



Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> <p>Sécurité routière: protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route</p> <p>Abrogation Directive 2003/102/EC 2003/0033(COD) Modification Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) Abrogation Directive 2005/66/EC 2003/0226(COD) Abrogation 2018/0145(COD)</p> <p>Sujet 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles</p>	<p>2007/0201(COD)</p> <p>Procédure terminée</p>

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	ALDE FERRARI Francesco	09/10/2007
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	Réunion 2916	Date 16/12/2008
Commission européenne	DG de la Commission Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	Commissaire VERHEUGEN Günter	

Evénements clés			
03/10/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0560	Résumé
11/10/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
26/03/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
31/03/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0081/2008	
	Débat en plénière		

17/06/2008			
18/06/2008	Résultat du vote au parlement		
18/06/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0297/2008	Résumé
16/12/2008	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
14/01/2009	Signature de l'acte final		
14/01/2009	Fin de la procédure au Parlement		
04/02/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2007/0201(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 2003/102/EC 2003/0033(COD) Modification Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) Abrogation Directive 2005/66/EC 2003/0226(COD) Abrogation 2018/0145(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/54360

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2007)0560	03/10/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1244	03/10/2007	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1245	03/10/2007	EC	
Projet de rapport de la commission	PE398.336	13/02/2008	EP	
Amendements déposés en commission	PE402.585	06/03/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0081/2008	31/03/2008	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0752/2008	23/04/2008	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0297/2008	18/06/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2008)4439	16/07/2008	EC	
Projet d'acte final	03651/2008/LEX	14/01/2009	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
----------------------	----------------------

Acte final

[Règlement 2009/78](#)[JO L 035 04.02.2009, p. 0001](#) Résumé

Sécurité routière: protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

OBJECTIF : renforcer les exigences communautaires visant à améliorer la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur.

CONTEXTE : en application de la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, une étude a été réalisée sur la faisabilité de certaines exigences prévues dans le cadre de la deuxième phase de la directive et sur l'utilisation éventuelle de systèmes de sécurité active. L'étude a révélé que ces exigences n'étaient pas réalisables. La présente proposition s'appuie sur les exigences déjà en vigueur et y apporte des modifications visant à en assurer la faisabilité.

Suite à la directive 2003/102/CE et en accord avec les souhaits exprimés par le Conseil et le Parlement européen, la Commission a proposé des mesures pour le contrôle des systèmes de protection frontale. Celles-ci ont été publiées dans la directive 2005/66/CE qui prévoit un contrôle de l'utilisation de ces systèmes ainsi que des niveaux de protection des usagers vulnérables de la route en cas de collision avec des véhicules qui en sont équipés. La Commission propose un nouveau règlement qui combinera les exigences de cette directive et de la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons.

CONTENU : la proposition vise à fixer des exigences pour la construction et le fonctionnement des véhicules et des systèmes de protection frontale afin de réduire le nombre et la gravité des blessures infligées aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qui sont heurtés par l'avant de ces véhicules et d'éviter ce type de collisions.

Les principaux éléments du règlement proposé sont les suivants :

- selon une étude commandée par la Commission, les exigences en matière de protection des piétons peuvent être améliorées de façon significative en utilisant une combinaison de mesures passives et actives assurant un niveau de protection plus élevé que les dispositions en vigueur jusqu'alors. En particulier, l'utilisation d'un système de sécurité active d'«assistance au freinage», associée à une modification des exigences en matière de sécurité passive, améliorerait sensiblement le niveau de protection offert. Il est donc proposé de prévoir l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules automobiles neufs ;
- les véhicules équipés de systèmes anticollision ne doivent pas être soumis à certaines des exigences prévues par le présent règlement, pour autant qu'ils sont en mesure d'éviter les collisions avec des piétons plutôt que de simplement limiter les conséquences de telles collisions ;
- en raison du nombre croissant de véhicules plus lourds circulant sur le réseau routier urbain, il est proposé d'appliquer les dispositions relatives à la protection des piétons non seulement aux véhicules dont la masse n'excède pas 2500 kg, mais aussi, après une certaine période transitoire, aux véhicules des catégories M1 et N1 qui dépassent cette limite ;
- afin de renforcer la protection des piétons à un stade aussi précoce que possible, les constructeurs qui souhaitent demander une réception par type conformément aux nouvelles exigences avant que celles-ci ne deviennent obligatoires, doivent être en mesure de le faire, à condition que les mesures d'exécution requises soient déjà en vigueur ;
- les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement doivent être arrêtées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (comitologie) ;
- il convient, en particulier, de conférer à la Commission le pouvoir d'arrêter les modalités techniques de l'application des prescriptions relatives aux essais, aux performances des systèmes anticollision ainsi que des mesures d'exécution sur la base des résultats du suivi. Ces mesures doivent être arrêtées selon la nouvelle procédure de réglementation avec contrôle ;
- afin d'assurer une transition sans heurts entre les dispositions des directives 2003/102/CE et 2005/66/CE et celles du présent règlement, l'application de ce dernier doit être différée pendant une durée de 9 mois après son entrée en vigueur ;
- les États membres devront déterminer le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les constructeurs, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Sécurité routière: protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

