

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.8.2009
COM(2009) 434 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

«eCall: la phase de déploiement»

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

«eCall: la phase de déploiement»

1. INTRODUCTION

Depuis 2001, date à laquelle la Commission a publié son livre blanc sur la politique européenne des transports¹, le nombre de morts sur les routes a diminué de plus de 21% dans l'UE-27. Le programme d'action européen pour la sécurité routière² et l'initiative «Véhicule intelligent»³ ont largement contribué à cette évolution favorable et devraient continuer à produire des effets positifs en vue de la réduction du nombre de victimes de la route.

Cependant, avec environ 39 000 morts et plus de 1,7 million de blessés encore à déplorer sur les routes européennes en 2008, il est nécessaire d'engager de nouvelles actions. On estime que le **service paneuropéen d'appel d'urgence embarqué «eCall»** permettra, lorsqu'il sera complètement déployé, de **sauver jusqu'à 2 500 vies chaque année dans l'UE-27**, de limiter la gravité des blessures, de faire faire à la société d'importantes économies en frais de santé notamment et d'atténuer les souffrances humaines⁴.

Pour favoriser le déploiement du système eCall paneuropéen, dont la mise en service à grande échelle était initialement prévue en 2009, la Commission a déjà pris plusieurs mesures. Elle a apporté son soutien à un groupe de travail réunissant toutes les parties intéressées, qui s'est mis d'accord sur la **définition d'un service eCall interopérable fonctionnant à travers les frontières en Europe**, et invité toutes les parties intéressées, y compris les États membres et l'industrie, à signer un protocole d'accord (PdA) qui les engage à collaborer à la mise en œuvre du système. La Commission a également adopté **deux communications** établissant un plan de mise en œuvre et recommandant des actions aux parties intéressées⁵. En outre, la Commission a adopté, en décembre 2008, le plan d'action pour des systèmes de transport intelligents (STI)⁶ dont l'une des actions est le soutien au déploiement du service eCall et, en même temps, la proposition de directive STI⁷ qui prévoit un instrument juridique (c.-à-d. un

¹ [COM\(2001\) 370](#) – «Livre Blanc – La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix».

² [COM\(2003\) 311](#) – «Programme d'action européen pour la sécurité routière – Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée».

³ [COM\(2006\) 59](#) – Initiative «Véhicule intelligent» – «Sensibilisation aux technologies de l'information et de la communication (TIC) pour des véhicules plus intelligents, plus sûrs et plus propres». [COM\(2007\) 541](#) – «Vers une mobilité plus sûre, plus propre et plus performante en Europe: premier rapport sur l'initiative «Véhicule intelligent».

⁴ Voir les études sur www.esafetysupport.info/en/ecall_toolbox/related_studies/.

⁵ [COM\(2005\) 431](#) – «Le système eCall pour tous». [COM\(2006\) 723](#) – «Le système d'appel d'urgence eCall à nouveau sur le calendrier».

⁶ [COM\(2008\) 886](#) – «Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe».

⁷ [COM\(2008\) 887](#) – Proposition de directive établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

comité de réglementation) pour imposer des mesures aux États membres, notamment pour «*la mise en place harmonisée du service électronique paneuropéen d'appel d'urgence (eCall)*».

Le service eCall bénéficie d'un large soutien de toutes les parties intéressées, y compris du Parlement européen, du Conseil, des États membres et du grand public.

- À plusieurs occasions, le **Parlement européen** s'est engagé à apporter **son soutien entier** à la mise en œuvre du système eCall et a invité la Commission et les États membres à prendre toutes les mesures nécessaires pour le déployer de façon harmonisée à travers l'Europe⁸.
- Le **Conseil de l'Union européenne** a jugé prioritaire de définir les mesures nécessaires pour promouvoir la mise en place harmonisée d'un service eCall interopérable à l'échelle de l'UE sur la base de la coopération et d'une normalisation appropriée⁹.
- **La plupart des États membres** ont signé le PdA eCall et soutiennent la mise en œuvre du système.
- Plus de quatre-vingts organismes publics et privés ont également signé le PdA, y compris des représentants de toutes les parties intéressées dans la chaîne de valeur.

