



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 19.2.2003
COM(2003) 67 final

2003/0033 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

Chaque année dans la Communauté, pas moins de 8000 piétons et cyclistes sont tués et 300000 autres sont blessés dans des accidents de la route. La présente proposition vise à réduire le nombre des décès et des blessures dus à des accidents impliquant des piétons en modifiant l'avant des véhicules. La proposition fixe les dispositions auxquelles la construction de véhicules automobiles doit satisfaire pour améliorer la protection des piétons et des autres usagers de la route en atténuant la gravité des blessures lors de collision avec un véhicule à moteur. Les parties frontales des véhicules automobiles devront être construites de manière à ce que certaines valeurs limites ne soient pas dépassées lors d'un impact.

Les mesures proposées s'appliquent aux voitures particulières et aux fourgonnettes. Comme la construction de voitures particulières est couverte par la législation communautaire dans le cadre du système de réception CE complète mis en place par la directive 70/156/CEE modifiée, les dispositions proposées seront également intégrées au système.

2. BASE JURIDIQUE

La présente proposition établit des prescriptions techniques harmonisées pour la réception des véhicules à moteur en matière de protection des piétons. Des règles harmonisées sont nécessaires pour assurer le fonctionnement correct du marché intérieur dans ce domaine. La présente proposition repose dès lors sur l'article 95 du Traité établissant la Communauté européenne.

3. APPROCHE REGLEMENTAIRE

En 2001, la Commission a mené à bien des négociations, avec les associations représentant les constructeurs d'automobiles européens, japonais et coréens (ACEA, JAMA et KAMA), sur un engagement de l'industrie à introduire des mesures améliorant la protection des piétons. Les véhicules américains vendus en Europe sont également couverts par l'engagement de l'ACEA. La Commission a soumis cet engagement le 11 juillet 2001 dans une Communication au Conseil et au Parlement européen pour avis¹.

La Commission a attendu l'avis du Parlement européen et du Conseil avant de prendre la décision finale, soit d'accepter l'engagement par le biais d'une recommandation adressée à l'industrie, soit de proposer un acte juridique basé sur le contenu de l'engagement.

¹ COM(2001)389 final

Conformément aux résultats de la consultation du Parlement européen² et du Conseil³, la Commission a décidé en juin 2002 de proposer un acte législatif établissant les objectifs principaux et les prescriptions techniques de base à respecter.

En conséquence, cette proposition établit les prescriptions de base auxquelles la conception des structures frontales des véhicules à moteur doit satisfaire en ce qui concerne la protection des piétons. Elles s'appliqueront à toutes les nouvelles voitures et fourgonnettes mises sur le marché communautaire. Les prescriptions qui reposent sur l'engagement de l'industrie sont reprises sous la forme de différents essais et valeurs limites décrits à l'annexe I.

La proposition offre aux éléments pertinents de l'engagement de l'industrie un cadre formel conférant ainsi la sécurité juridique en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures visant à accroître la protection des piétons en cas d'accidents impliquant des voitures. Il ressort également de la proposition de directive que ces prescriptions seront intégrées au système de réception CE, de sorte que les autorités des États membres participeront à la mise en application des dispositions juridiques. Le Conseil et le Parlement européen ont marqué leur préférence pour une participation des autorités chargées de la réception CE à la mise en œuvre des mesures requises

Les prescriptions de base seront testées conformément aux dispositions détaillées qui seront stipulées par une décision de la Commission. Cette démarche permettra de ne pas encombrer la directive de détails techniques compliqués.

4. CONTENU DE LA DIRECTIVE

Les statistiques sur les accidents de la route signalent un nombre important de piétons et de cyclistes blessés à la suite d'une collision avec un véhicule en mouvement, et notamment lors d'un choc avec les structures frontales des voitures particulières. La plupart des accidents ont lieu en zone urbaine, où même des chocs à vitesse relativement réduite peuvent entraîner des blessures graves voire mortelles, en particulier lorsque la victime est un enfant.

