

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'Union européenne»

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD)

et sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE»

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD)

(2013/C 341/11)

Rapporteur général: **M. Thomas McDONOGH**

Le 1^{er} et le 5 juillet 2013, respectivement, le Parlement européen et le Conseil ont décidé, conformément à l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

"Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'Union européenne"

COM(2013) 315 final — 2013/0166 (COD).

Le 27 juin et le 1^{er} juillet 2013, respectivement, le Conseil et le Parlement européen ont décidé, conformément à l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

"Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE"

COM(2013) 316 final — 2013/0165 (COD).

Compte tenu de l'urgence des travaux, le Comité économique et social européen a décidé au cours de sa 492^e session plénière des 18 et 19 septembre 2013 (séance du 19 septembre 2013) de nommer M. McDONOGH rapporteur général, et a adopté le présent avis par 141 voix pour et une abstention.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le Comité relève que 28 000 personnes ont été tuées et 1,5 million blessées sur les routes de l'UE en 2012. Il est fermement convaincu de l'importance majeure que revêt la réduction du nombre de victimes de la route pour la société et souscrit à l'objectif ambitieux de la Commission de réduire ce nombre de moitié par rapport à 2010, au cours de la période 2011-2020.

1.2 Le Comité accueille favorablement les propositions de décision et de règlement sur la mise en œuvre du service eCall présentées par la Commission, lesquelles visent à garantir qu'à compter du mois d'octobre 2015, tous les nouveaux modèles de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers soient équipés du système eCall basé sur le numéro 112 et que soient mises en place les infrastructures requises pour la bonne réception et le traitement approprié des appels eCall dans les centres de réponse aux appels d'urgence (Public Safety Answering Points - PSAP), de manière à assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du service eCall dans toute l'Union européenne.

1.3 Le CESE approuve les conclusions de l'analyse d'impact sur le service eCall, qui ont démontré que le seul moyen de faire

profiter les citoyens de l'Union des bénéfices qu'il procure était d'en rendre l'introduction obligatoire. Dans bon nombre de ses avis, le Comité avait d'ailleurs averti la Commission qu'une approche volontaire était vouée à l'échec.

1.4 Le CESE fait observer que les propositions présentées ne concerneront que les nouveaux types de véhicules dont la première homologation intervient le 1^{er} octobre 2015 ou ultérieurement, et que les modèles existants pourront donc continuer à être fabriqués et vendus sans le dispositif eCall après cette échéance. Tout en mesurant les coûts qui pourraient en résulter pour les constructeurs automobiles, le CESE appelle ces derniers à installer dès que possible la technologie eCall sur les types de véhicules existants qui seront fabriqués après octobre 2015.

1.5 Le Comité constate que les propositions ne prévoient pas l'installation de la technologie eCall sur les motocycles et autres deux-roues motorisés. Conscient du grave problème que représente le risque de décès et de blessure encouru par les conducteurs et passagers de ces types de véhicules, le CESE appelle instamment les constructeurs automobiles et les États membres à étendre, dans les plus brefs délais, le système eCall aux deux-roues motorisés.

1.6 Par ailleurs, le Comité insiste à nouveau pour que la Commission présente le plus rapidement possible des propositions pour améliorer de manière significative la sécurité active et passive des deux-roues motorisés.

1.7 Le Comité est impressionné par les bons résultats produits par la mise en place, dans un certain nombre d'États membres, d'autorités responsables de la sécurité routière, chargées de superviser la mise en œuvre de la stratégie nationale en la matière, de dispenser des conseils sur la politique à adopter et de promouvoir les meilleures pratiques dans ce domaine. Le Comité estime qu'il serait judicieux de créer une agence européenne de la sécurité routière qui contribuerait à harmoniser et à stimuler la mise en œuvre de la politique de sécurité routière dans toute l'UE, notamment le déploiement du service eCall. Cet organe rassemblerait des experts de la sécurité routière nommés par les États membres.

1.8 Le Comité attire l'attention de la Commission sur ses avis précédents traitant de la sécurité routière et dans lesquels il soulignait la nécessité d'une introduction obligatoire du service eCall⁽¹⁾.

2. Contenu essentiel des propositions

2.1 Le service eCall

La technologie eCall est conçue pour émettre des appels d'urgence embarqués en formant le 112, le numéro d'appel d'urgence unique européen, soit de manière automatique, en cas d'accident, soit par activation manuelle. Le système eCall compose automatiquement le 112 en cas d'accident grave. Il communique aux services d'urgence la position du véhicule, même si le conducteur est inconscient ou incapable de téléphoner. En 2011, la Commission européenne a adopté une recommandation (2011/750/UE) par laquelle elle entendait s'assurer, auprès des exploitants de réseaux mobiles, de la capacité de leurs réseaux à prendre en charge les appels eCall.

2.2 À l'heure actuelle, à peine 0,7 % des véhicules sont équipés de dispositifs eCall privés dans l'UE, et ce chiffre n'augmente guère. Ces systèmes propriétaires ne permettent pas une interopérabilité ou une continuité du service à l'échelle de l'UE.

2.3 Projet de règlement

Le projet de règlement vise à fixer les exigences en matière de réception par type pour la technologie eCall et à en rendre l'installation obligatoire pour les nouveaux types de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers à partir d'octobre 2015. La proposition définit les obligations incombant aux constructeurs automobiles et aux États membres, les exigences relatives à la protection des données et de la vie privée des utilisateurs, les véhicules auxquels le règlement s'applique et la date d'introduction.

