



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, 11.7.2001
COM(2001) 389 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**Protection des piétons:
Engagement de l'industrie automobile européenne**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN

Protection des piétons: Engagement de l'industrie automobile européenne

1. Introduction

Le 21 décembre 2000, la Commission a examiné la possibilité d'utiliser l'instrument d'un engagement volontaire de l'industrie pour renforcer la protection des piétons et des autres usagers de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur.

La communication approuvée par la Commission le 21 décembre 2000 prévoyait plusieurs décisions: la Commission devait entamer des discussions avec l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) en vue de parvenir à un engagement volontaire répondant aux objectifs fixés par la Commission dans ce domaine. Elle allait aussi engager des négociations parallèles avec les associations de constructeurs du Japon et de la Corée (JAMA et KAMA). Par ailleurs, elle allait poursuivre parallèlement ses travaux sur l'élaboration d'une proposition de directive au cas où l'industrie ne parviendrait pas à offrir un engagement satisfaisant. Le choix entre accepter un engagement de l'industrie et proposer une directive devait intervenir au milieu de l'année 2001.

Le 6 février 2001 a eu lieu une audience publique au cours de laquelle toutes les parties intéressées, dont les États membres et des représentants du Parlement européen, ont pu exprimer leurs points de vue quant aux dispositions à prendre pour assurer une meilleure protection des piétons. Les opinions allaient du soutien à un engagement négocié de l'industrie à la préférence pour une législation. La question de la protection des piétons a été également discutée au sein du groupe de travail «Véhicules à moteur» de la Commission, dans lequel les parties intéressées sont représentées.

Ayant conclu les négociations avec l'industrie automobile européenne, la Commission a l'intention, en un premier temps, d'informer le Parlement européen et le Conseil, et d'adopter ensuite une recommandation qu'elle adressera aux associations de constructeurs.

La présente communication rend compte de l'évaluation, par la Commission, des termes de l'engagement.

2. Engagement de l'industrie

Comme elle y était invitée par la Commission dans la communication du 21 décembre 2000, la Commission a mené des discussions avec l'ACEA et est en pourparlers avec le JAMA et le KAMA.

L'engagement de l'ACEA (annexé à la présente communication) est établi sur le modèle des engagements déjà pris par l'ACEA, le JAMA et le KAMA en matière de réduction des émissions de CO₂ provenant des voitures particulières. Il contient les éléments suivants:

- 1) L'industrie s'engage s'aligner sur les recommandations du Centre commun de recherche de la Commission comme première étape dans la mise en œuvre des mesures de sécurité passive, à savoir : tous les nouveaux types de véhicules seront

conformes aux exigences à compter du 1^{er} juillet 2005, 80 % des véhicules neufs à compter du 1^{er} juillet 2010, 90 % à compter de 2011 et le 10 % restant à compter de 2012.

- 2) L'industrie s'engage à équiper tous les véhicules neufs de systèmes de freinage antiblocage (ABS) dès 2003 et de systèmes d'éclairage de jour (DRL) dès 2002.
- 3) Les 'pare-buffles' rigides ne seront plus installés sur les véhicules neufs à partir de 2002.
- 4) L'industrie soutient les objectifs du plan d'action e-Europe et reconnaît l'importance des composants TIC dans l'amélioration de la sécurité active (une liste indicative est annexée à l'engagement), et elle s'engage à installer progressivement des dispositifs supplémentaires de sécurité active sur tous les nouveaux véhicules à moteur.
- 5) Tous les nouveaux types de véhicules rempliront les objectifs de l'*European Enhanced Safety Vehicle Committee (EEVC)* en matière de sécurité des piétons à partir de 2010 et, pour ce qui concerne tous les véhicules neufs, de manière progressive de 2012 jusqu'à fin 2014, soit par le biais des prescriptions techniques de l'EEVC, soit par le biais d'autres mesures au moins équivalentes (effets en matière de protection au moins égaux), sous réserve d'une évaluation de la faisabilité. Cette évaluation sera effectuée à l'horizon du 1^{er} juillet 2004 par un comité de suivi, mis en place par la Commission et auquel participera l'industrie. L'évaluation sera basée sur les constatations effectuées par des organismes indépendants et couvrira également la date de mise en application des prescriptions de l'EEVC pour les véhicules qui pourraient, dans des cas exceptionnels, ne pas répondre aux prescriptions aux échéances fixées.