Il est pourtant possible d'atténuer la gravité des blessures infligées aux piétons en améliorant les structures frontales des véhicules à moteur. Au-delà d'une certaine vitesse, les possibilités de limitation des dommages corporels sont réduites, mais au-dessous de 40 km/h environ, il est possible d'atténuer considérablement la gravité des lésions dont sont victimes les piétons lors de collisions frontales avec des voitures particulières ou des fourgonnettes.

Les dispositions de la présente proposition se fondent sur les travaux scientifiques réalisés par le groupe de travail n° 17 du Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules (European Enhanced Vehicle-Safety Committee – EEVC) et le Centre commun de recherche de la Commission européenne.

Afin de respecter les valeurs limites proposées, les véhicules à moteur (voitures particulières et fourgonnettes) devront réussir un certain nombre d'essais. Dans une première phase, commençant en 2005, les nouveaux types de véhicules devront se

² Résolution du 13.06.2002.

³ Conclusions du Conseil Marché intérieur du 26.11.2001.

conformer à deux essais relatifs à la protection contre les blessures à la tête et aux jambes. Dans une seconde phase, commençant en 2010, quatre essais plus sévères seront requis pour les nouveaux types de véhicules, deux essais concernant les blessures à la tête et deux concernant les blessures aux jambes. Dans les cinq ans, tous les nouveaux véhicules devront se conformer à ces exigences d'essai.

La Commission est consciente du fait qu'aucune des conceptions automobiles actuelles ou presque ne peut satisfaire à l'ensemble des prescriptions techniques proposées. C'est pourquoi elle a jugé nécessaire de ménager un délai de transition approprié avant que les mesures proposées ne s'appliquent aux nouveaux types de véhicules, puis à tous les véhicules neufs.

Il est évident que l'on ne pourra tirer un bénéfice maximal de véhicules rendus moins agressifs pour les piétons que lorsque tous les types de véhicules se conformeront à ces prescriptions techniques; il est néanmoins admis que l'application de ces critères aux véhicules lourds (camions et bus) ne présenterait qu'un intérêt limité, sans compter qu'ils pourraient être techniquement inadaptés dans leur forme actuelle. C'est pourquoi le champ d'application de la directive a été circonscrit aux véhicules particuliers et aux fourgons apparentés à des voitures dont le poids ne dépasse pas 2,5 tonnes: sachant que ces catégories représentent la grande majorité des véhicules actuellement en circulation, la portée des mesures proposées en vue de réduire les lésions qui touchent les piétons ne saurait être plus étendue.

Bien que le respect de ces prescriptions techniques nécessite d'importantes modifications dans la conception des véhicules, le délai accordé et l'introduction en deux phases permettent aux constructeurs d'intégrer ces changements dans le cadre de la mise au point de nouveaux véhicules, plutôt que de modifier à grands frais des véhicules en cours de production.

En raison de la rapidité de l'évolution technologique dans ce domaine, la présente proposition prévoit la possibilité de mettre au point des mesures alternatives aux prescriptions établies par la proposition. En conséquence, il sera procédé avant le 1er juillet 2004 à une évaluation de la faisabilité des prescriptions techniques proposées pour l'exécution des essais, et notamment d'autres mesures susceptibles d'avoir au moins les mêmes effets en termes de protection que celles proposées. Si l'évaluation de faisabilité devait démontrer que ces autres mesures produisent des effets au moins équivalents en matière de protection, la Commission devra proposer une modification de la présente directive.

Outre l'introduction de mesures visant à améliorer la conception de la face avant des véhicules, les associations de constructeurs d'automobiles se sont également engagées à introduire les mesures de sécurité active et passive suivantes qui sont de nature à améliorer la protection des piétons et des autres usagers de la route:

- équiper tous les nouveaux véhicules à moteur de systèmes d'antiblocage des roues (ABS) à partir du 1^{er} juillet 2004;
- introduire progressivement des dispositifs issus des technologies de l'information et de la communication (TIC) qui améliorent la sécurité active;
- équiper tous les nouveaux véhicules à moteur de systèmes d'éclairage de jour (DRL) à partir du 1^{er} octobre 2003;

- ne pas installer de pare-buffles rigides en tant qu'équipements d'origine sur les nouveaux véhicules à moteur ni les vendre en tant que pièces de rechange.

