

Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1994/0322(COD) Procédure terminée
Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE) Abrogation 2008/0100(COD)	
Sujet 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	PSE DONNELLY Alan John	16/02/1995
	Commission au fond précédente		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	PSE DONNELLY Alan John	16/02/1995
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	TRAN Transports et tourisme	PPE CORNELISSEN Petrus A.M.	23/03/1995
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	RDE FITZSIMONS James (Jim)	22/02/1995
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Education, jeunesse, culture et sport	1920	06/05/1996
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et 1886 espace)		23/11/1995

Evénements clés			
13/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0519	Résumé
13/02/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/06/1995	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
22/06/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0160/1995	

11/07/1995	Débat en plénière		Résumé
12/07/1995	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0338/1995	Résumé
02/10/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0454	Résumé
23/11/1995	Publication de la position du Conseil	09724/2/1995	Résumé
14/12/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
24/01/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
24/01/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0015/1996	
28/02/1996	Débat en plénière		Résumé
29/02/1996	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0099/1996	Résumé
06/05/1996	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		Résumé
20/05/1996	Signature de l'acte final		
20/05/1996	Fin de la procédure au Parlement		
08/07/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1994/0322(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2008/0100(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 100A
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ECON/4/07313

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1994)0519 JO C 396 31.12.1994, p. 0001	13/12/1994	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0160/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0004	22/06/1995	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0800/1995 JO C 256 02.10.1995, p. 0018	05/07/1995	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0338/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0030-0047	12/07/1995	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0454	02/10/1995	EC	Résumé
Position du Conseil	09724/2/1995 JO C 353 30.12.1995, p. 0001	23/11/1995	CSL	Résumé

Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1995)2109	11/12/1995	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A4-0015/1996 JO C 047 19.02.1996, p. 0005	24/01/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T4-0099/1996 JO C 078 18.03.1996, p. 0011-0017	29/02/1996	EP	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 1996/27](#)
[JO L 169 08.07.1996, p. 0001-0038](#) Résumé

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

La proposition de directive vise à réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans les accidents de la route en introduisant de nouvelles normes relatives à la résistance des voitures particulières à la collision latérale. La proposition s'applique aux nouveaux types de véhicules homologués après une certaine date et définit une nouvelle procédure d'essai qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision latérale typique. La proposition intègre les prescriptions techniques élaborées par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies et repose sur les travaux de recherche expérimentale menés par l'EEVC (European Experimental Vehicle Committee). Concrètement, la Commission propose : - l'introduction provisoire d'une hauteur de barrière de 260 mm, comme convenu par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies; - l'introduction (facultative à partir du 01.01.1998 et obligatoire à partir du 01.10.2001) d'une hauteur de barrière de 300 mm; La seconde étape sera applicable à tous les nouveaux véhicules à partir du 01.10.2004, sous réserve d'un rapport présenté par la Commission au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 01.10.2002, sur l'exécution de la directive et la faisabilité industrielle de la date susmentionnée.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

C'est à une large majorité que la commission a adopté le rapport DONNELLY sur la résistance des véhicules à la collision latérale. Ce dossier a fait l'objet d'une très large consultation. Le 20 mars 1995, une audition publique avait notamment permis de recueillir l'avis de très nombreux experts tant du Conseil européen de la sécurité de transport, que de l'Association des constructeurs européens d'automobile (ACEA) que de la Fédération internationale de l'automobile (FIA/AIT) ou des consommateurs (BEVE). Lors de cette audition, tous les participants se sont accordés sur la nécessité d'établir une législation uniforme en matière de tests de collision. Il n'y aurait donc plus une première étape - barrière mobile avec garde au sol de 260mm - et on passerait directement à une barrière mobile avec une garde au sol de 300 mm, ce qui correspond davantage aux conditions réelles de collision. Afin de laisser le temps à l'industrie pour s'adapter, la législation sur les collisions latérales ne s'appliquerait qu'aux nouveaux types de véhicules soumis à l'agrément près le 1er octobre 1998 et ne s'appliquerait pas aux modèles actuels avant l'an 2000. Par ailleurs, le rapport propose que, deux ans après l'adoption de la législation sur les chocs latéraux, celle-ci soit réexaminée pour voir s'il ne convient pas de porter la garde au sol de la barrière à 350mm. Pour le rapporteur, les améliorations apportées au texte de la Commission devrait permettre de renforcer sensiblement les conditions de sécurité et faire ainsi baisser le nombre de morts - ils sont actuellement 25.000 - et de blessés survenant chaque année sur les routes. M. DONNELLY a souligné que le commissaire BANGEMANN accueillait favorablement les amendements votés, confirmation a été donnée par le représentant de la Commission.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

M.DONNELLY a rappelé que 25.000 européens environ sont tués chaque année dans les accidents de la route; auxquels il faut ajouter l'innombrable série des blessés. Le but de ces deux rapports est de limiter le nombre de décès et d'accidents graves. Le rapporteur ne partage pas l'approche en deux étapes des tests de collisions frontales et latérales, car le deuxième et le niveau plus élevé des essais, étant suffisant et réalisable dès maintenant, devrait être rapidement mis en oeuvre. Toutefois il estime qu'il faut laisser le temps à l'industrie de l'automobile de s'adapter; c'est pourquoi le Parlement a présenté des amendements de compromis pour concilier l'exigence de compétitivité de l'industrie de l'automobile avec les besoins de sécurité des usagers de la route. En outre, selon M.DONNELLY le problème de la sécurité des cars et des sièges pour enfants devrait faire partie du prochain programme législatif annuel. M.BANGEMANN a déclaré qu'il peut accepter, au sujet du choc latéral, les amendements 1,2,3,9 et 11 et en principe, sauf quelques modifications formelles, les amendements 4,5,6 et 10. Par contre, il n'accepterait pas les amendements 5 et 7, l'un parce qu'on estime que la hauteur de la barrière ne devrait pas être fixée dès le début, l'autre afin de donner une certaine marge de manoeuvre aux autorités de contrôle sur les dangers dans les différentes positions assises. En ce qui concerne le choc frontal, les amendements 19,21 à 23,26 à 35 et 37 à 41 sont acceptables. Des modifications formelles sont envisageables pour les amendements 14,20 à 25. Par contre, sont à rejeter les amendements 13 (qui établirait une certaine vitesse de contrôle une fois pour toutes), 24 (qui imposerait la ceinture de sécurité à trois points pour les sièges arrière, sans tenir compte que cela sera obligatoire pour tous les véhicules neufs une fois que la directive est opérationnelle), 36 (parce qu'il soumet à des prescriptions américaines et