2.4 Projet de décision

Le projet de décision a pour objectif de garantir que tous les centres de réponse aux appels d'urgence soient à même de

traiter les messages eCall lancés, soit de manière automatique, soit par activation manuelle du système, en cas d'accident. La Commission entend s'assurer que les appels eCall soient émis, transmis et traités de manière homogène dans toute l'UE à compter du 1^{er} octobre 2015.

2.5 Dispositions du règlement

La proposition de règlement définit des exigences juridiques, parmi lesquelles figurent les prescriptions suivantes:

2.5.1 Les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers sont tenus de veiller à ce que les nouveaux modèles desdits véhicules fabriqués et réceptionnés à partir d'octobre 2015 soient équipés de dispositifs eCall conformes.

2.5.2 Les États membres sont invités à s'assurer qu'à compter du 1^{er} octobre 2015, les nouveaux types de véhicules visés par la proposition de règlement obtiennent une réception CE complète.

2.5.3 Les autorités compétentes en matière de réception doivent s'assurer, avant de délivrer le certificat de réception, que ces véhicules satisfont bien aux normes prescrites.

2.5.4 Les constructeurs ont l'obligation de garantir que la technologie eCall ne permet pas de soumettre les véhicules à une surveillance constante.

2.5.5 Des garanties suffisantes contre la surveillance doivent être prévues et les utilisateurs doivent être informés du traitement qui sera réservé aux données utilisées par le système.

2.5.6 La Commission est habilitée à adopter des actes délégués aux fins d'établir les exigences techniques applicables aux systèmes embarqués, de définir les dispositions en matière de protection de la vie privée des utilisateurs et, sur la base d'une analyse coûts/bénéfices, d'accorder des dérogations à certaines classes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers.

3. Observations générales

3.1 Le Comité relève que 28 000 personnes ont été tuées et 1,5 million blessées sur les routes de l'UE l'année dernière. Lorsque les services d'urgence sont appelés pour un accident de la route, chaque minute compte pour sauver des vies et limiter la gravité des blessures. Or les personnes blessées dans un accident ne sont pas toujours en état de téléphoner aux services d'urgence.

3.2 La technologie eCall résout ce problème en alertant immédiatement ces derniers même si le conducteur ou le passager du véhicule est inconscient ou incapable de téléphoner pour une autre raison. Le CESE note également que ce dispositif doit permettre aux secours d'arriver plus rapidement, le gain de temps étant estimé à 40 % dans les zones urbaines et à 50 % dans les zones rurales, et qu'une fois déployé à large échelle, il sauvera chaque année plusieurs centaines de vies en Europe, tout en limitant la gravité des blessures et traumatismes dans des dizaines de milliers de cas.

⁽¹⁾ JO C 80 du 30.3.2004, p. 77, JO C 168 du 20.7.2007, p. 71, JO C 77 du 31.3.2009, p. 70, JO C 48 du 15.2.2011, p. 27 et JO C 132 du 3.5.2011, p. 94.

3.3 Un certain nombre d'États membres se sont dotés d'autorités nationales de la sécurité routière, habilitées à évaluer la stratégie menée en matière de sécurité routière et à conseiller leurs gouvernements respectifs sur les actions prioritaires à entreprendre. La création d'une Agence européenne de la sécurité routière dotée d'un mandat clair couvrant tous les domaines y afférents (infrastructures, véhicules, usagers de la route) dans toute l'Union pourrait contribuer à améliorer la mise en œuvre d'une stratégie européenne harmonisée en matière de sécurité routière. Cette Agence pourrait se voir confier des tâches spécifiques aux fins de repérer, de préciser, d'établir et de promouvoir les meilleures pratiques, ainsi que de renforcer la coopération et l'échange d'informations transfrontaliers.

4. Observations spécifiques

4.1 La proposition concerne uniquement la réception par type des nouvelles voitures particulières et des nouveaux véhicules utilitaires légers et n'impose aucune obligation de s'assurer de l'installation du dispositif eCall avant la première immatriculation, ce qui implique que les modèles existants de ces véhicules peuvent continuer à être fabriqués et vendus sans eCall. Le

Comité fait observer qu'avec une telle politique, on ne peut espérer de pénétration complète du service eCall avant 2033. Tout en comprenant la nécessité de tenir compte de l'impact financier et des problèmes de conception qui pourraient en résulter pour les constructeurs automobiles, le CESE souhaiterait que ceux-ci installent dès que possible la technologie eCall sur les types de véhicules existants qui seront fabriqués après octobre 2015.

4.2 Le règlement concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué ne s'appliquera pas aux deux-roues motorisés (motos, etc.). Or les conducteurs de ces véhicules courent un risque de subir des blessures graves qui est 18 à 20 fois plus élevé que celui auquel sont exposés les automobilistes. Il y a lieu de se pencher avec une attention particulière sur les questions de sécurité routière concernant cette classe de véhicules à haut risque. Parallèlement à l'installation de la technologie eCall, il convient que des propositions pour améliorer la sécurité active et passive des deux-roues motorisés soient formulées le plus rapidement possible.

Bruxelles, le 19 septembre 2013.

Le président
du Comité économique et social européen
Henri MALOSSE