À la suite de la consultation du Conseil et du Parlement européen et étant donné les différences qui existent actuellement dans les législations nationales en matière d'utilisation du DRL, la Commission a décidé de ne pas recommander son introduction par l'industrie avant qu'une approche communautaire harmonisée ait été obtenue en cette matière.

En ce qui concerne le retrait des pare-buffles rigides, suivant les avis rendus par le Conseil et le Parlement européen, qui proposent que la législation s'applique non seulement aux fournisseurs des équipements montés d'origine mais aussi au marché indépendant de l'après-vente, la Commission a l'intention de proposer une directive contenant une méthode d'essai pour tous les pare-buffles et équipements similaires disponibles sur le marché.

Les mesures additionnelles (incluant l'ABS et les dispositifs issus des technologies de l'information et de la communication sont actuellement mis en œuvre et font l'objet d'un suivi particulier.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) Pour réduire le nombre de victimes des accidents de la route dans la Communauté, il est nécessaire d'introduire des mesures destinées à améliorer la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec la face avant de véhicules à moteur.
- (2) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée; à cet effet, un système de réception communautaire par type est appliqué pour les véhicules à moteur; les dispositions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, en ce qui concerne la protection des piétons, doivent être harmonisées afin d'éviter que les États membres n'adoptent des dispositions différentes et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (3) Les objectifs de protection des piétons peuvent être atteints par des mesures de sécurité active ou passive; les recommandations du Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules (EEVC) de juin 1999 sont généralement admises dans ce domaine; ces recommandations proposent des critères de performance applicables aux structures frontales de certaines catégories de véhicules à moteur en vue de réduire leur agressivité; la présente directive propose des essais et des valeurs limites qui s'appuient sur les recommandations de l'EEVC.
- (4) Étant donné la rapidité de l'évolution technologique dans ce domaine, il se peut que des mesures alternatives d'effet au moins équivalent aux prescriptions de la présente directive, y compris des mesures de sécurité active, soient proposées par l'industrie; à

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

la suite d'une évaluation de faisabilité devant être menée avant le 1er juillet 2004, l'introduction de mesures alternatives ayant des effets au moins équivalents en matière de protection nécessiterait de modifier la présente Directive.

- (5) En raison des progrès techniques et des recherches en cours concernant la protection des piétons, il convient d'introduire un certain degré de flexibilité dans ce domaine. En conséquence, la présente directive établit les dispositions de base en matière de protection des piétons sous forme d'essais auxquels doivent les nouveaux types de véhicule et les nouveaux véhicules doivent se conformer. Les prescriptions techniques pour l'utilisation de ces essais doivent être adoptées par décision de la Commission.
- (6) Les associations représentant les constructeurs européens, japonais et coréens de véhicules à moteur se sont engagées à commencer à appliquer les recommandations de l'EEVC en ce qui concerne les valeurs limites et les essais ou des mesures alternatives d'effet au moins équivalent, à partir de 2010, et à partir de 2005 en ce qui concerne une première série de valeurs limites et d'essais aux nouveaux types de véhicules; l'engagement à appliquer la première série d'essais portera sur 80% de tous les nouveaux véhicules à partir du 1^{er} juillet 2010, sur 90% de tous les nouveaux véhicules à partir du 1^{er} juillet 2011 et sur tous les nouveaux véhicules à partir du 31 décembre 2012.
- (7) Les dispositions de la présente directive doivent également contribuer à l'établissement d'un niveau élevé de protection dans le contexte de l'harmonisation internationale de la législation en la matière qui a débuté conformément à l'accord CEE-ONU de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues.
- (8) La présente directive compte parmi les directives particulières qui doivent être respectées pour assurer la conformité à la procédure de réception communautaire établie par la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 2001/116/CE³
- (9) La directive 70/156/CEE doit donc être modifiée en conséquence.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. La présente directive s'applique aux surfaces frontales des véhicules. Aux fins de la présente directive, le terme "véhicule" désigne tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 et à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, de catégorie M1, d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 2,5 tonnes, et de catégorie N1 dérivant d'un véhicule de catégorie M1, d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 2,5 tonnes.