Plus de 70% des personnes ayant répondu à l'enquête Eurobaromètre en Europe ont déclaré qu'elles aimeraient que le système eCall fût installé dans leur prochaine voiture¹⁰.

Les progrès ont néanmoins été trop lents et le déploiement du service eCall paneuropéen est très en retard. L'approche non contraignante adoptée dans les précédentes communications et les efforts de la Commission pour normaliser le système eCall et travailler avec toutes les parties intéressées n'ont pas été suffisants. **Aussi est-il urgent de prendre de nouvelles mesures.**

La présente communication vise à informer les institutions de l'UE des progrès accomplis et propose de nouvelles mesures pour commencer à déployer réellement le service eCall en Europe. Les mesures, destinées aux parties intéressées et à la Commission européenne elle-même, prévoient la possibilité d'instaurer un cadre réglementaire pour le déploiement du système. **Ces mesures feront du service paneuropéen d'appel d'urgence embarqué une réalité et aboutiront à ce que des dispositifs eCall soient installés dans les nouveaux véhicules réceptionnés par type en Europe.**

2. FONCTIONNEMENT DU SERVICE PANEUROPEEN D'APPEL D'URGENCE EMBARQUE

Chaque année, en Europe, il se produit plus de 1,2 million d'accidents qui exigent de fournir une assistance médicale, et encore davantage qui nécessitent d'autres types d'assistance. Après un accident, les occupants du véhicule peuvent être en état de choc, ne pas savoir où ils se trouvent, être incapables de communiquer ou d'utiliser un téléphone portable. Dans tous ces

⁸ Résolutions du PE A6-0072/2006 du 27/4/2006, A6-0169/2008 du 6/5/2008, 2008/2216(INI) du 20/1/2009.

⁹ Conclusions du Conseil concernant la communication de la CE «Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe».

¹⁰ Eurobaromètre 267 sur l'utilisation de systèmes intelligents à bord de véhicules.

cas, où que les conducteurs se trouvent en Europe, eCall apporte un plus: le service permet d'**écourter considérablement le délai d'intervention de la protection civile**, de sauver des vies et de limiter la gravité des blessures. Une fois complètement mis en œuvre en Europe, le système eCall procurera d'énormes avantages socio-économiques⁴.

eCall est un service paneuropéen qui fonctionnera dans **tous les États membres de l'Union et les États associés à l'initiative**. Il sera disponible dans **tous les véhicules**, quels que soient la marque du véhicule, le pays et le lieu où celui-ci se trouve réellement. eCall est le seul service offrant une **couverture à l'échelle européenne**: aucun accord particulier ni dispositif supplémentaire ne sera nécessaire et il fonctionnera aussi bien sur votre lieu de vacances et pendant vos déplacements professionnels que chez vous.

