

# Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1994/0323(COD) Procédure terminée
Résistance des véhicules à moteur à la collision frontale (modif. directive 70/156/CEE) Abrogation <a href="#">2008/0100(COD)</a>	
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
	<b>ECON</b> Economique, monétaire et politique industrielle	PSE <a href="#">DONNELLY Alan John</a>	16/02/1995
	Commission au fond précédente		
	<b>ECON</b> Economique, monétaire et politique industrielle	PSE <a href="#">DONNELLY Alan John</a>	16/02/1995
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PPE <a href="#">CORNELISSEN Petrus A.M.</a>	23/03/1995
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et protection des consommateurs	RDE <a href="#">FITZSIMONS James (Jim)</a>	22/02/1995
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>		28/10/1996
	<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>		28/05/1996

Evénements clés			
13/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0520	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	A4-0161/1995	

	lecture		
11/07/1995	Débat en plénière		Résumé
12/07/1995	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0339/1995	Résumé
27/11/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0510	Résumé
28/05/1996	Publication de la position du Conseil	<a href="#">05187/1/1996</a>	Résumé
20/06/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
09/09/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
09/09/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A4-0275/1996</a>	
18/09/1996	Débat en plénière		Résumé
19/09/1996	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0464/1996	Résumé
28/10/1996	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
16/12/1996	Signature de l'acte final		
16/12/1996	Fin de la procédure au Parlement		
21/01/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	1994/0323(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation <a href="#">2008/0100(COD)</a>
Base juridique	CE avant Amsterdam E 100A
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ECON/4/07902

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(1994)0520 JO C 396 31.12.1994, p. 0034</a>	13/12/1994	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A4-0161/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0004</a>	22/06/1995	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0801/1995 JO C 256 02.10.1995, p. 0021</a>	05/07/1995	ESC	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T4-0339/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0030-0005</a>	12/07/1995	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0510	27/11/1995	EC	Résumé
Position du Conseil	<a href="#">05187/1/1996</a>	28/05/1996	CSL	Résumé

		<a href="#">JO C 219 27.07.1996, p. 0022</a>			
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1996)1098	13/06/1996	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A4-0275/1996</a> <a href="#">JO C 320 28.10.1996, p. 0004</a>	09/09/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0464/1996 <a href="#">JO C 320 28.10.1996, p. 0126-0149</a>	19/09/1996	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(1996)0541	04/11/1996	EC	Résumé

### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

### Acte final

[Directive 1996/79](#)  
[JO L 018 21.01.1997, p. 0007](#) Résumé

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

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil a pour objet de réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de la route, grâce à l'instauration de nouvelles normes sur la résistance au choc des voitures particulières. La proposition présente de nouvelles procédures d'essai dont la mise en oeuvre se fera en deux étapes et qui, lorsqu'elles seront complètement appliquées, reproduiront avec davantage d'exactitude les collisions frontales réelles. - La première étape des mesures proposées à titre provisoire consiste à instaurer une norme d'essai identique à celle appliquée aux Etats-Unis (essai par butoir rigide incliné à 30°, mis au point par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies - ECE). L'étape I prendrait effet à partir du 1.10.1995 pour les nouveaux types de véhicules et du 1.10.2000 pour tous les véhicules nouvellement immatriculés; - La deuxième étape consisterait à introduire l'essai par butoir déformable décalé issu des travaux de l'EEVC (European Experimental Vehicles Committee). L'étape 2 sera obligatoire à partir du 1.10.1998, mais pourra être mise en oeuvre à la demande des constructeurs et à titre facultatif dès le 1.1.1996. Elle sera applicable à tous les nouveaux véhicules à partir du 1.10.2003. ?

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

C'est à une large majorité que la commission a adopté le rapport de M. DONNELLY sur la résistance des véhicules à la collision frontale. Ce dossier avait 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. D'une manière générale, le rapport de M. DONNELLY propose de supprimer la procédure en deux étapes pour les tests de collision frontale. Pour ces tests, l'étape comportant un essai par butoir rigide incliné à 30% serait supprimée. On passerait immédiatement aux essais avec un butoir déformable décalé. Par ailleurs, le texte du rapport sur les chocs frontaux prévoit toute une série de critères plus sévères pour les tests, entre autres que la vitesse de collision soit portée au moins à 56 km/h, alors que la proposition de la Commission prévoit 50 km/h. La nouvelle norme d'essai serait obligatoire à compter du 1er octobre 1998 pour les nouveaux modèles de voitures et, à compter du 1er octobre 2003, pour l'ensemble des nouveaux véhicules. Par ailleurs, le rapport propose que, deux ans après l'adoption de la législation sur les chocs frontaux, la révision devrait porter sur la nécessité éventuelle de porter la vitesse de collision de 56 à 64 km. M. DONNELLY a souligné que le commissaire BANGEMANN accueillait favorablement les amendements votés par le CEM, ce qu'a d'ailleurs confirmé le représentant de la Commission.