³ JO L 18, 21.01.2002, p.1

2. L'objet de la présente directive est de réduire les lésions dont sont victimes les piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec les surfaces frontales des véhicules visés au paragraphe 1.

Article 2

1. À partir du 1^{er} janvier 2004, les États membres ne peuvent, pour des motifs liés à la protection des piétons:
 - ni refuser, pour un type de véhicule à moteur, la réception CE ou la réception de portée nationale,
 - ni interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service de véhicules,si les véhicules répondent aux prescriptions techniques définies aux sections 3.1. ou 3.2 de l'annexe I.
2. À partir du 1^{er} octobre 2005, les États membres n'accordent plus:
 - ni la réception CE,
 - ni la réception de portée nationale,sauf si les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE sont invoquées, pour tout type de véhicule, pour des motifs liés à la protection des piétons lorsqu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques définies à la section 3.1. ou 3.2. de l'annexe I.
3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux véhicules qui ne diffèrent pas, en leurs éléments essentiels de construction et de conception de la carrosserie situés à l'avant des montants A, des types de véhicules ayant obtenu la réception CE ou la réception de portée nationale avant le 1^{er} octobre 2005 et qui n'ont pas encore été réceptionnés conformément à la présente directive.
4. À partir du 1^{er} septembre 2010, les États membres n'accordent plus:
 - ni la réception CE,
 - ni la réception de portée nationale,sauf si les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE sont invoquées, pour tout type de véhicule, pour des motifs liés à la protection des piétons lorsqu'il n'est pas satisfait aux dispositions techniques définies à la section 3.2. de l'annexe I de la présente directive.
5. À partir du 31 décembre 2012, les États membres:
 - considèrent que les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE ne sont plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive et

- refusent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs qui ne sont pas accompagnés d'un certificat de conformité conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE

pour des motifs liés à la protection des piétons, lorsqu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques définies à la section 3.1. ou 3.2. de l'annexe I.

6. Au moins 5 ans après la date visée à l'article 2, paragraphe 4, les États membres:

- considèrent que les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE ne sont plus valables aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive et
- refusent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs qui ne sont pas accompagnés d'un certificat de conformité conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE

pour des motifs liés à la protection des piétons lorsqu'il n'est pas satisfait aux prescriptions techniques définies à la section 3.2. de l'annexe I.

Article 3

Sous réserve des dispositions de l'article 2, les États membres veillent à ce que les essais définis à la section 3.1. ou 3.2. de l'annexe I soient exécutés conformément aux prescriptions techniques que la Commission spécifiera dans une décision.

Article 4

Les autorités de chaque État membre chargées de la réception transmettent mensuellement à la Commission une copie de la fiche de réception dont le modèle figure à l'appendice 2 de l'annexe II pour chaque véhicule qu'elles ont réceptionné conformément à la présente directive durant le mois écoulé.

Article 5

1. Se fondant sur les informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et les parties intéressées ainsi que sur des études indépendantes, la Commission évalue les progrès effectués par l'industrie dans le domaine de la protection des piétons; elle réalise, pour le 1^{er} juillet 2004, une étude de faisabilité concernant les dispositions de l'annexe I, section 3.2., et, en particulier, les autres mesures au moins équivalentes (ayant au moins les mêmes effets en termes de protection).
2. La Commission communique régulièrement au Conseil et au Parlement européen les résultats de l'évaluation visée au paragraphe 1.

Article 6

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

1. Les points 9.[23] et 9.[23].1 sont insérés à l'annexe I:

"9.[23] Protection des piétons

9.[23].1 Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est transmise. Le cas échéant, cette description contient des précisions sur les systèmes de protection active installés."

2. Les points 9.[23] et 9.[23].1 sont insérés à l'annexe III, section A:

"9.[23] Protection des piétons

9.[23].1 Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est transmise. Le cas échéant, cette description contient des précisions sur les systèmes de protection active installés."