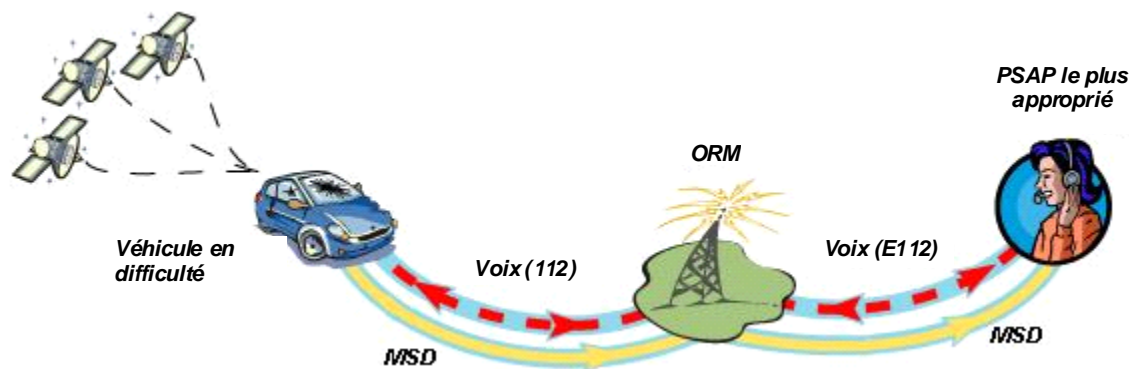


Figure 1. eCall – Principes de fonctionnement

Lorsqu'un accident grave se produit, des capteurs embarqués à bord du véhicule déclenchent automatiquement un appel eCall. Lorsqu'il est activé, **le système embarqué établit une connexion vocale avec le 112** et, en même temps, un message d'urgence, l'**ensemble minimal de données – MSD** (Minimum Set of Data) – comprenant des informations de base sur l'accident comme l'heure, le lieu, la direction que prenait le véhicule (établies d'après les données précises fournies par un système de navigation par satellite comme EGNOS¹¹ et, à partir de 2013, Galileo¹²) et la description de celui-ci, est envoyé avec l'appel vocal. Le système eCall peut aussi être activé manuellement.

L'opérateur de réseau mobile (ORM) détermine que l'appel au 112 est un appel eCall à l'aide du «drapeau eCall» inséré par le module de communication du véhicule. L'ORM traite l'appel eCall comme tout autre appel au 112 et le **dirige vers le centre de réception des appels d'urgence – PSAP** (Public Safety Answering Point)¹³ – le plus approprié selon les pouvoirs publics. L'opérateur du PSAP recevra à la fois l'appel vocal et le MSD.

Les informations fournies par le MSD seront décodées et affichées sur l'écran de l'opérateur du PSAP. **Le lieu où se trouve le véhicule et la direction qu'il prenait** peuvent être

¹¹ European Geostationary Navigation Overlay Service (système européen de navigation par recouvrement géostationnaire). Il accroît la fiabilité et la précision des signaux du système mondial de navigation par satellite GNSS (Global Navigation Satellite System).

¹² GNSS européen devant entrer en service à partir de 2013.

¹³ PSAP: lieu physique où aboutissent d'abord les appels d'urgence, sous la responsabilité d'un pouvoir public ou d'un organisme privé reconnu par le gouvernement. Le PSAP le plus approprié est celui préalablement désigné par les autorités pour prendre en charge les appels d'urgence provenant d'une certaine zone ou les appels d'urgence d'un certain type (c.-à-d. appels eCall).

indiquées sur un système d'information géographique. En même temps, l'opérateur pourra entendre ce qui se passe à l'intérieur du véhicule et, si possible, parler avec ses occupants. Cela aidera l'opérateur à déterminer avec certitude quels services de protection civile (ambulance, pompiers, police) doivent intervenir sur le lieu de l'accident et à transmettre l'alerte et toutes les informations pertinentes au service concerné.

En outre, l'opérateur du PSAP pourra informer immédiatement les centres routiers et de gestion du trafic du fait qu'un incident s'est produit à un endroit précis, permettant ainsi de transmettre rapidement des informations aux autres usagers de la route et donc d'éviter des accidents secondaires, de dégager la voie de circulation et, partant, de limiter les encombrements.

3. COMPTE RENDU DES PROGRES ET DES REALISATIONS

3.1. Progrès des activités de normalisation

La Commission a demandé aux organismes européens de normalisation (ETSI¹⁴, CEN¹⁵) d'élaborer, sur la base des recommandations approuvées par les parties intéressées¹⁶, des normes ouvertes de fonctionnement du système eCall. Cette tâche a été acceptée par les comités techniques ETSI-MSG¹⁷, en collaboration avec le 3GPP¹⁸, pour les normes relatives à la transmission eCall, et par les CT 278 GT 15¹⁹ du CEN pour celles relatives à la structure du MSD et aux exigences fonctionnelles des systèmes. Les principales étapes franchies sont les suivantes:

- Approbation par le CEN de la structure de l'**ensemble minimal de données eCall** («MSD»). Le MSD comprend d'importantes informations permettant de dépêcher les services d'urgence sur le lieu de l'incident et d'accroître leur rapidité d'intervention. Le MSD permet à l'opérateur du PSAP de répondre à l'appel eCall même sans échange vocal.
- Approbation par le 3GPP du **discriminateur eCall** («drapeau eCall») figurant dans la version 8 des spécifications techniques auxquelles les systèmes de télécommunications mobiles doivent satisfaire. Ce discriminateur différenciera les appels au 112 passés depuis un terminal mobile des appels eCall, ainsi que les appels eCall manuels de ceux déclenchés automatiquement.

Cela permettra aux États membres de concevoir l'infrastructure eCall de la façon la plus adaptée à leur infrastructure de protection civile (c.-à-d. centralisée/décentralisée, même PSAP recevant les appels au 112 et les appels eCall ou PSAP différents avec fonction de filtrage, organisme public ou organisme privé reconnu par les pouvoirs publics). Les États membres doivent indiquer aux opérateurs de réseau mobile actifs sur leur territoire le PSAP le plus approprié pour l'acheminement des appels eCall.

¹⁴ Institut européen des normes de télécommunications.

¹⁵ Comité européen de normalisation.

¹⁶ eCall Driving Group: recommandations finales concernant l'introduction du système eCall paneuropéen.

¹⁷ Groupe Service mobile de l'ETSI.

¹⁸ Projet de partenariat de troisième génération.

¹⁹ Comité technique 278 sur les transports routiers et la télématique d'aide au trafic. Groupe de travail 15 sur l'eSafety.

- Approbation par l'ETSI-MSG et le 3GPP des spécifications techniques de base définissant les **protocoles de transmission du MSD** entre le véhicule et l'opérateur du PSAP. La solution retenue prévoit que les données seront transmises par modem intrabande en même temps que l'appel vocal. Il s'agit d'une norme ouverte et l'utilisation du modem intrabande pour le service eCall ne sera soumise à aucun droit de licence.
- Approbation par le CEN des **exigences fonctionnelles de base** du service eCall paneuropéen qui définissent les principes généraux de fonctionnement et d'exploitation. Les exigences fonctionnelles devraient être achevées, avec les protocoles d'application de haut niveau, d'ici à l'automne 2009.

Cet ensemble de normes, sous réserve de leur application par les parties intéressées – constructeurs automobiles et équipementiers, opérateurs de réseau mobile et États membres –, permettra de déployer en Europe un service eCall harmonisé, fiable, interopérable et continu. La liste actualisée des normes peut être consultée à l'adresse: http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

3.2. Progrès concernant l'engagement des principales parties intéressées

3.2.1. *Négociations avec l'industrie automobile*

En 2008, la Commission européenne a tenu des négociations avec des représentants des associations de constructeurs automobiles (ACEA, JAMA et KAMA²⁰) sur l'introduction volontaire du système eCall dans tous les nouveaux véhicules réceptionnés par type.

Les constructeurs automobiles (l'ACEA étant l'un des premiers signataires du PdA eCall) ont confirmé leur engagement en faveur du service eCall et promis de proposer le système en option sur les nouveaux véhicules réceptionnés par type de certaines catégories²¹ trois ans après l'approbation de toutes les normes correspondantes (normes de communication, MSD, exigences fonctionnelles) pour autant que les États membres actualisent leurs infrastructures PSAP de façon à gérer les appels eCall. **Les constructeurs automobiles ont également indiqué que faire d'eCall un équipement standard monté en usine sur tous les véhicules ne serait possible que par voie réglementaire.**

En outre, l'industrie automobile est favorable à la coexistence de la solution eCall paneuropéenne et des **solutions d'appel d'urgence propriétaires** élaborées par certains constructeurs. L'industrie automobile est également intéressée par l'utilisation de la plateforme eCall pour offrir des **services à valeur ajoutée** afin de développer leur activité économique.

