Sécurité routière: protection des piétons, engagement de l'industrie automobile européenne

2001/2216(COS) - 11/07/2001 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter le résultat des discussions du secteur de l'industrie automobile européenne en vue d'une meilleure protection des piétons. CONTENU : Le 21 décembre 2000, la Commission examinait dans le cadre d'une communication la possibilité d'utiliser l'instrument d'un engagement volontaire de l'industrie automobile, en particulier l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), pour renforcer la protection des piétons et des autres usagers de la route en cas d'accident. Au terme de cette réflexion, la Commission prévoyait non seulement la mise en place de discussions avec l'ACEA mais également les associations de constructeurs du Japon et de la Corée (JAMA et KAMA). Dans le même temps, elle décidait de poursuivre parallèlement ses travaux sur l'élaboration d'une proposition de directive au cas où l'industrie ne parviendrait pas à offrir un engagement satisfaisant. La présente communication rend compte de l'évaluation, par la Commission, des termes de l'engagement volontaire négocié avec l'industrie automobile. Celui-ci comporte les éléments suivants : 1) l'industrie s'engage à s'aligner sur les recommandations du Centre commun de recherche de la Commission comme première étape dans la mise en oeuvre des mesures de sécurité passive, à savoir : tous les nouveaux types de véhicules seront conformes aux exigences à compter du 1er juillet 2005, 80% des véhicules neufs à compter du 1er juillet 2010, 90% à compter de 2011 et le 10% restant à compter de 2012 ; 2) l'industrie s'engage à équiper tous les véhicules neufs de systèmes de freinage antiblocage (ABS) dès 2003 et de systèmes d'éclairage de jour (DRL) dès 2002 ; 3) les "pare-buffles" rigides ne seront plus installés sur les véhicules neufs à partir de 2002 ; 4) l'industrie soutient les objectifs du plan d'action e-Europe et reconnaît l'importance des composants TIC dans l'amélioration de la sécurité active et elle s'engage à installer progressivement des dispositifs supplémentaires de sécurité active sur tous les nouveaux véhicules à moteur ; 5) tous les nouveaux types de véhicules rempliront les objectifs de l'European Enhanced Safety Vehicle Committee (EEVC) en matière de sécurité des piétons à partir de 2010 et, pour ce qui concerne tous les véhicules neufs, de manière progressive de 2012 jusqu'à fin 2014, soit par le biais des prescriptions techniques de l'EEVC, soit par le biais d'autres mesures au moins équivalentes (effets en matière de protection au moins égaux), sous réserve d'une évaluation de la faisabilité. Cette évaluation sera effectuée en juillet 2004 et sera basée sur les constatations effectuées par des organismes indépendants. L'évaluation couvrira également la date de mise en application des prescriptions de l'EEVC pour les véhicules qui pourraient, dans des cas exceptionnels, ne pas répondre aux prescriptions aux échéances fixées. Toutes les vérifications de la conformité technique seront effectuées par des services techniques indépendants. En outre, l'engagement comprend un certain nombre de dispositions générales visant à harmoniser les objectifs prévus au plan international. La Commission a effectué en décembre 2000, une évaluation de cesengagements de l'industrie sur la sécurité des piétons. Pour sa part, la Commission estime que l'engagement de l'ACEA correspond au mandat donné par la Commission dans sa communication du 21 décembre 2000. Il constitue une contribution décisive et novatrice à la réalisation des priorités communautaires en matière de sécurité routière dans l'UE. Toutefois, avant toute décision concernant l'acceptation de cet engagement, la Commission souhaite consulter le Parlement européen et le Conseil sur la teneur de l'engagement de l'ACEA et leur donner la possibilité de faire connaître leur position. En conséquence, la Commission reportera jusqu'au mois de décembre 2001 au plus tard la décision, soit d'accepter l'engagement par le biais d'une recommandation adressée à l'industrie, soit de proposer une directive basée sur le contenu de l'engagement, étant entendu qu'il pourra s'agir d'une directive cadre ou d'une directive fondée sur l'approche traditionnelle. En attendant, les travaux d'élaboration d'un projet de législation se poursuivront.