COMMUNIQUE DE PRESSE **MARDI 18 FEVRIER 2003**

La Commission sur le point d'adopter une proposition offrant une protection pour les piétons inférieure de 70% à ce qui a été exigé

Le 19 février, la Commission européenne a prévu d'adopter une très insuffisante proposition législative relative à un profil avant des véhicules moins agressif. Les organisations de sécurité dans les transports et de consommateurs craignent que cette proposition ne fournisse pas un niveau de protection suffisant pour les piétons.

La DG Entreprises a seulement consulté l'industrie automobile. Les organisations de sécurité dans les transports et de consommateurs n'ont pas du tout été impliquées. L'ETSC, le BEUC et l'ANEC[1] mettent en doute les nouvelles formes de gouvernance de la Commission européenne si « la consultation avec toutes les parties prenantes » n'associe que l'industrie - dans ce cas, l'industrie automobile.

Nous croyons comprendre que les crash tests de l'EEVC[2] en matière de protection des piétons ne sont qu'une option dans la première phase de ce projet de proposition alors que les tests de l'engagement volontaire négocié entre la DG Entreprises et l'industrie automobile européenne (ACEA) en 2001 vont être obligatoires. Selon une nouvelle étude du Laboratoire de recherche sur les transports du Royaume-Uni[3], ces tests offrent 70% de protection en moins contre les blessures mortelles par rapport aux tests EEVC.

Les tests EEVC pourraient devenir obligatoires dans la seconde phase. Mais le contenu de la seconde phase est incertain puisque les tests EEVC doivent être soumis à une étude de faisabilité en 2004! Nous ne comprenons pas pourquoi les résultats de 22 ans de recherche et développement financés par l'Union européenne, validés en 1993 et utilisés depuis 1996 par le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures EuroNCAP[4], également financé par l'Union européenne, devraient être soumis à une étude de faisabilité. Le délai de 12

---

[1] L'ETSC : le conseil européen pour la sécurité des transports; le BEUC : le bureau européen des unions de consommateurs et l'ANEC : l'association européenne pour la coordination de la représentation des consommateurs pour la normalisation.

[2] EEVC (Comité européen des véhicules expérimentaux) est un consortium d'Etats Membres (France, Allemagne, Italie, Pays Bas, Espagne, Suède et Royaume-Uni), de laboratoires de recherche nationaux et d'experts industriels, établi pour travailler sur les essais de collision.

[3] TRL Ltd, Costs and effectiveness of the Honda Civic's pedestrian protection, and the benefits of the EEVC and ACEA test proposals, Avril 2002

[4] Les résultats des tests piétons du programme EuroNCAP sont disponibles à : www.euroncap.org

ans pour la mise en œuvre de l'incertaine seconde phase (EEVC) est beaucoup trop clément (une opportunité manquée de sauver 24 000 vies[5]) alors qu'une voiture actuellement sur les routes, la Honda Civic, répond déjà à 80% des exigences des tests EEVC.

« C'est une mauvaise réglementation si on peut appeler cela une réglementation », disait le directeur du BEUC Jim Murray, au nom des organisations de consommateurs et de sécurité dans les transports. « Cette insuffisante proposition législative est inacceptable, elle ne respecte pas les obligations du Traité et va fortement à l'encontre de l'intérêt public. Nous demandons instamment à la Commission européenne de retourner à la case départ et de reconsidérer sa proposition ».

Pour toutes informations et documents complémentaires, contactez : ETSC, Marie Defrance, Tel: +32 (0)2 230 41 06/40 04; Email: information@etsc.be.
BEUC : Caroline Hayat, Tel : +32 (0)2 743 15 90, Email : caroline.hayat@beuc.org

[5] Estimation du nombre de vies sauvées grâce à l'adoption des tests EEVC : 2000 vies par an au niveau européen.