3. Une rubrique numérotée [58] et des notes de bas de page sont insérées à l'annexe IV, section I, comme suit:

Objet	Numéro de la directive	Renvoi au Journal officiel n°	Applicabilité									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"[58]. Protection des piétons	[.../.../CE]	L ..., ..., p. ...	X ⁽⁶⁾	-	-	X ^(6, 7)	-	-				

(6) dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes.

(7) dérivant de véhicules de la catégorie M₁."

4. Une rubrique numérotée [58] est insérée à l'annexe XI, appendice 1, comme suit:

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M ₁ ≤ 2 500 (1) kg	M ₁ > 2 500 (1) kg	M ₂	M ₃
"[58]	Protection des piétons	[.../.../CE]	X	-	-	-

5. Une rubrique numérotée [58] est insérée à l'annexe XI, appendice 2, comme suit:

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"[58]	Protection des piétons	[.../.../CE]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

6. Une rubrique numérotée [58] est insérée à l'annexe XI, appendice 3, comme suit:

Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"[58]	Protection des piétons	[...../.../CE]	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Article 7

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2003. Ils en informent la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2004.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne adoptées dans le domaine régi par la présente directive.

Article 8

La présente directive entre en vigueur le lendemain de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

ANNEXE I

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

1. PORTÉE

La présente directive s'applique aux surfaces frontales des véhicules. Aux fins de la présente directive, le terme "véhicule" désigne tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 et à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, de catégorie M1, d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 2,5 tonnes, et de catégorie N1 dérivant d'un véhicule de catégorie M1, d'une masse totale autorisée ne dépassant pas 2,5 tonnes..

2. DÉFINITIONS

aux fins de la présente directive:

- 2.1 Le "**montant A**" désigne le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule.
- 2.2 Le "**pare-chocs**" désigne la structure externe située à l'avant, au bas de la carrosserie d'un véhicule. Elle comprend toutes les structures destinées à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule, ainsi que toutes les pièces de fixation à cette structure.
- 2.3 Le "**bord avant du capot**" désigne la structure externe située sur la partie avant supérieure de la carrosserie et qui comprend le capot et les ailes, les éléments supérieurs et latéraux du boîtier de phares et toute autre pièce de fixation.
- 2.4 La "**face supérieure du capot**" désigne la structure externe qui comprend la face supérieure de toutes les structures externes du véhicule, à l'exception du pare-brise, des pieds avant et des structures situées à l'arrière de ces éléments. Elle comprend donc notamment, mais pas exclusivement, le capot, les ailes, le tablier, les broches d'essuie-glace et la partie inférieure du cadre du pare-brise. Le "**critère de performance de la tête (HPC)**" est le calcul, pour un laps de temps donné, de l'accélération résultante maximale survenue pendant l'impact.
- 2.5 Le "**pare-brise**" désigne le vitrage frontal du véhicule satisfaisant à toutes les prescriptions y afférentes de l'annexe I de la directive 77/649/CEE.
- 2.6 Le "**type de véhicule**" désigne une catégorie de véhicules dont les éléments essentiels, situés à l'avant des montants A, que sont:
 - la structure,
 - les principales dimensions,
 - les matériaux des surfaces extérieures,

- le montage des composants (externes ou internes),

ne diffèrent pas, dans la mesure où on peut considérer qu'ils influencent négativement les résultats des tests d'impact prescrits par la présente directive;

3. DISPOSITIONS RELATIVES AUX ESSAIS

3.1. Les essais suivants doivent être menés; toutefois, les valeurs limites précisées aux points 3.1.3. et 3.1.4. ne sont requises qu'à des fins d'évaluation.

3.1.1. Collision de la jambe factice sur le pare-chocs:

Un des deux essais suivants de collision de la jambe factice doit être mené:

3.1.1.1 **Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g.

3.1.1.2 **Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.

3.1.2. **Collision de tête factice d'enfant ou d'adulte de petite taille sur la face supérieure du capot:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 3,5 kg. Le critère de performance de la tête (HPC) ne peut dépasser 1000 sur 2/3 de la surface d'essai du capot et 2000 pour le tiers restant de la surface d'essai du capot.