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

De manière générale, le Comité économique et social approuve la finalité et les prescriptions de la proposition de directive. Il estime toutefois que, si la "première étape" peut être acceptée comme instrument adéquat - pour des raisons de nécessité (les prescriptions de la "deuxième étape" n'étant pas prêtes) - pour une réponse immédiate du législateur communautaire à un grave problème de sécurité routière, la "deuxième étape" est l'instrument législatif qui apportera les améliorations majeures souhaitées à la sécurité routière, car il permettra une diminution significative du nombre de victimes des accidents de la route. Le Comité demande donc que tout soit mis en oeuvre sans délai pour que les dates finales de la "deuxième étape" indiquées par la Commission soient respectées. Il faut se féliciter du sens des responsabilités dont la Commission fait preuve en s'engageant à présenter d'ici au 1er octobre 2001 un rapport, tant sur la mise en oeuvre de la directive que sur la possibilité pour l'industrie de respecter la date du 1er octobre 2003. Le Comité demande à la Commission de le compter parmi les destinataires de ce rapport.

## Résistance des véhicules à moteur à la collision frontale (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, devraient 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 le principe, sauf quelques modifications formelles, les 4,6 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 13,14,20 à 25. Par contre, sont à rejeter les amendements 13 (qui établirait une certaine vitesse de contrôle une fois pour toutes) et 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) ainsi que le 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, M. 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 frontale (modif. directive 70/156/CEE)

---

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Alan John DONNELLY (PSE, RU). D'une manière générale, le Parlement propose de supprimer la procédure en deux étapes pour les tests de collision frontale. Pour ces tests, l'étape comportant un essai par butoir rigide incliné à 30° serait supprimée. On passerait immédiatement aux essais avec un butoir déformable décalé. Par ailleurs, concernant les chocs frontaux, le Parlement prévoit toute une série de critères plus sévères pour les tests, entre autres que la vitesse de collision soit portée au moins à 56 km/h (au lieu de 50 km/h). La nouvelle norme d'essai serait obligatoire à compter du 01.10.1998 pour les nouveaux modèles de voitures et, à compter du 01.10.2003, pour l'ensemble des nouveaux véhicules. Enfin, le Parlement propose que deux ans après l'adoption de la législation sur les chocs frontaux, la révision porte sur la nécessité éventuelle de porter la vitesse de collision de 56 à 64 km/h. ?

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

---

La proposition modifiée de la Commission retient la plupart des amendements proposés par le Parlement qui ont trait, en substance, à la suppression de la première étape (l'essai butoir rigide incliné à 30°) et à l'insertion des prescriptions liées à la deuxième étape (essai par butoir déformable décalé). La Commission a également tenu compte des amendements relatifs à une révision ultérieure des critères d'exécution des essais (sans toutefois accepter l'adoption d'une future vitesse d'essai portée à 64 km/h) ainsi qu'à l'installation de mannequins dans le véhicule d'essai (en spécifiant de manière détaillée des prescriptions techniques précises quant à l'exécution de cet essai). Il faut noter que la Commission n'a pas retenu l'amendement portant sur le critère de performance relatif au mouvement ascendant de la pédale de frein.

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

---

La position commune du Conseil suit étroitement la proposition modifiée de la Commission en reprenant les 38 amendements du Parlement européen acceptés par la Commission; en résumé, il s'agit de l'abandon d'une approche en deux phases au profit de l'adoption d'une phase unique fondée sur la procédure d'essai par butoir déformable décalé qui constituait la seconde phase de la proposition initiale de la Commission. Par ailleurs, le Conseil a introduit des éléments nouveaux qui portent sur les aspects suivants : - le titre de la directive a été modifié pour refléter l'objectif consistant à assurer la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale; - un nouveau paragraphe a été ajouté à l'article 2 afin d'exempter les véhicules des exigences de la partie correspondante de la directive 74/297/CEE (la directive existante en matière de collisions frontales), pour éviter la multiplication des normes; - l'article 4 (adaptation au progrès technique) a été étendu de manière à imposer à la Commission, outre un réexamen général des aspects techniques de la directive, les dispositions suivantes: .avant la fin de 1996, réexaminer et, le cas échéant, modifier l'appendice 7 de l'annexe II (procédure de certification de la jambe et du pied du mannequin) pour tenir compte de la procédure de certification pour la cheville du mannequin d'essai; .avant la fin de 1997, réexaminer et, le cas échéant, modifier les valeurs limites pour les critères de lésions du cou; .avant la fin de 1997, procéder aux modifications nécessaires des directives particulières de façon à assurer leur compatibilité avec la nouvelle directive. - une nouvelle disposition impose aux Etats membres de communiquer au public les résultats des essais de réception effectués; - des améliorations ont été apportées aux dispositions administratives concernant la réception d'un type de véhicule contenues dans l'annexe I, par une extension de la liste des données à fournir pour la fiche de renseignements; - dans l'annexe II (prescriptions techniques), le domaine d'application a été modifié pour inclure une référence aux véhicules multi-étapes; une définition du terme "coussin gonflable" a également été ajoutée; - les valeurs d'essai pour les lésions du cou ne constitueront pas un critère de réussite ou d'échec avant le 01/10/1998, date à laquelle la directive deviendra obligatoire; - la cheville du mannequin d'essai doit être certifiée, conformément à la procédure de certification décrite dans un nouvel appendice 7 de l'annexe II; - la tolérance concernant la vitesse lors de l'essai a été restreinte de manière à ce que la vitesse d'impact soit comprise entre 56 et 57 km/h. ?

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

---

La Commission prend note de la position du Conseil en ce qui concerne les critères de lésion du cou. Etant donné que la modification proposée n'influencera pas l'efficacité de la directive lorsqu'elle deviendra obligatoire, elle peut accepter un réexamen des valeurs limites et, le cas échéant, leur modification selon le calendrier envisagé. La Commission note également que des dispositions ont été prises pour procéder à la mise à jour de l'appendice 7 (certification de la jambe et du pied du mannequin) par la procédure de l'adaptation au progrès technique. La Commission accepte cette approche tout en indiquant qu'elle serait prête à accepter tout amendement du PE à l'appendice 7, sur la base des travaux les plus récents de l'EEVC. Si le travail de mise à jour de l'appendice n'était pas achevé en temps voulu, une modification rapide de la directive devrait être entreprise conformément au calendrier fixé par le Conseil. Par conséquent, la Commission accepte la position commune. ?

---

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

---

La recommandation de M. Alan DONNELLY a été adoptée. Le Conseil ayant incorporé la principale revendication du PE dans sa position commune, à savoir de supprimer une procédure de tests en deux étapes pour ne retenir que l'essai sur buttoir déformable décalé, la CEM n'a approuvé que quelques modifications techniques relatives aux mannequins lors des essais. ?

---

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

---

Le rapporteur, M. Donnelly, s'est félicité de la proposition du Conseil d'introduire des essais plus sévères en ce qui concerne la résistance des automobiles à la collision frontale. Il a rappelé les bénéfices de la nouvelle législation en estimant qu'ainsi 15.000 vies pourront être sauvées dans toute l'Union et qu'à partir de son entrée en vigueur en 1988, les constructeurs de véhicules protégeront le conducteur aussi bien que les passagers. En rappelant que presque tous les amendements présentés par le Parlement ont été inclus dans la position commune, le commissaire Bangemann s'est déclaré favorable au rapport Donnelly.

---

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

---

Le Parlement européen a adopté la recommandation pour la deuxième lecture de M. Alan DONNELLY (PSE, RU) sur le projet de directive relative à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale. Le Conseil ayant incorporé la principale revendication du Parlement européen dans sa position commune, à savoir de supprimer une procédure de tests en deux étapes pour ne retenir que l'essai sur buttoir déformable décalé, le Parlement n'a approuvé que quelques modifications techniques relatives aux mannequins lors des essais. ?

---

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

---

La Commission peut accepter l'ensemble des 13 amendements du Parlement européen à la position commune, puisqu'ils améliorent la précision et la facilité de mise en oeuvre de la procédure de certification de la cheville du mannequin d'essai. Les amendements sont fondés sur les travaux en cours au sein de l'EEVC. La Commission modifiera en temps voulu, à la lumière du rapport final de ce comité, certains détails techniques de l'appendice 7 dans le cadre de la procédure d'adaptation au progrès technique. ?

---

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

---

OBJECTIF: réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de la route, grâce à l'instauration de nouvelles normes sur la résistance au choc des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers à la collision frontale. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ: Directive 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale 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 (essai sur buttoir déformable décalé) qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision frontale typique et devrait garantir un niveau raisonnable de résistance en cas de telle collision. 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). Dans le cadre de l'adaptation au progrès technique, la Commission devra: - procéder à la révision de la directive d'ici au 01/10/1998; - avant la fin de 1996, réexaminer et, le cas échéant, modifier l'appendice 7 de l'annexe II (procédure de certification de la jambe et du pied du mannequin) pour tenir compte de la procédure de certification pour la cheville du mannequin d'essai; - avant la fin de 1997, réexaminer et, le cas échéant, modifier les valeurs limites pour les critères de lésions du cou; - avant la fin de 1997, procéder aux modifications nécessaires des directives particulières de façon à assurer leur compatibilité avec la nouvelle directive. Enfin, une disposition impose aux Etats membres de communiquer au public les résultats des essais de réception effectués. Avec la directive concernant les collisions latérales (COD94322), la présente directive 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 de réception communautaire établie par la directive 70/156/CEE. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR: 10/02/1997. ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 01/10/1996. ?