septembre 2000, aux fins des prescriptions relatives aux essais, la plage de réglage longitudinal normal doit être limitée de manière que le point H se trouve compris dans la longueur de l'ouverture de la porte. |
|---|---|

### Paragraphe 2.1.3 de l'appendice 2 de l'annexe II

- |  |   |
|--|---|
| 2.1.3 La garde au sol de la zone de collision est à 260 mm ± 5 mm mesurée en condition statique avant l'impact, sous réserve des dispositions de l'article 4 de la présente directive. | 2.1.3 La garde au sol de la zone de collision est à <u>300</u> mm ± 5 mm mesurée en condition statique avant l'impact, sous réserve des dispositions de l'article 4 de la présente directive. |
|--|---|

### Figure 1 de l'appendice 2 de l'annexe II

Garde au sol = 260 mm

Garde au sol = 300 mm

### Addenda 2 de l'appendice 1 de l'annexe II

doit se lire :

"MÉTHODE DE CALCUL DU CRITÈRE DE VISCOSITÉ POUR UN MANNEQUIN DE COLLISION LATÉRALE"

Le critère de viscosité est calculé comme étant le produit instantané de la compression et du taux d'écrasement du sternum. Tous deux sont tirés de la mesure de l'écrasement du sternum.

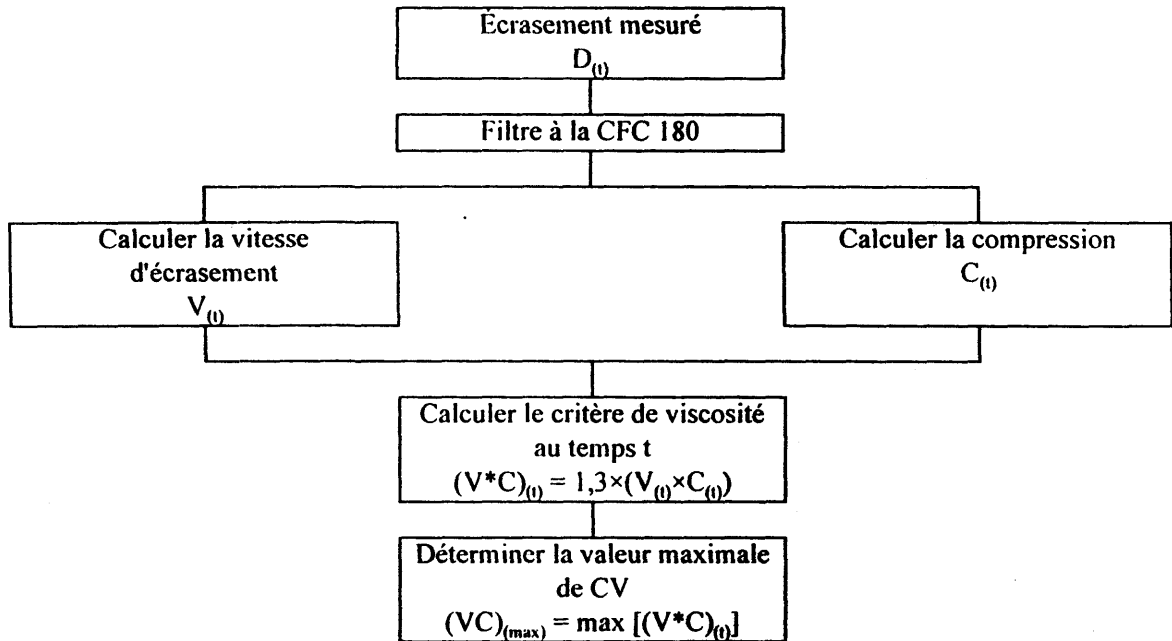
La réponse à l'écrasement du sternum est filtrée une fois selon la classe de bande de fréquence 180. La compression au moment  $t$  est calculée à partir de ce signal filtré selon la formule suivante :

$$C(t) = \frac{D(t)}{0.14}$$

La vitesse d'écrasement du sternum au temps  $t$  est calculée à partir de l'écrasement filtré selon la formule suivante :

$$V_{(t)} = \frac{8 \times (D_{(t+1)} - D_{(t-1)}) - (D_{(t+2)} - D_{(t-2)})}{12\delta t}$$

où  $D_{(t)}$  est l'écrasement au temps  $t$  en mètres et  $\delta t$  le laps de temps en secondes entre les mesures d'écrasement. La valeur maximale de  $\delta t$  est de  $1,25 \times 10^{-4}$  secondes. Le diagramme ci-dessous indique la méthode de calcul.







ISSN 0254-1491

COM(95) 454 final

# DOCUMENTS

FR

07

---

N° de catalogue : CB-CO-95-496-FR-C

ISBN 92-77-93918-4

---

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg