



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.10.2007

SEC(2007) 1245

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

*accompagnant la*

**Proposition de**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route**

**Résumé de Analyse d'impact**

{COM(2007)560 final  
SEC(2007)1244}

La directive 2003/102/CE<sup>(1)</sup> du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concerne la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci. En adoptant cette directive, le Conseil et le Parlement ont reconnu la nécessité d'examiner de plus près les exigences imposées dans le cadre de la deuxième phase du point de vue de la faisabilité de leur mise en œuvre.

L'étude de faisabilité réalisée conformément aux dispositions de l'article 5 de la directive existante a montré que les exigences actuellement prévues pour la phase II, qui deviennent applicables en 2010, ne sont pas réalisables sur le plan technique. Cette étude a également envisagé la possibilité de recourir à des systèmes de sécurité active qui pourraient être disponibles dans les délais impartis. À cet égard, les systèmes d'assistance au freinage ont été identifiés comme une technologie appropriée pouvant être utilisée immédiatement.

Cinq options ont été retenues pour un examen plus approfondi visant à trouver une solution aux problèmes de faisabilité technique posés par les exigences de la phase II. Cependant, toutes ces options ne répondent pas aux dispositions de l'article 5, paragraphe 1, lequel établit que les exigences modifiées doivent être «d'une efficacité réelle au moins équivalente». Les options considérées sont les suivantes:

- ne pas entreprendre de modifications des exigences pour l'instant, reporter éventuellement les délais de mise en œuvre afin de permettre de nouvelles avancées et poursuivre le suivi des progrès techniques en se réservant la possibilité de modifier la directive actuelle à une date ultérieure,
- apporter des modifications aux exigences de sécurité passive de la phase II conformément à une proposition de l'industrie afin d'en garantir la faisabilité,
- apporter des modifications mineures aux exigences de sécurité passive de la phase II allant dans le sens des suggestions initialement présentées par le consultant externe lors de la préparation de l'étude de faisabilité,
- apporter des modifications plus significatives aux exigences de sécurité passive de la phase II suivant les résultats de l'étude réalisée sur la faisabilité de la phase II,
- apporter des modifications aux exigences de sécurité passive de la phase II suivant les résultats de l'étude réalisée sur la faisabilité de la phase II, et imposer l'utilisation de systèmes complémentaires de sécurité active afin de préserver les niveaux de sécurité offerts.

La Commission considère que la cinquième option est la plus viable, car elle est réalisable et offre des niveaux de sécurité équivalents, voire améliorés, par rapport à la proposition actuelle.

---

<sup>1</sup> JO L 321 du 6.12.2003, p. 15.

En conséquence, et comme il est prévu dans la communication «CARS 21»<sup>2</sup> de la Commission, la nouvelle proposition introduit une combinaison de mesures de sécurité active et passive et prévoit, en particulier, que tous les véhicules concernés soient équipés d'un système d'assistance au freinage. Un tel système peut considérablement réduire la distance de freinage d'urgence du véhicule qui en est équipé, ce qui a pour effet d'atténuer la vitesse d'impact en cas de collision avec un piéton ou, mieux encore, d'éviter une telle collision.

L'analyse d'impact du règlement proposé montre que le niveau de sécurité offert aux usagers vulnérables de la route devrait en principe être maintenu et même amélioré par rapport aux niveaux prévus par les exigences de la deuxième phase de la directive en vigueur.

---

<sup>2</sup> Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle - Position de la Commission en ce qui concerne le Rapport final du groupe de haut niveau «CARS 21» - Contribution à la stratégie de l'UE pour la croissance et l'emploi {SEC(2007)77} {SEC(2007)78}.