

## **LES STANDARDS EUROPEENS DU TRANSPORT ROUTIER (ANNEES 1980) : OUTILS D'INTEGRATION OU BARRIERES COMMERCIALES ?**

Les réglementations communautaires dès les années 60 ont infléchi l'activité des firmes pour plusieurs raisons. La volonté des institutions européennes de mettre en œuvre un marché unique au plan communautaire a été un facteur puissant d'évolution à la fois en cherchant à abolir les obstacles non tarifaires aux échanges entre les États membres (notamment en essayant d'harmoniser les normes techniques nationales, en changeant les pratiques des marchés publics et en commençant à libéraliser nombre de secteurs) et en s'appuyant sur une politique de concurrence (en réduisant les aides d'État, en contrôlant les cartels au sein de l'Union européenne, etc.). Les firmes européennes n'ont d'ailleurs pas attendu les incitations communautaires pour s'adapter à la nouvelle donne. Elles ont, en particulier, multiplié les investissements directs (IDE) dans d'autres pays de l'Union.

### **I – LES STANDARDS COMME OUTILS D'INTÉGRATION**

Les produits des entreprises situées dans l'Union européenne répondent à des standards communs, produits de l'harmonisation technique entre États membres des Communautés européennes concernant les poids et dimensions des véhicules utilitaires, la sécurité des véhicules, leur consommation d'énergie et leurs émissions de bruits. Comment ces standards sont-ils constitués par rapport aux modèles pré-existants, notamment le modèle américain, qui a largement servi d'inspirateur ? Dans quelle mesure le produit et les usages de l'automobile en Europe ont-ils été modifiés par ce processus d'harmonisation technique ? Nous allons étudier ces différentes questions au travers de plusieurs études de cas.

#### **A/ Les standards de sécurité**

Le transport routier est de loin, parmi tous les modes de transport, le plus dangereux et le plus coûteux en vies humaines<sup>1</sup>. L'ambition des institutions communautaires est de réduire ces chiffres de moitié d'ici 2010. Déjà dans les années 70, des rapports présentant des chiffres très élevés de morts et de blessés sur la route avaient défrayé la chronique et permis de tirer la sonnette d'alarme (jusqu'à mettre la population européenne sous état de choc et laisser penser que l'usage du véhicule personnel serait bientôt révolu et remplacé par les transports en commun<sup>2</sup>). Quel constat peut-on tirer de l'évolution de ce thème depuis le milieu des années 60 jusqu'à aujourd'hui ? De nombreux dossiers se sont imposés dans les esprits au fil de ces quarante ans : EuroNCAP<sup>3</sup>, l'étude de l'impact frontal et latéral, les airbags, la protection

---

<sup>1</sup> Dans le courant des années 2000, chaque année 1300 000 accidents corporels causent plus de 40 000 morts et 1 700 000 blessés sur les routes d'Europe...

<sup>2</sup> Parmi les désagréments de l'automobile mis en exergue au début des années 70 figurent les accidents de la route, le bruit, la pollution, l'encombrement du trafic routier et l'épuisement des ressources énergétiques.

<sup>3</sup> L'EuroNCAP, ou European New Car Assessment Programme, fournit aux automobilistes une évaluation des performances en termes de sécurité de quelques-unes des voitures les plus vendues dans l'Union européenne. Etabli en 1997, et épaulé par des gouvernements européens (la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni, ainsi que la Catalogne), la Commission européenne, les organisations de transport (FIA Foundation et ADAC) et de consommateurs (représentées par l'International Consumer Research and Testing) de tous les pays de l'Union européenne, EuroNCAP est devenu un catalyseur pour l'amélioration de progrès importants de sécurité routière apportés aux nouveaux véhicules. Parmi les tests effectués : impact

active des piétons, la demande sur la compatibilité en cas de collision, le système ABS<sup>4</sup> de freinage, etc. Au début des années 70, les discussions tournaient en particulier autour de la ceinture de sécurité, des contrôles techniques pour les véhicules et des vitesses autorisées sur autoroute.

