

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 74/408/CEE du Conseil relative aux sièges, à leurs ancrages et aux appuis-tête des véhicules à moteur»

(COM(2003) 361 final — 2003/0128 (COD))

(2004/C 80/02)

Le 3 juillet 2003, le Conseil a décidé, conformément à l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 12 novembre 2003 (rapporteur: M. Ranocchiaro).

Lors de sa 404^e session plénière des 10 et 11 décembre 2003 (séance du 10 décembre), le Comité économique et social européen a adopté l'avis suivant par 102 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention.

1. Introduction

1.1. La proposition à l'examen s'inscrit dans le cadre de la réglementation générale sur la réception des véhicules et des dispositifs y relatifs.

1.2. L'installation des sièges, de leurs ancrages et appuis-tête constitue un aspect technique qui revêt une importance particulière et doit être réglementé au niveau communautaire.

1.3. La présentation simultanée de trois propositions de directive⁽¹⁾ repose sur le principe fondamental d'une harmonisation totale au moyen d'une réglementation communautaire unique, d'une seule et même procédure de réception et d'une entrée en vigueur synchronisée dans l'ensemble de l'Union.

1.4. Les normes de réception à l'examen sont rendues nécessaires par l'extension de l'installation et du port des ceintures de sécurité à une gamme plus large de véhicules.

1.5. Jusqu'à présent, le port de la ceinture de sécurité n'était en effet obligatoire que dans les voitures particulières (catégorie M1) et dans les véhicules légers affectés au transport de marchandises, c'est-à-dire d'un poids inférieur à 3,5 t (N1), uniquement pour les occupants installés sur les sièges avant. Cette obligation ne s'appliquait par contre pas aux véhicules plus lourds affectés au transport de marchandises (N2 et N3) ni aux minibus et aux autocars (M2 et M3).

1.6. Le port obligatoire de la ceinture de sécurité n'a été étendu que récemment à toutes les catégories de véhicules à moteur affectés au transport de personnes et de marchandises⁽²⁾.

1.7. En l'absence de procédure de réception communautaire relative aux véhicules autres que les voitures particulières, les États membres peuvent décider, sur une base nationale, d'appliquer ou non les trois directives en vigueur, dont la modification est proposée par les trois propositions de directive à l'examen.

1.8. L'installation prévue de ceintures de sécurité dans des véhicules plus lourds suppose non seulement que l'on monte des ceintures à deux ou trois points mais aussi que leurs ancrages soient fixés aux sièges au lieu d'être aménagés dans la structure du véhicule comme c'est le cas pour les voitures particulières. Par conséquent, il y a lieu de se conformer aux trois directives proposées.

2. Observations du Comité

2.1. Le CESE se félicite de l'approche réglementaire qui tend à une harmonisation totale au sens de l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne.

2.2. Les mesures prévues par la proposition à l'examen répondent à la nécessité d'améliorer la sécurité des passagers et s'inscrivent donc à juste titre dans le cadre du Programme d'action européen pour la sécurité routière⁽³⁾.

2.3. La directive que l'on propose de modifier contient déjà toutes les normes techniques et administratives pour la réception de véhicules appartenant à des catégories autres que M1.

2.4. La véritable nouveauté réside dans l'interdiction d'installer des sièges disposés latéralement dans les nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} juillet 2004 et dans les véhicules neufs de toutes les catégories (M1, M2, M3 classes II ou B), à l'exception des autobus urbains, à compter du 1^{er} janvier 2006.

(1) La directive COM(2003) 361 final faisant l'objet du présent avis est en effet accompagnée de la directive COM(2003) 362 final sur les ancrages des ceintures de sécurité et de la directive COM(2003) 363 final sur les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue.

(2) Directive 2003/20/CE du 8.4.2003, JO L 115 du 9.5.2003.

(3) Communication de la Commission COM(2003) 311 final du 2.6.2003, sur laquelle un avis est en cours d'élaboration au CESE.

2.5. Cette interdiction a en effet été décidée sur la base des conclusions d'une recherche menée par des experts externes, aux termes desquelles «la disposition longitudinale de sièges doit être interdite dans les autocars dans lesquels il n'est pas permis de se tenir debout» (1).

2.6. Si la réglementation prévoit opportunément des exceptions à cette interdiction (sièges des autocaravanes uniquement destinées à être utilisées lorsque le véhicule est à l'arrêt, ambulances, etc.), le Comité critique toutefois les deux aspects suivants:

- la disparition, dans les autocars, des «coins salons» et, par conséquent, d'espaces plus confortables;
- les délais, trop serrés, de mise en œuvre de la réglementation.

2.7. La sécurité est une valeur universelle qui doit être promue par l'ensemble des acteurs concernés. Il est nécessaire de tout mettre en œuvre, tant sur le plan technique qu'économique, pour atteindre cet objectif. Cette approche ne semble toutefois pas être pleinement suivie par les dispositions de la proposition à l'examen, dans la mesure où elle interdit en réalité les solutions de confort et de classe requises, par exemple, dans les autocars utilisés pour des voyages internationaux de longue distance.

2.8. Tout en étant convaincu de la nécessité de respecter strictement les critères de sécurité, le Comité nourrit des doutes quant aux avantages réels d'une telle interdiction et déplore l'absence de données statistiques sur le nombre d'accidents ayant impliqué des autocars équipés de ce type de sièges et leurs incidences sur les passagers.

(1) Conclusions d'une recherche réalisée par Cranfield Impact Center (juillet 2001).

2.9. Par ailleurs, le Comité a le sentiment que l'option de l'interdiction découle de l'approche même de la recherche effectuée, axée exclusivement sur le meilleur type de ceinture de sécurité dont il convient d'équiper les sièges, ainsi que de l'impossibilité d'apporter une réponse immédiate sur les plans technique et de la production. Des études sont en effet en cours dans certains États membres afin de conférer aux sièges en question un niveau de sécurité identique à celui des sièges orientés vers l'avant.

2.10. Le Comité souhaite par conséquent que la date d'entrée en vigueur de l'interdiction soit reportée afin que l'industrie dispose d'un délai approprié au cas où des solutions techniques satisfaisantes seraient mises au point entre-temps.

2.11. Par ailleurs, le Comité demande que l'avant-dernier paragraphe du point 3 de l'exposé des motifs de la proposition COM(2003) 361 final soit rectifié, étant donné que la directive 91/671/CEE a déjà été modifiée par la directive 2003/20/CE du 8 avril 2003, mentionnée dans l'introduction du présent avis.

3. Conclusions

3.1. Sans préjudice des réserves émises concernant la disposition longitudinale des sièges et les délais de mise en œuvre de l'interdiction, le Comité ne peut que se rallier à l'objectif visé par la proposition, à savoir l'introduction de normes de sécurité toujours plus élevées, et ce, même si les mesures prévues sont susceptibles d'entraîner des frais supplémentaires, par exemple pour les autocars. Sauver des vies humaines est un but vers lequel il y a lieu de tendre en recourant aux solutions les plus adéquates, qui doivent toujours être le fruit de recherches ciblées, surtout si l'on veut se rapprocher de l'objectif ambitieux du 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.

Bruxelles, le 10 décembre 2003.

Le Président

du Comité économique et social européen

Roger BRIESCH