3.1.3. **Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 5,0 kN (valeur acceptable) et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 300 Nm.

3.1.4. **Collision de tête factice d'adulte sur le pare-brise:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 4,8 kg. Le critère de performance de la tête (HPC) est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 1000 Nm.

3.2. Les essais suivants doivent être menés.

3.2.1. Collision de la jambe factice sur le pare-chocs:

Un des deux essais suivants de collision de la jambe factice doit être mené:

3.2.1.1 **Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 15,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 150 g.

- 3.2.1.2 **Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 300 Nm.
- 3.2.2. **Collision de tête factice d'enfant sur la face supérieure du capot:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h avec un élément de frappe de 2,5 kg. Le critère de performance de la tête (HPC) ne peut dépasser 1000 sur la totalité de la surface d'essai du capot.
- 3.2.3 **Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 300 Nm.
- 3.2.4 **Collision de tête factice d'adulte sur le pare-brise:** L'essai se déroule à une vitesse d'impact de 40 km/h avec un élément de frappe de 4,8 kg. Le critère de performance de la tête (HPC) ne peut dépasser 1000 sur la totalité de la surface d'essai du capot.

ANNEXE II

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES CONCERNANT LA RÉCEPTION

1. DEMANDE DE RÉCEPTION CE

- 1.1 En vertu de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE, toute demande de réception CE d'un type de véhicule à l'égard de la protection des piétons doit être introduite par le constructeur du véhicule.
- 1.2 L'appendice 1 contient un modèle de la fiche de renseignements.
- 1.3 Un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner est présenté au service technique chargé d'effectuer les essais de réception.

2. OCTROI DE LA RÉCEPTION CE

- 2.1 Si les essais visés à l'annexe I sont effectués conformément aux spécifications prévues par ladite annexe et aux prescriptions techniques visés à l'article 3, la réception CE est accordée conformément à l'article 4, paragraphe 3, et, le cas échéant, à l'article 4, paragraphe 4, de la directive 70/156/CEE.
- 2.2 Un modèle de fiche de réception CE figure à l'appendice 2.
- 2.3 Un numéro de réception conforme à l'annexe VII de la directive 70/156/CEE est attribué à chaque type de véhicule réceptionné. Un même État membre n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule.
- 2.4 En cas de doute, il est tenu compte, pour vérifier la conformité du véhicule avec les méthodes d'essai, de toutes les données ou de tous les résultats d'essais fournis par le constructeur qui peuvent être pris en considération pour valider l'essai de réception effectué par l'autorité chargée de la réception.

3. MODIFICATIONS DU TYPE ET DES RÉCEPTIONS

- 3.1 Toute modification du véhicule touchant la forme générale de la structure frontale du véhicule qui, de l'avis de l'autorité, influencerait de manière significative les résultats des essais impose de répéter l'essai.
- 3.2 Les dispositions de l'article 5 de la directive 70/156/CEE s'appliquent en cas de modification d'un type de véhicule réceptionné en application de la présente directive.

4. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 4.1 les mesures visant à garantir la conformité de la production sont arrêtées conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 70/156/CEE.

ANNEXE I, Appendice 1

Fiche de renseignements n°

établie conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil

aux fins de la réception CE d'un type de véhicule en ce qui concerne

la protection des piétons

Les informations figurant ci-après sont fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins sont, le cas échéant, fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, sont suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les unités techniques séparées ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs performances sont fournies.

0 GÉNÉRALITÉS

0.1 Marque (raison sociale du constructeur):

0.2 Type et description(s) commerciale(s) générale(s):

0.3 Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule :

0.3.1 Emplacement de cette marque:

0.4 Catégorie de véhicule :

0.5 Nom et adresse du constructeur:

0.8 Adresse(s) des ateliers de montage:

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

1.1 Photographies et/ou dessins d'un véhicule type:

1.6 Emplacement et disposition du moteur:

9. CARROSSERIE

9.1 Type de carrosserie:

9.2 Matériaux et modes de construction:

9.[23] Protection des piétons

Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est transmise. Le cas échéant, cette description contient des précisions sur les systèmes de protection active installés.