Nous pouvons distinguer trois domaines où la législation communautaire en matière de sécurité routière intervient : la construction des véhicules (installation de ceintures de sécurité, éclairages, vitrages de sécurité, contrôle technique, etc.), le comportement de l'automobiliste (vitesse sur la route, alcoolémie, usage de psychotropes, etc.) et l'infrastructure routière (multiplication des axes autoroutiers, etc.). C'est principalement le premier domaine, celui de la sécurité des véhicules, qui sera l'objet de nos investigations. Les questions des progrès techniques en matière de sécurité des véhicules sont d'ailleurs d'autant plus importantes que les occupants de voitures représentent 57 % des victimes d'accidents mortels<sup>5</sup>.

La législation concernant la sécurité des véhicules s'inscrit dans le cadre plus général de la définition des standards automobiles communautaires. Les industriels y sont favorables. Ils critiquent régulièrement la grande diversité des régulations et des normes techniques qui nuisent à l'homologation des véhicules entre pays membres. Ils doivent en pratique modifier chacun des véhicules assemblés sur leurs lignes de production afin de l'adapter au pays dans lequel ils souhaitent l'exporter. Cela augmente évidemment d'autant les coûts de production.

La réflexion portant sur l'émergence de standards européens de sécurité routière pour les véhicules fait naître celle de savoir qui en sont les inspirateurs. La question comporte deux volets. Pour l'étude des sources d'inspiration à l'extérieur de l'Union européenne, l'attention se porte sur les liens de la législation communautaire avec celle élaborée au sein des Nations Unies. Concernant l'autre volet, il s'avère que l'harmonisation technique est l'un des domaines les plus importants de luttes industrielles dans le cadre de la Communauté européenne. La principale opposition entre constructeurs français et allemands à partir de 1965 porte sur la question de savoir si les standards européens de sécurité doivent se rapprocher du modèle allemand (proche de l'américain) ou français. Les constructeurs allemands, Volkswagen en particulier, souhaitent un décalque des normes européennes sur les normes américaines car ils sont déjà bien implantés sur ce marché. Les industriels qui parviennent à faire adopter leurs standards nationaux sur une échelle européenne peuvent vendre plus rapidement et plus largement leurs produits. Au contraire, un industriel obligé d'adapter sa production aux nouveaux règlements perd du temps et de l'argent. Cela peut aisément expliquer la virulence du lobbying des industriels européens sur la Commission européenne.

## **1. Une large émergence des problèmes de sécurité routière au plan européen**

Les thématiques de sécurité routière commencent à être assimilées par les différents acteurs en jeu, et notamment par les constructeurs automobiles, à partir du milieu des années 60. A partir de l'année 1970 environ, la législation commence à se mettre en conformité avec

---

frontal à 64 km/h dans un obstacle déformable, impact latéral à 50 km/h et à 29 km/h et tests avec des piétons (mannequins dont on observe les chocs à la tête et aux jambes) à 40 km/h. Ainsi, les véhicules qui passent bien les tests EuroNCAP offrent une protection renforcée dans une grande variété d'accidents. Le rôle de l'organisme est de fournir des informations aux consommateurs sur les comparaisons des performances routières des modèles de voitures en termes de sécurité routière et d'encourager les constructeurs à améliorer la sécurité de leurs véhicules, à la fois pour les occupants et les utilisateurs vulnérables de la route à travers l'instauration d'un véritable dialogue. Il a été globalement reconnu que la procédure EuroNCAP avait généré une nette amélioration des standards de sécurité des véhicules.