non européennes la mise en place des mannequins de simulation). Par ailleurs il a indiqué que la Commission est en train de rédiger une proposition de directive sur la sécurité des autobus et de règlement sur les sièges pour enfants. En ce qui concerne les parties frontales des véhicules, BANGEMANN a déclaré qu' une proposition contenant des modifications techniques pour prévenir les dangers pour les piétons est en cours.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Alan DONNELLY (PSE, RU). D'une manière générale, le Parlement propose de supprimer la procédure en deux étapes pour les tests de collision latérale. Pour ces tests, il n'y aurait donc plus une première étape - barrière mobile avec garde au sol de 260 mm - et on passerait directement à une barrière mobile avec une garde au sol de 300 mm, ce qui correspond davantage aux conditions réelles de collision. Afin de laisser le temps à l'industrie pour s'adapter, la législation sur les collisions latérales ne s'appliquerait qu'aux nouveaux types de véhicules soumis à l'agrément après le 01.10.1998 et ne s'appliquerait pas aux modèles actuels avant l'an 2000. Par ailleurs, le Parlement propose que, deux ans après l'adoption de la législation sur les chocs latéraux, celle-ci soit réexaminée en vue de porter éventuellement la garde au sol de la barrière à 350 mm. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

La proposition modifiée de la Commission retient, à une exception près, les amendements adoptés par le Parlement européen qui demandent, en substance, la suppression de la démarche en deux étapes pour les tests de collision latérale de manière à faciliter l'adoption immédiate de l'essai plus sévère en octobre 1998. Il faut noter que la Commission a rejeté l'amendement relatif à la position du siège durant l'essai et que, tout en acceptant le principe d'une future révision des exigences de l'essai, elle n'a pu accepter l'engagement envers une future hauteur spécifique de la barrière fixée à 350 mm. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

La position commune du Conseil suit étroitement la proposition modifiée de la Commission, en intégrant les dix amendements du Parlement européen acceptés par la Commission; elle prévoit donc la suppression de la démarche en deux étapes pour les tests de collision latérale. Par ailleurs, le Conseil a introduit les changements suivants: - le titre de la directive proposé a été modifié de façon à faire apparaître l'objectif de la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale; - l'article 4 ne contient pas d'engagement sur une valeur précise pour la garde au sol de la barrière de collision, mais envisage que la valeur actuelle soit augmentée ultérieurement. La date de la révision est liée à celle prévue pour la mise en oeuvre de la directive; - les dispositions administratives ont été améliorées par des ajouts à la liste des données à fournir dans la fiche de renseignements; - la position du siège avant sur lequel est placé le mannequin est celle proposée initialement par la Commission. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

La Commission approuve la position commune qui est étroitement alignée sur la proposition modifiée de la Commission, elle-même fondée sur l'avis du Parlement. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

La position commune du Conseil ayant repris dix des onze amendements adoptés par le Parlement en première lecture, la commission a suivi son rapporteur, M. Alan DONNELLY, et propose à la plénière d'adopter la position commune du Conseil.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

Le rapporteur, M. Donnelly (PSE, RU), s'est réjoui du fait que le Conseil ait accepté presque tous les amendements approuvés par le Parlement en première lecture. Tout en convenant avec le rapporteur que le Parlement a bien orienté les travaux de la Commission, le commissaire M. Bangemann a ajouté qu'il ne faut pas toujours suivre aveuglément les experts lorsqu'il faut établir ce qui est nécessaire. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

En adoptant le rapport de M. Alan DONNELLY (PSE), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

A la suite de l'approbation, par le Parlement européen, de sa position commune du 23 novembre 1995, le Conseil a adopté la directive sur la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE. ?

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

OBJECTIF : réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans les accidents de la route en introduisant de nouvelles normes relatives à la résistance des voitures particulières à la collision latérale. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/27/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la protection des occupants des véhicules à moteurs en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE. CONTENU : la directive s'applique aux nouveaux types de véhicules homologués après le 01/10/1998 et définit une nouvelle procédure d'essai (une barrière mobile avec une garde au sol de 300 mm) qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision latérale typique et devrait garantir un niveau raisonnable de résistance en cas d'une telle collision. La Commission procédera à la révision de la directive d'ici au 01/10/2000, à la lumière des derniers progrès techniques. La directive intègre les prescriptions techniques élaborées par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies et repose sur les travaux de recherche expérimentale menés par l'EEVC (European Experimental Vehicle Committee). Avec la directive concernant les collisions frontales - encore à l'examen par le Conseil - elle établit une législation uniforme dans la Communauté en matière de tests collision ("crash-tests"), et vient s'ajouter à la liste des directives particulières qui doivent être respectées pour assurer la conformité des véhicules aux exigences de la procédure communautaire de réception communautaire établie par la directive 70/156/CEE. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 28/07/1996 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES : 20/05/1997. ?