3.2.2. *États membres*

Jusqu'à aujourd'hui, le PdA eCall a été signé par quinze États membres: l'Allemagne, l'Autriche, Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Grèce, l'Italie, la Lituanie, les Pays-Bas, le Portugal, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède et la République tchèque. Trois autres pays européens l'ont également signé: l'Islande, la Norvège et la Suisse.

²⁰ ACEA, JAMA, KAMA: associations des constructeurs automobiles européens, japonais et coréens respectivement.

²¹ Le système eCall sera introduit dans les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers (catégories M1 et N1) pour lesquels il existe un mécanisme de déclenchement approprié et, plus tard, dans d'autres catégories de véhicules.

D'autres États membres ont fait part de leur soutien à l'initiative et de leur volonté de signer le PdA à court terme: la Belgique, la Bulgarie, la Hongrie, le Luxembourg, la Pologne et la Roumanie.

Les raisons pour lesquelles les autres États membres ne se sont pas engagés à déployer le service eCall sont diverses mais tiennent surtout au coût d'exploitation. Certains États membres ne veulent pas investir pour perfectionner leurs PSAP afin que ceux-ci puissent recevoir des appels eCall car cela risque d'alourdir les charges fiscales pesant sur tous les particuliers, même ceux qui n'ont pas de voiture. Pourtant, le service profiterait à toute la population, y compris aux usagers des transports publics et aux usagers de la route vulnérables. Il est vrai que le perfectionnement des PSAP et de l'infrastructure de protection civile aura un coût, mais déployer le service eCall dans l'ensemble d'un État membre, et ensuite dans toute l'Union européenne, permettrait de réaliser d'importantes économies d'échelle.

Même si certains États membres hésitent encore, la plupart sont disposés à avancer et à mettre en œuvre le système eCall. Dès lors que les normes de base pertinentes existent²², les États membres doivent commencer à mettre en œuvre la fonctionnalité eCall dans leur infrastructure de protection civile. En plus de sauver des vies, cela inciterait les industriels à installer des systèmes eCall à bord des véhicules et à réaliser des économies d'échelle par un plus large déploiement.

3.2.3. *Opérateurs de réseau mobile*

Les opérateurs de télécommunications mobiles doivent traiter les appels eCall de la même façon qu'ils traitent les appels au 112. Ils doivent activer l'indicateur eCall sur leurs réseaux de façon à pouvoir identifier les appels eCall et les diriger vers le PSAP le plus approprié selon les autorités nationales.

GSM Europe, association représentant les opérateurs européens de réseau mobile, a constitué une équipe spéciale afin d'élaborer des stratégies de déploiement du service eCall en Europe, de contribuer à la normalisation et de participer aux travaux de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall²³.

3.2.4. *Services de protection civile*

Les États membres doivent perfectionner leur service de protection civile et l'infrastructure PSAP de façon à pouvoir traiter les appels eCall et les données contenues dans le MSD.

Les représentants des PSAP ont activement participé à la définition des spécifications eCall et la définition finale du service correspond aux besoins des services de protection civile.

Dans les pays disposant d'une infrastructure PSAP moderne capable de traiter les informations de localisation des appels mobiles au 112 (E112), cela représentera un investissement minime. Dans les pays où le système est moins développé, la conception du service eCall, comprenant

²² Voir http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/ecallstandards/

²³ Cette plateforme est l'organe de coordination réunissant des représentants des associations de parties intéressées et des plateformes nationales. Elle vise à orienter, coordonner et superviser les progrès de la mise en œuvre du système en Europe de façon à y assurer un déploiement du service eCall efficace, harmonisé et en temps utile. Voir http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/ecall_implementation_platform/

le discriminateur eCall, offre plusieurs possibilités comme la mise en place d'une plateforme intermédiaire. Néanmoins, le perfectionnement de l'infrastructure PSAP constitue un investissement essentiel pour sauver des vies.