Annexe II, Appendice 2

MODÈLE

(format maximal : A4 (210 x 297 mm))

FICHE DE RÉCEPTION CE

CACHET DE l'autorité
de réception CE

Communication concernant

- la réception CE⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE⁽¹⁾
- le refus de la réception CE⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE⁽¹⁾

d'un type de véhicule/de composant/d'unité technique séparée en vertu de la directive ../.../CEE modifiée en dernier lieu par la directive ../.../CEE numéro de réception

Motif de l'extension

SECTION I

- 0.1 Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2 Type
- 0.2.1 Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3 Moyens d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule.....
- 0.3.1 Emplacement de cette marque:
- 0.4 Catégorie de véhicule:.....
- 0.5 Nom et adresse du constructeur:
- 0.8 Nom et adresse(s) des ateliers de montage:

SECTION II

- 1 Informations complémentaires (le cas échéant) (voir addenda)

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles

- 2 Service technique chargé d'effectuer les essais:.....
- 3 Date du procès-verbal d'essai:.....
- 4 Numéro du procès-verbal d'essai:
- 5 Remarques (le cas échéant) (voir addenda)
- 6 Lieu:
- 7 Date:
- 8 Signature:
- 9 L'index du dossier de réception déposé auprès de l'autorité compétente en matière de réception figure en annexe ; le dossier peut être obtenu sur demande.

Addenda

à la fiche de réception CE n°.....

concernant la réception CE d'un type de véhicule conformément à la
directive .../.../CE.

- 1 Inscriptions complémentaires
- 1.1 Brève description de la structure, des dimensions, des formes et des matériaux constitutifs du type de véhicule:.....
- 1.2 Emplacement du moteur: à l'avant/à l'arrière/central⁽¹⁾
- 1.3 Transmission : aux roues avant/aux roues arrière⁽¹⁾
- 1.4 Masse du véhicule soumis aux essais -
- Essieu avant:
- Essieu arrière:.....
- Total :
- 1.5 Résultats des tests conformément à la section 3.1/3.2 de l'annexe I (biffer les mentions inutiles):
- 1.5.1. Essais visés à l'annexe I, section 3.1.

Essai	Valeur enregistrée	Réussite/Échec ⁽²⁾

⁽²⁾ Conformément aux valeurs définies à l'annexe II.
⁽³⁾ Uniquement aux fins d'évaluation

Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si test effectué)	Angle de flexion	degrés	
	Déplacement en cisaillement	mm	
	Accélération au tibia	G	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	kN	___(3)
	Moment de flexion	Nm	___(3)
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs. (si test effectué)	Somme des forces d'impact	kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC en zone A (au moins 12 valeurs)		
	Valeurs HPC en zone B (au moins 6 valeurs)		
Collision de tête factice d'adulte (4,8 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC (au moins 5 valeurs)		___(3)

1.5.2. Essais visés à l'annexe I, section 3.2.

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/ Échec ⁽⁴⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si test effectué)	Angle de flexion	degrés	
	Déplacement en cisaillement	mm	
	Accélération au tibia	G	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	KN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs. (si test effectué)	Somme des forces d'impact	KN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant (2,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC (au moins 9 valeurs)		
Collision de tête factice d'adulte (4,8 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC (au moins 9 valeurs)		

1.6 Remarques: (par exemple: valable pour les véhicules à conduite à gauche et à droite)

.....

⁽⁴⁾ Conformément aux valeurs spécifiées à la section 3.2. de l'annexe I de la directive [...] CE sur la protection des piétons

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET EN PARTICULIER LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

INTITULE DE LA PROPOSITION

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur, modifiant la directive 70/156/CEE.

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

ENTR/2002/1610

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs ?

Les statistiques sur les accidents de la route signalent un nombre important de piétons et de cyclistes blessés à la suite d'une collision avec un véhicule en mouvement, et notamment lors d'un choc avec les structures frontales des voitures particulières. L'objet de la présente proposition est de définir les conditions à remplir pour la construction de véhicules à moteur en vue d'améliorer la protection des piétons et de limiter la gravité des blessures infligées aux piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision.