<sup>4</sup> Anti-lock Brake Systems

<sup>5</sup> Programme d'action pour la sécurité routière de la Commission européenne (2003-2010).

ces nouvelles attentes. Le nombre des acteurs en jeu sur ces dossiers se multiplie (assureurs, constructeurs, représentants d'organismes spécialisés nationaux, etc.), mais on peut remarquer que les associations de consommateurs ne sont pas encore associées aux travaux. Au final, tout de même, ces groupes de réflexion présentent une grande modernité dans leurs composants et leurs modes de fonctionnement. Ils considèrent que les recherches en accidentologie doivent être étroitement liées au gouvernement et à l'industrie et pensées comme des préalables à tout changement de design ou législatif. Toutefois, il a fallu plus de quarante ans pour que les essais d'homologation des véhicules prennent en compte des critères biomécaniques (blessures occasionnées aux passagers). Depuis, les progrès sont constants et la sécurité routière s'améliore grâce aux recherches en laboratoire<sup>6</sup>.

Nous pouvons prendre l'exemple du Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules ou EEVC<sup>7</sup>, fondé en octobre 1970, dont le travail est basé sur les statistiques d'accidents qu'il recueille. Les premières études sur la sécurité routière ont été motivées par les aspirations de l'opinion publique pour préserver les utilisateurs de la route des blessures. Une faible importance relative est accordée aux dommages sur les véhicules bien qu'ils aient une grande importance économique. Ainsi, comptent-ils d'abord dans la mesure où ils déterminent les blessures de leurs occupants. Cependant, le lien entre les deux est encore loin d'être clairement établi. Il apparaît qu'à plus long terme, il faudra étudier non seulement les caractéristiques des véhicules mais également les charges sur les mannequins afin de comprendre comment la forme des véhicules peut influencer les impacts corporels dans les situations d'accidents les plus fréquentes<sup>8</sup>. L'EEVC étudie donc les différents impacts corporels sur des mannequins en les classant par ordre de gravité après avoir établi au préalable les niveaux de protection requis. Il essaie de définir des tendances pour le design des véhicules basées sur les niveaux de tolérance des mannequins étudiés afin d'améliorer la sécurité routière. Les études portant sur la technologie des véhicules dans le but de réduire la sévérité des accidents de piétons s'effectuent selon deux axes :

- 1) étude de la forme du véhicule et des matériaux utilisés
- 2) prévention et réduction dans l'habitacle de la probabilité d'impacts secondaires

Le standard américain, *American Motor Vehicle Safety Standard*, est cité comme référence aux travaux du comité. La CEE sponsorise ses recherches, portant notamment sur l'élaboration de mannequins pour les essais qui ressemblent plus à des humains et donc présentent des conclusions plus intéressantes au niveau des résultats des tests.

Au final, l'EEVC définit, sur la base de l'expérience européenne et de la connaissance technique réunies au sein de ses cinq groupes de travail, une approche commune sur une assise suffisamment large pour lui permettre de fournir une estimation des besoins futurs de la sécurité routière en Europe. En suivant les premières évaluations de ses groupes de travail, le comité se tourne dès le milieu des années 70 vers la question de la protection des occupants de la voiture en cas de choc latéral et celle de la protection des piétons en améliorant la forme de la carrosserie avant des véhicules.

Ses travaux qui présentent de véritables cellules de réflexion sur les questions de sécurité routière ne sont pas isolés. Nous pouvons également prendre l'exemple du CCMS<sup>9</sup> de l'OTAN qui s'efforce de recueillir des statistiques d'accidents, affiche sa volonté de mettre en

---

<sup>6</sup> Michel Frybourg, « La biomécanique des chocs et la sécurité routière », *Annales des Ponts et Chaussées*, numéro 95 consacré à Réglementation, normalisation et innovation, juillet-septembre 2000.

<sup>7</sup> European Enhanced Vehicle-Safety Committee. L'EEVC 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. Un observateur de la Commission européenne prend part à leurs réunions.

<sup>8</sup> EEVC, The future for car safety in Europe presented to the Fifth European Safety Vehicle Conference, London, June 1974, Foreword by the chairman.