3.3. Le système eCall offre une possibilité de déployer des services à valeur ajoutée

Le système eCall repose sur des éléments techniques (positionnement par satellite, fonctions de traitement et de communication) qui sont aussi à la base de plusieurs applications embarquées, notamment de celles exigées par la réglementation, existante ou prévue, applicable aux véhicules utilitaires ou de tourisme, comme le tachygraphe numérique ou le télépéage, ou les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses et d'animaux vivants.

La rationalisation et l'intégration de toutes ces applications dans une architecture cohérente de système ouvert pourraient avoir comme résultats une efficacité et une facilité d'utilisation accrues, une réduction des coûts et une plus grande extensibilité, permettant ainsi d'ajouter ultérieurement des applications nouvelles ou perfectionnées sans adaptation supplémentaire. Cette approche modulaire permettra aisément l'ajout à moindre coût de fonctions et d'applications concernant la sécurité routière, la mobilité personnelle, le soutien logistique et l'accès aux informations multimodales. La définition du concept de «plateforme embarquée ouverte» est inscrite dans le plan d'action STI et la mise en place d'un service eCall fondé sur ce concept contribuerait utilement à le promouvoir.

L'industrie automobile et des télécommunications ainsi que les prestataires de services tireront avantage des nouveaux services offerts par l'introduction de la plateforme télématique eCall dans tous les véhicules, ce qui est particulièrement précieux en temps de crise.

Les transporteurs routiers bénéficieront d'un service de gestion des incidents plus efficace étant donné que le système eCall permet de signaler immédiatement tout incident.

Les services de protection civile pourront disposer de la description du véhicule incluse dans le MSD, ce qui les informera de la structure exacte du véhicule (c.-à-d. de l'emplacement exact des batteries et des systèmes d'allumage) et réduira donc considérablement le délai d'intervention pour désincarcarer les occupants et éviter d'éventuels accidents²⁴.

En outre, il est à prévoir que de l'équipement de seconde monte sera mis au point afin de fournir le service eCall dans les modèles de voiture déjà présents sur le marché. Ces systèmes de seconde monte devront satisfaire aux exigences fonctionnelles du service eCall paneuropéen standard.

3.4. Coexistence du service eCall paneuropéen et des services eCall propriétaires

Différents constructeurs automobiles et prestataires de services en Europe et dans le monde proposent des services d'appel d'urgence embarqués propriétaires (p. ex. Volvo OnCall, GM OnStar, PSA, Fiat, BMW). Ces services sont généralement groupés avec d'autres services comme l'assistance au dépannage, la téléphonie mobile embarquée, la navigation dynamique, etc. Les appels d'urgence sont reçus par des centres d'appel privés qui transfèrent les appels et les données relatives à l'accident aux PSAP. Chaque constructeur doit parvenir à un accord

²⁴ Voir l'étude d'accidentologie de l'ADAC sur les fiches de secours. www.adac.de/rettungskarte

avec les autorités responsables des PSAP dans chacun des pays où il souhaite déployer le service, au cas par cas.

Même si ces services, mis en place il y a plus de 10 ans, ont démontré leur utilité et confirment les avantages que le système eCall peut procurer, leur taux de pénétration reste faible en Europe (moins de 0,4% du parc automobile). Le service est en principe proposé sur les voitures haut de gamme uniquement et ne couvre pas tous les pays d'Europe.

Dans les États membres où il existe un accord pour prendre en charge les services eCall propriétaires avec une qualité de service analogue à celle du service eCall paneuropéen, le constructeur automobile serait libre de choisir le type de système pris en charge (service eCall paneuropéen ou service eCall propriétaire). À cet effet, le CEN élabore des exigences fonctionnelles normalisées pour les tiers fournissant le service eCall (TPS-eCall). Dans les autres États membres, les constructeurs automobiles doivent mettre en œuvre le système eCall paneuropéen. Si l'acheteur d'un véhicule ne choisit pas la solution eCall propriétaire, le constructeur automobile doit équiper le véhicule du système eCall paneuropéen.