Des rapports au sujet de la mise en conformité, ainsi que des rapports sur l'avancement technique et sur la planification seront transmis au comité de suivi. Toutes les vérifications de la conformité technique seront effectués par des services techniques indépendants.

En outre, l'engagement comprend un certain nombre de dispositions générales et en particulier ce qui suit:

- Harmonisation internationale: l'industrie automobile entend soutenir les futurs efforts visant à promouvoir l'harmonisation internationale en matière de protection des piétons dans le cadre de l'accord CEE-ONU de 1998 sur l'établissement de règlements techniques internationaux.
- Conformité aux règles de concurrence de la CE: l'engagement sera mis en œuvre en conformité avec les règles communautaires en matière de concurrence. Si l'engagement devait comporter certaines restrictions de concurrence, une notification officielle serait transmise à la Commission pour autant que cette possibilité soit offerte par les règles communautaires applicables en matière de concurrence.

3. Recommandation de la Commission

Comme garantie supplémentaire du respect de l'engagement pris par l'ACEA, la Commission précisera clairement dans sa recommandation qu'elle envisagera des mesures réglementaires si l'ACEA n'honorait pas son engagement.

4. Évaluation de l'engagement

En décembre 2000, la Commission a donné son accord sur les éléments qui devront être satisfaits par un engagement de l'industrie sur la sécurité des piétons:

- L'engagement devra permettre l'obtention des avantages nécessaires en matière de sécurité routière; il devra notamment répondre à des exigences proches de celles proposées par l'EEVC.
- Il devra être arrêté définitivement en juin 2001 au plus tard.
- Il devra prévoir des moyens de contrôle adéquats permettant de s'assurer que l'industrie respecte son engagement.
- Il devra prendre en compte les dispositions de la communication de 1996 concernant les accords dans le domaine de l'environnement.
- Il devra assurer une couverture suffisante par l'industrie automobile.

La Commission a évalué comme suit l'engagement de l'ACEA à la lumière des éléments précités:

1) Avantages obtenus en matière de sécurité routière

L'ACEA a accepté d'atteindre, à l'horizon 2010, un niveau élevé de protection des piétons, en satisfaisant aux exigences de l'EEVC ou en introduisant des mesures offrant un niveau de protection au moins équivalent. Comme première étape en ce sens, l'industrie a accepté, d'une part, de se conformer à partir du 1^{er} juillet 2005, aux exigences proposées par le CCR dans son rapport du 19 décembre 2000 ; d'autre part, l'industrie complétera cette mesure par trois initiatives supplémentaires propres, elles aussi, à promouvoir la sécurité des piétons et la sécurité routière, à savoir : le montage de systèmes de freinage antiblocage (ABS) sur tous les nouveaux véhicules à moteur dès 2003 et de systèmes d'éclairage de jour (DRL) dès 2002, ainsi que la cessation des ventes de 'pare-buffles' rigides par les constructeurs automobiles à compter de 2002.

2) Mise en application

Selon l'engagement pris, l'industrie se conformera à un premier train significatif de mesures en faveur de la sécurité des piétons dès le 1^{er} juillet 2005, pendant qu'un important train de mesures de sécurité supplémentaires sera déjà introduit au cours de la période 2002-2004 (voir paragraphe précédent).