En adoptant le rapport de M. Francesco FERRARI (ALDE, IT), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

Les principaux amendements adoptés sont les suivants :

Champ d'application : les sections 2 et 3 de l'annexe I (essais devant être réalisés sur les véhicules) ne doivent pas s'appliquer aux véhicules de la catégorie M1 dérivant des véhicules de la catégorie N1 et dont la masse maximale excède 2.500 kg, dans lesquels le « point R » de la position du conducteur se situe soit en avant de l'essieu avant, soit longitudinalement en arrière de moins de 1 050 +/- 50 mm par rapport à l'axe médian transversal de l'essieu avant.

Définitions : dans un souci de cohérence, les députés ont introduit la définition de « véhicules de la catégorie M1 dérivant de véhicules de la

catégorie N1 », à savoir « les véhicules de la catégorie M1 et d'une masse maximale excédant 2.500 kg qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme que les véhicules de la catégorie N1 préexistants ».

Calendrier : les systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules (ABS) devraient être installés d'ici septembre 2010 au lieu de 2011. La phase I devrait être mise en œuvre pour les nouveaux véhicules d'ici au 31 décembre 2012, soit un an après le délai contenu dans la proposition de la Commission. Le délai de la phase II devrait être fixé : a) à septembre 2012 pour les nouveaux véhicules ; b) à septembre 2017 pour les véhicules de moins de 2,5 tonnes ; c) et à février 2019 (au lieu de juin 2020) pour les véhicules de plus de 2,5 tonnes.

Suivi : la Commission, agissant sur la base d'informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et par les parties intéressées, ainsi que sur la base d'études indépendantes, devra assurer un suivi des évolutions techniques des dispositifs améliorés de sécurité passive, des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission réexaminera la faisabilité et l'utilisation de ces dispositifs améliorés de sécurité passive, ainsi que le fonctionnement du règlement en ce qui concerne l'utilisation et l'efficacité des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active.

Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale : l'un des tests figurant dans l'annexe a fait l'objet d'un amendement : ainsi l'angle maximal de flexion dynamique du genou ne devrait pas dépasser pas 24,0° (plutôt que 26,0°), le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne devrait pas dépasser pas 7,5 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne devrait pas dépasser 215 g (au lieu de 250 g).

Comitologie : les députés estiment que les mesures d'exécution fixant les exigences de performance requises pour l'application du règlement ne devraient pas être modifiées par la voie de la comitologie. Une fois que la Commission aura évalué l'utilité de ces technologies, elle devra proposer des amendements législatifs au règlement par la voie de la codécision.

Enfin les députés demandent que la Commission intensifie ses efforts pour faire diminuer les excès de vitesse et la conduite sous l'emprise de l'alcool et accroître l'utilisation de véhicules plus légers en organisant des campagnes de sensibilisation et en proposant une législation plus sévère, afin de renforcer l'efficacité du règlement.

Sécurité routière: protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

Le Parlement européen a adopté par 642 voix pour, 8 voix contre et 7 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Francesco FERRARI (ALDE, IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil :

Champ d'application : les sections 2 et 3 de l'annexe I (essais devant être réalisés sur les véhicules) ne doivent pas s'appliquer aux véhicules de la catégorie M1 dérivant des véhicules de la catégorie N1 et dont la masse maximale excède 2.500 kg, dans lesquels le « point R » de la position du conducteur se situe soit en avant de l'essieu avant, soit longitudinalement en arrière de moins de 1.100 mm par rapport à l'axe médian transversal de l'essieu avant.

Définitions : dans un souci de cohérence, les députés ont introduit la définition de « véhicules de la catégorie M1 dérivant de véhicules de la catégorie N1 », à savoir « les véhicules de la catégorie M1 et d'une masse maximale excédant 2.500 kg qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme que les véhicules de la catégorie N1 préexistants ».

Octroi de la réception CE par type : le texte de compromis prévoit que certaines lettres devront être utilisées pour la réception de véhicules. Il prévoit aussi que le système de protection frontale est conforme aux exigences du règlement et reçoit, et qu'il porte par conséquent une marque de réception établie conformément aux dispositions de l'annexe IV. Les exigences de sécurité concernant les véhicules équipés de pare-buffles devront être du même niveau que celles applicables aux véhicules ne possédant pas ces dispositifs de protection frontale.