Indépendamment de la solution retenue par le constructeur automobile, **un service d'appel d'urgence embarqué**, assurant une liaison vocale et au moins la transmission du MSD eCall, **doit être fourni sans discontinuité dans tous les États membres de l'UE.**

Une fois le système eCall complètement déployé en Europe, les fournisseurs de services eCall propriétaires pourront aussi migrer vers le service eCall paneuropéen, c.-à-d. que les appels d'urgence embarqués aboutiront au 112 tandis que tous les autres services resteront inchangés.

4. RECOMMANDATIONS

4.1. Nécessité d'engager de nouvelles actions

Le déploiement du service eCall était initialement prévu pour 2009. Malgré l'existence de normes et la détermination d'une majorité de parties intéressées, **les progrès ont été trop lents et la mise en service a pris beaucoup de retard.**

Un problème majeur posé par le déploiement du service eCall tient à ce que toutes les parties intéressées doivent agir en même temps, c.-à-d. que l'industrie automobile, les opérateurs de téléphonie mobile, les services de protection civile et les États membres doivent chacun mettre en œuvre une partie du service. **Pour sortir de cette impasse, la Commission étudie trois options stratégiques:** (1) ne pas intervenir et laisser les forces du marché mettre en place le service; (2) soutenir l'introduction volontaire du système par l'industrie ou (3) imposer la mise en place du service par des mesures réglementaires.

(1) Concernant l'option de la non-intervention, les services d'appel d'urgence embarqués propriétaires ont démontré leur utilité, mais leur pénétration du marché est très lente et ils concernent surtout les voitures de haut de gamme et certains pays d'Europe seulement. En outre, les services de protection civile devront se mettre en relation avec différents systèmes propriétaires, ce qui accroît la complexité du service. L'enjeu étant de sauver des vies, cette option est à l'évidence inacceptable.

(2) L'approche volontaire conduirait à la mise en place du service eCall en Europe, mais trop lentement. L'engagement de l'industrie à proposer le système eCall en option sur tous les véhicules de certaines catégories constitue une avancée et, à terme et pour autant que les

services de protection civile soient perfectionnés, ferait augmenter le taux de pénétration du service. Toutefois, ne proposer le système eCall qu'en option n'engendrerait pas les mêmes économies d'échelle, ce qui pourrait faire monter le prix du service, en réduire la demande et limiter sa pénétration et, par conséquent, ses avantages.

(3) L'approche réglementaire consisterait à faire d'eCall un équipement standard installé dans tous les nouveaux véhicules en Europe, en commençant par certaines catégories²¹ au cours d'une période transitoire, et constituerait un cadre pour le traitement des appels eCall par les réseaux de télécommunications et les PSAP sur la base des réglementations existantes. Cette approche permettrait de mettre le service eCall à la disposition de tous les Européens, d'accélérer son adoption et d'exploiter tout son potentiel pour sauver des vies et limiter la gravité des blessures. En outre, la sécurité résultant de l'approche réglementaire devrait accélérer l'introduction de systèmes eCall par les constructeurs automobiles, donc favoriser la mise en place du service avant même qu'il soit obligatoire et, en même temps, stimuler le marché des services télématiques en Europe.

4.2. Mesures proposées

Les mesures proposées ci-dessous visent à faire du service eCall paneuropéen une réalité en Europe. Les parties intéressées doivent prendre les mesures suivantes:

- (1) La Commission, les États membres et toutes les autres parties intéressées contribueront activement aux travaux de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall (EeIP)²³ et de ses équipes spéciales afin que toutes les définitions, orientations et bonnes pratiques pour un déploiement efficace et harmonisé du service eCall en Europe soient disponibles à temps.
- (2) La Commission, avec les États membres et d'autres parties intéressées, lanceront des campagnes de sensibilisation coordonnées pour mieux expliquer le service et en augmenter la demande.
- (3) Les États membres, les organisations de PSAP, l'industrie automobile et des télécommunications, avec d'autres parties intéressées, réaliseront des projets pilotes de prédéploiement respectant les normes ayant été approuvées. La Commission pourra contribuer financièrement à ces projets pilotes au titre du programme pour la compétitivité et l'innovation.