3) Mesures de suivi

L'industrie a marqué son accord sur un suivi annuel de l'état d'avancement de la réalisation des objectifs de l'engagement, y compris en matière de recherche et de développement, ainsi que la conformité aux exigences. Cette tâche sera confiée à un comité de suivi, à constituer par la Commission et auquel participera l'industrie. Le suivi sera basé sur les résultats d'essais effectués par des services techniques indépendants.

Les modalités pratiques de la procédure de suivi seront définies par la Commission sur la base des principes suivants:

- Le comité de suivi sera dirigé par la Commission.
- La Commission invitera des experts à participer aux travaux du comité de suivi en fonction des besoins, afin de contribuer à l'évaluation technique des rapports présentés par l'industrie.
- Si aucun consensus ne se dégage, la Commission sera libre de se baser sur l'évaluation faite par ses services pour établir le rapport qu'elle adressera au Parlement européen et au Conseil.

4) Alignement sur la communication de 1996 concernant les accords environnementaux

L'engagement respecte les critères définis dans la communication de 1996, et en particulier les points suivants:

- Consultation: la consultation des parties intéressées a eu lieu au cours de l'audience du 6 février 2001, ainsi qu'au travers des réunions d'information avec les ministères compétents des États membres, avec certains membres du Parlement européen et avec les principales organisations non gouvernementales (ETSC). La consultation formelle du Parlement européen et du Conseil est effectuée par la voie de la présente communication.
- Objectifs quantifiés: l'engagement comprend des objectifs chiffrés pour les exigences techniques et les essais.
- Suivi des résultats: la conformité fera l'objet d'un suivi annuel (voir paragraphe précédent).
- Contrôle indépendant des résultats: la conformité sera vérifiée par des services techniques tiers (voir paragraphe précédent).
- Information du public et transparence: l'engagement sera rendu public sous forme d'une annexe à la présente communication.

Cette communication est présentée sans préjudice du cadre général des accords volontaires que la Commission pourrait adopter à l'avenir.

5) Couverture par l'industrie

L'engagement de l'ACEA couvre plus de 80 % du marché communautaire des voitures particulières et des utilitaires légers. Une fois que le JAMA et le KAMA auront signé des engagements parallèles, pratiquement toutes les voitures particulières et tous les utilitaires légers de moins de 2,5 tonnes vendus dans la CE seront couverts.

5. Étapes suivantes

Au cas où la Commission accepterait l'engagement de l'ACEA, deux initiatives importantes devraient être prises dans les 18 mois suivants pour le mettre en œuvre:

- La mise en place, par la Commission, du comité de suivi, auquel participeront des représentants de l'industrie automobile, et l'établissement de la composition et du règlement intérieur de ce comité.

- L'identification, en liaison avec l'industrie, des services techniques indépendants qui seront en mesure de procéder aux essais prévus dans l'engagement.

La Commission tiendrait le Parlement européen et le Conseil régulièrement informés de la mise en œuvre de l'engagement.

6. Conclusions

De l'avis de la Commission, l'engagement de l'ACEA correspond au mandat donné par la Commission dans la communication du 21 décembre 2000. Il constituerait une contribution décisive et novatrice à la réalisation des priorités communautaires en matière de sécurité routière dans l'UE.

Toutefois, avant toute décision concernant l'acceptation de l'engagement, la Commission souhaite, par la présente communication, consulter le Parlement européen et le Conseil sur la teneur de l'engagement de l'ACEA et leur donner la possibilité de faire connaître leur position. En conséquence, la Commission reportera jusqu'au mois de décembre 2001 au plus tard la décision, soit d'accepter l'engagement par le biais d'une recommandation adressée à l'industrie, soit de proposer une directive basée sur le contenu de l'engagement, étant entendu qu'il pourra s'agir d'une directive cadre ou d'une directive fondée sur l'approche traditionnelle. En attendant, les travaux d'élaboration d'un projet de législation se poursuivront.

ANNEXE

Engagement de l'ACEA relatif à la protection des piétons et des cyclistes

L'annexe n'est disponible qu'en anglais.