



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2002/14
14 janvier 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Trente-huitième session, 19-22 mars 2002,
points 5 c) et 5 e) de l'ordre du jour)

PROTECTION DES USAGERS VULNERABLES DE LA ROUTE

**Conclusions du 26 novembre 2001
du CONSEIL MARCHÉ INTÉRIEUR, CONSOMMATEURS ET TOURISME
de l'Union européenne**

"LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
ayant procédé à un débat sur la communication de la Commission du 11 juillet 2001 intitulée
"Protection des piétons : engagement de l'industrie automobile européenne",

RAPPELLANT

- sa résolution du 26 juin 2000 relative au renforcement de la sécurité routière, par laquelle il invitait la Commission, notamment, à présenter le plus rapidement possible les propositions à caractère législatif visant à concrétiser les mesures mentionnées;
- la mesure à caractère législatif, préconisée dans ladite résolution, et qui consistait à "Adopter une directive relative à l'homologation de véhicules présentant un profil avant moins agressif en cas de choc pour les usagers de la route les plus vulnérables, notamment les enfants, les piétons et les cyclistes" ;

PRENANT ACTE

- de l'intention de la Commission d'adopter une recommandation qu'elle adressera aux associations de constructeurs, invitant ceux-ci à souscrire à un engagement volontaire pour renforcer la protection des piétons et des autres usagers de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur;

- du résultat des négociations menées par la Commission avec l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) et de la poursuite des négociations avec les associations de constructeurs du Japon et de la Corée (JAMA et KAMA);

ADOPTÉ LES CONCLUSIONS SUIVANTES :

"LE CONSEIL,

1. APPUIE

- les efforts consentis par la Commission visant à obtenir un engagement de l'industrie automobile européenne en faveur d'une meilleure sécurité des piétons;
- la volonté des constructeurs d'œuvrer davantage dans la voie d'une sécurité accrue envers les usagers vulnérables ;

2. CONSTATE

- que l'engagement de l'industrie vise à rendre les nouveaux types de véhicules conformes aux recommandations du Centre commun de recherche de la Commission (JRC) à compter du 1^{er} juillet 2005, et les véhicules neufs sur une période allant de 2010 à 2012,
- que les objectifs de *l'European Enhanced Safety Vehicle Committee* (EEVC) seraient atteints à partir de 2010 pour les nouveaux types de véhicules et de 2012 à 2014 pour les véhicules neufs, sous réserve d'une évaluation de faisabilité, à réaliser pour le 1^{er} juillet 2004,
- que l'engagement prévoit, outre les mesures précitées, relatives à l'homologation,
 - = l'équipement en ABS de tous les nouveaux véhicules neufs à partir de 2003,
 - = l'équipement en systèmes d'éclairage de jour (DRL) de tous les véhicules neufs à partir de 2002,
 - = les "pare-bufiles" rigides ne seront plus installés sur les véhicules neufs à partir de 2002;
- = l'équipement progressif des systèmes de sécurité active ;

3. FAIT OBSERVER

- que le recours à l'instrument de l'engagement volontaire n'apparaît pas nécessaire pour anticiper la mise en vigueur des mesures recommandées par l'EEVC, les délais envisagés permettant d'agir par voie de directive;
- que l'équipement en ABS des véhicules neufs à partir de 2003 n'engendre pas une situation très différente de celle créée par la directive 98/12/CE, puisque les types de véhicules homologués depuis le 31 mars 2001 prévoient un tel équipement, et que plusieurs États membres le rendent obligatoire avant 2004 ; une modification de cette directive permettrait d'ailleurs d'atteindre le même but,
- que le Conseil ne s'est pas encore prononcé sur l'opportunité de prévoir un système d'éclairage de jour (DRL), tant du point de vue de la sécurité routière que de celui de la consommation d'énergie ; que l'application d'une telle mesure exige une harmonisation préalable des modalités techniques ,
- que la suppression de l'équipement "pare-bufiles" rigides sur les véhicules neufs constitue certainement un progrès pour la sécurité routière, mais qu'il convient, d'une part, d'en exclure l'utilisation dans la circulation routière, notamment en encourageant leur suppression sous forme d'accessoires indépendants vendus par les équipementiers

automobiles, et, d'autre part, d'étendre cette mesure à tous les véhicules neufs des catégories M1 et N1 ;

4. **SOULIGNE** la nécessité de garantir

- la validité juridique des mesures envisagées, et leur compatibilité avec les réglementations existantes, notamment pour ce qui concerne les dispositions relatives à l'homologation et à la réception des véhicules ,
- des procédures transparentes et uniformes de contrôle et de suivi,
- l'indépendance et l'objectivité des organismes chargés des essais,
- une parfaite concurrence entre les constructeurs, en évitant la mise sur le marché de véhicules qui ne répondraient pas aux exigences définies;

5. **CONSIDERE**

- qu'un engagement volontaire de la part de l'industrie des constructeurs automobiles n'est acceptable que s'il offre toutes ces garanties,
- que, dans l'hypothèse où certains manquements à cet engagement devaient être constatés, l'élaboration, l'adoption et la transposition de directives visant à rendre obligatoires les mesures souhaitées, se traduiraient par un retard important.

6. **ACCEPTE** à titre exceptionnel le principe d'un engagement volontaire, en ce qu'il permet de mettre en œuvre plus rapidement certaines mesures améliorant la sécurité des piétons et des autres usagers vulnérables ;

7. **SOUHAITE** dans l'optique d'une mise en œuvre rapide de ces mesures, que l'engagement de l'industrie de mettre en conformité les nouveaux types de véhicules et les véhicules neufs avec les objectifs de l'EEVC, soit appliqué, le cas échéant, plus rapidement en fonction de l'évaluation de faisabilité à réaliser pour le 1er juillet 2004.

8. **SUBORDONNE** toutefois cet accord aux conditions suivantes :

- la mesure de suppression des pare-buffles rigides doit être étendue à tous les véhicules neufs des catégories M1 et N1 ;
- les États membres seront associés à la mise en œuvre de l'accord ; les autorités compétentes en matière de réception CE seront associées aux procédures de contrôle et de suivi ; à cet effet, la Commission pourrait s'inspirer du cadre adopté pour l'accord volontaire sur la réduction du CO₂ (décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000) ;
- la Commission demandera l'inscription à l'ordre du jour des travaux du WP 29 de la Commission Économique pour l'Europe de l'ONU, des mesures contenues dans l'accord, pour servir de base technique à un Règlement harmonisé mondial relatif à la protection des piétons ;
- la mesure d'allumage permanent des feux de jour (DRL) doit être reportée jusqu'à ce que soient définies les modalités techniques ; la Commission est invitée à soumettre la question des feux de jour au Groupe à Haut Niveau de la sécurité routière ;

9. **SOULIGNE**, en conclusion, qu'il reste attaché à l'adoption de directives contraignantes pour toutes les nouvelles exigences en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, et que l'engagement volontaire ne peut s'instaurer comme processus qui écarterait les instances politiques responsables devant l'opinion publique ;

10. **INVITE** la Commission, en complément de la mesure de suppression des pare-buffles, à proposer dès que possible une modification de la directive 74/483/CEE(1), ainsi qu'à examiner les possibilités d'en interdire à moyen terme l'utilisation dans la circulation routière ;

11. **INVITE** également la Commission à poursuivre l'élaboration de directives pouvant compléter et se substituer, si nécessaire, à l'engagement volontaire."