Calendrier : en ce qui concerne l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage, le Parlement européen a réussi à obtenir qu'aucune distinction ne soit faite entre les véhicules légers (inférieurs à 2,5 tonnes) et les véhicules lourds, qui auront 24 mois pour installer ces systèmes (à la place des 33 mois prévus par la Commission).

Systèmes anticollision : après évaluation par la Commission, les véhicules équipés de systèmes anticollision peuvent être exemptés des conditions d'essai définies à l'annexe I, sections 2 et 3, pour obtenir une réception CE ou une réception nationale par type en ce qui concerne la protection des piétons, ou pour être vendus, immatriculés ou mis en circulation. La Commission soumettra l'évaluation au Parlement européen et au Conseil, assortie, le cas échéant, de propositions visant à modifier le règlement. Les mesures éventuellement proposées doivent garantir des niveaux de protection au moins équivalents, en termes d'efficacité réelle, à ceux qui sont prévus aux sections 2 et 3 de l'annexe I au règlement.

Suivi : la Commission, agissant sur la base d'informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et par les parties intéressées, ainsi que sur la base d'études indépendantes, devra assurer un suivi des évolutions techniques des dispositifs améliorés de sécurité passive, des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route. Au plus tard 5 ans après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission réexaminera la faisabilité et l'utilisation de ces dispositifs améliorés de sécurité passive, ainsi que le fonctionnement du règlement en ce qui concerne l'utilisation et l'efficacité des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active.

Sécurité routière: protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

OBJECTIF : renforcer les exigences communautaires visant à améliorer la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le règlement fixe des exigences pour la construction et le fonctionnement des véhicules à moteur et des systèmes de protection frontale afin de réduire le nombre et la gravité des blessures infligées aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qui sont heurtés par l'avant des véhicules et d'éviter ce type de collisions.

Une étude réalisée par la Commission a révélé que la protection des piétons peut être améliorée de façon significative par une combinaison de mesures passives et actives assurant un niveau de protection plus élevé que les dispositions en vigueur jusqu'alors. En particulier, l'étude démontre que l'utilisation d'un système de sécurité active d'assistance au freinage, associée à une modification des exigences en matière de sécurité passive, améliorerait sensiblement le niveau de protection des piétons.

Dans ce contexte, le règlement prévoit l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules automobiles neufs.

En raison du nombre croissant de véhicules plus lourds circulant sur le réseau routier urbain, les dispositions contenues dans le règlement s'appliqueront non seulement aux véhicules dont la masse maximale n'excède pas 2.500 kg, mais aussi, après une période transitoire, aux véhicules qui dépassent cette limite. A cet égard, le calendrier de mise en œuvre pour les véhicules s'étend du 24 novembre 2009 jusqu'au 24 août 2019.

Après évaluation par la Commission, les véhicules équipés de systèmes anticollision pourront être exemptés des conditions d'essai définies à l'annexe I, sections 2 et 3, pour obtenir une réception CE ou une réception nationale par type en ce qui concerne la protection des piétons, ou pour être vendus, immatriculés ou mis en circulation. La Commission soumettra l'évaluation au Parlement européen et au Conseil, assortie, le cas échéant, de propositions visant à modifier le règlement. Les mesures éventuellement proposées doivent garantir des niveaux de protection au moins équivalents, en termes d'efficacité réelle, à ceux qui sont prévus aux sections 2 et 3 de l'annexe I au règlement.

Sur la base d'informations transmises par les autorités chargées de la réception et par les parties intéressées, ainsi que sur la base d'études indépendantes, la Commission devra assurer un suivi des évolutions techniques des dispositifs améliorés de sécurité passive, des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route.

Au plus tard le 24/02/2014, la Commission réexaminera la faisabilité et l'utilisation de ces dispositifs améliorés de sécurité passive, ainsi que le fonctionnement du règlement en ce qui concerne l'utilisation et l'efficacité des systèmes d'assistance au freinage et autres technologies de sécurité active. Le cas échéant, elle présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné de propositions en la matière.

Il faut noter que ce règlement est un des actes législatifs particuliers relatifs à la procédure de réception communautaire par type des véhicules, adoptés en vertu de la directive 2007/46/CE qui établit un cadre pour la réception des véhicules à moteur et de leurs systèmes et composants techniques.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24/02/2009.

APPLICATION : à partir du 24/11/2009, à l'exception de certaines dispositions qui sont applicables à compter de dates allant jusqu'au 24/08/2019.