Des règles harmonisées sont nécessaires pour assurer le fonctionnement correct du marché intérieur dans ce domaine. Étant donné que les mesures proposées visent principalement la fabrication de voitures particulières qui sont couvertes par la législation de la Communauté européenne dans le cadre du système de réception CE des véhicules, les mesures proposées seront également intégrées à ce système.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition ?

La proposition qui s'applique à la conception des structures frontales des véhicules à moteur, vise principalement les constructeurs d'automobiles produisant des véhicules en grande quantité. Actuellement, aucun des opérateurs concernés ne relève de la catégorie des petites et moyennes entreprises.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition ?

Pour se conformer à la proposition, les véhicules devront subir avec succès un certain nombre d'essais concernant leurs structures frontales. Dans une première étape, commençant en 2005, deux essais seront nécessaires. Dans une seconde étape,

commençant en 2010, quatre essais (basés sur les recommandations du Comité européen pour l'amélioration pour la sécurité des véhicules (European Enhanced Vehicle safety Committee – EEVC, et désignés couramment sous l'expression d'"essais EEVC") ou des mesures alternatives ayant au moins les mêmes effets en termes de protection (à déterminer avant juillet 2004) seront nécessaires.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir ?

La mise en conformité avec les mesures proposées entraînera un coût significatif pour l'industrie mais l'avantage pour la société dans son ensemble sera considérable. Il est estimé que la conception d'automobiles "respectueuses de la sécurité des piétons" permettrait d'éviter la mort de 2 000 piétons et cyclistes chaque année dans l'UE¹. De plus, quelques 300 000 piétons sont blessés chaque année à la suite de collisions avec des automobiles.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.) ?

La proposition ne contient pas de mesures spécifiques pour les petites et moyennes entreprises étant donné que ses dispositions concernent en premier lieu les grands opérateurs.

CONSULTATION

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition et exposé des éléments essentiels de leur position.

Dans une communication de décembre 2000, la Commission a présenté la possibilité d'utiliser l'instrument d'un engagement volontaire de l'industrie pour introduire des mesures visant à améliorer la conception des véhicules concernant la protection des piétons. Ce thème et les éventuelles mesures à prendre ont été discutés lors d'une audition organisée par la Commission le 6 février 2001, à laquelle toutes les parties intéressées y compris les constructeurs automobiles (Association des constructeurs européens d'automobiles, Association des constructeurs japonais d'automobiles et Association des constructeurs coréens d'automobiles) et des associations de consommateurs (European Transport Safety Council, Bureau européen des unions de consommateurs), étaient représentés.

À l'issue de cette audition, la Commission a engagé des négociations avec les associations de constructeurs européens, japonais et coréens en vue de convenir des termes d'un engagement volontaire de l'industrie dans le domaine de la protection des piétons. À la suite de l'engagement pris par l'industrie européenne en juillet 2001, la Commission a adopté une communication au Parlement européen et au Conseil qui expose le contenu de l'engagement de l'industrie aux législateurs et les invite à formuler des commentaires.

¹ Suivant l'étude relative aux coûts et bénéfices des recherches sur la protection des piétons (Study on Cost and Benefits of research into pedestrian protection), 28 avril 1998, MIRA, voir Communication de la Commission sur la protection des piétons du 21 décembre 2000 - SEC(2000)2283

Le Parlement européen et le Conseil ont exprimé un avis favorable sur la substance de l'engagement. Toutefois, le Parlement a invité la Commission à proposer une législation concernant les éléments de l'engagement relatifs à la conception des structures frontales des véhicules. La présente proposition reflète cette demande.

La présente proposition correspond, sur le fond, à l'engagement pris par les constructeurs européen, japonais et coréens en 2001. Elle tient également compte de l'avis des associations de consommateurs qui se sont prononcés en faveur d'une législation plutôt que d'un engagement volontaire dans ce domaine et qui ont demandé l'inclusion des "essais EECV" parmi les prescriptions de base fixées par la proposition.