L'objectif final est de déployer complètement le service eCall paneuropéen et d'en faire un équipement standard dans tous les nouveaux véhicules réceptionnés par type en Europe. La Commission contrôlera l'efficacité de l'approche volontaire décrite ci-dessus. Si aucun progrès significatif n'est effectué d'ici à la fin de 2009, concernant tant la disponibilité des dispositifs eCall à bords des véhicules que les investissements nécessaires dans l'infrastructure PSAP, la Commission envisagera de prendre les mesures réglementaires suivantes en 2010:

- (1) Une recommandation aux États membres et visant les opérateurs de réseau mobile à propos de la transmission des appels eCall, y compris du MSD, entre les systèmes embarqués et les PSAP. Les orientations reposeraient sur le numéro d'appel d'urgence

unique européen à fonction de localisation (E112)²⁵ et l'ensemble de normes relatives à la transmission de l'appel eCall.

- (2) Une proposition de règlement, en vertu de la législation concernant la réception par type de véhicule²⁶, en vue de l'introduction de l'élément embarqué du service eCall dans les nouveaux véhicules réceptionnés par type en Europe, en commençant par certaines catégories²¹, sur la base des exigences fonctionnelles approuvées par les organismes européens de normalisation.
- (3) L'évaluation d'une possible mesure réglementaire concernant le perfectionnement de l'infrastructure PSAP exigé pour la réception et le traitement appropriés des appels eCall, dans le cadre de la proposition de directive sur le déploiement des STI en Europe⁷. Le règlement consécutif, qui imposerait aux États membres d'engager les actions nécessaires à la mise en œuvre du système eCall, serait fondé sur les recommandations de l'EeIP.

5. CONCLUSIONS

Parmi les systèmes de transport intelligents pouvant être déployés à court terme, eCall a été défini comme l'un des moins coûteux et des plus efficaces pour la sécurité routière. La technologie est au point et les organismes européens de normalisation ont établi les normes nécessaires pour assurer un fonctionnement fiable et interopérable du service eCall à l'échelle de l'Europe. Les usagers reconnaissent l'utilité du système eCall et souhaitent en disposer, à un prix abordable, dans leur prochain véhicule. Le Parlement européen et la plupart des États membres se sont engagés à apporter leur soutien entier au service eCall. Les parties intéressées ont conjugué leurs efforts au sein de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall pour assurer le déploiement harmonisé et en temps utile du service en Europe.

Il est désormais temps de déployer les systèmes dans les véhicules, les réseaux de télécommunications mobiles et les infrastructures de protection civile. Dans la présente communication, la Commission propose des mesures afin d'accélérer la mise en place du service eCall comme partie intégrante de l'équipement de tous les nouveaux véhicules en Europe. Un système permettant de sauver 2 500 vies par an et d'atténuer la souffrance de milliers de familles ne doit pas être retardé davantage. Si l'approche volontaire ne permet pas d'atteindre l'objectif de mettre en place le service eCall en Europe, la Commission envisagera d'instaurer, en 2010, de nouvelles mesures réglementaires pour faire d'eCall un équipement standard dans les nouveaux véhicules réceptionnés par type en Europe, faire baisser le coût des systèmes et garantir son déploiement dans tous les pays européens.

²⁵ Directive 2002/22/CE du 7 mars 2002 «service universel» et recommandation 2003/558/CE de la Commission du 25 juillet 2003 concernant le traitement des informations relatives à la localisation de l'appelant dans les réseaux de communications électroniques en vue de la prestation de services d'appels d'urgence à localisation.

²⁶ Directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.