<sup>9</sup> Committee on the Challenges of Modern Society

place des standards homogènes, etc. Il nous semble d'ailleurs important d'insister sur la diffusion d'informations entre réseaux et groupes de réflexion sur ces thématiques.

Leur rôle est d'amener les constructeurs, à moindre coût, à produire des véhicules moins dangereux en cas de collision et de conseiller les législateurs (après l'adoption de la directive-cadre sur la réception des véhicules en 1970, de nombreuses directives ont été adoptées sur les poids et dimensions, les pneus, les freins, les verres de sécurité, le port de la ceinture de sécurité obligatoire dans tous les pays européens, etc.). Ils insistent toutefois sur le fait que leurs prescriptions ne doivent pas entraîner des études de design ultra-sophistiquées, être très coûteuses ou provoquer une forte augmentation du poids des véhicules. Ils souhaitent également laisser suffisamment de temps aux constructeurs pour adapter leurs modèles. Ces précisions sont particulièrement importantes dans le contexte d'augmentation continue du prix du carburant. Ils estiment que l'Europe doit montrer qu'elle dispose des possibilités techniques pour étudier les accidents, faire des propositions et les mettre en pratique pour l'élaboration des nouveaux modèles. En coordonnant bien ses efforts entre ses pays membres, il sera possible d'en faire pleinement profiter les utilisateurs de la route en Europe et ailleurs<sup>10</sup>.

De leur côté, les constructeurs automobiles européens (Fiat, Volkswagen, Peugeot, Renault, Citroën, British Leyland et Daimler Benz<sup>11</sup>), à l'exclusion des filiales d'entreprises américaines en Europe, créent, en 1972, le Comité des constructeurs du Marché Commun. La vocation de ce comité est d'expliquer aux autorités européennes quelles mesures réalistes pourraient être adoptées en termes de lutte contre l'insécurité routière et les émissions polluantes. Son ambition secrète est de refouler l'influence américaine en Europe sur la politique d'émissions et de sécurité<sup>12</sup>.

Au plan national, les administrations s'entendent avec l'industrie automobile pour standardiser la production et faire des recommandations pour atteindre le plus haut niveau possible de sécurité acceptable pour la production. Cela facilite la vente de voitures entre pays. Certains Etats sont même allés plus loin dans les exigences de sécurité routière incluses dans la législation des véhicules. Les Français instituent par décret, le 5 juillet 1972, un Comité interministériel de sécurité routière et créent le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

Il se développe donc, au fil des années 70, un large réseau de cellules de réflexion et d'études qui oeuvrent en faveur d'une meilleure sécurité routière.

## **2. Harmonisation technique internationale et législation communautaire**

L'harmonisation des législations est un des pouvoirs conférés aux institutions européennes par le Traité de Rome comme moyen d'établir le marché commun et d'assurer son bon fonctionnement. Les provisions du traité stipulent que les législations doivent être harmonisées, mais sans en définir les modalités avec précision. On peut toutefois aisément se figurer que cette harmonisation des politiques des Etats membres doit répondre à tous les besoins d'intégration économique (l'élimination des obstacles à la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes, ainsi que l'établissement d'une libre concurrence

---

<sup>10</sup> EEVC, The future for car safety in Europe presented to the Fifth European Safety Vehicles Conference, London, June 1974, Foreword by the chairman.

<sup>11</sup> BMW, ALFA et DAF ne figurent pas parmi les membres fondateurs du CCMC, mais ils ont souhaité rapidement participer aux travaux, sans posséder toutefois le statut de membre à part entière.

<sup>12</sup> « Branchenpolitische Fragen », Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates am 27. Februar 1973, Berlin, Archives BMW, UA 417.

suivis par la création d'un cadre légal adapté) tout en n'allant pas au-delà des efforts nécessaires à une telle intégration<sup>13</sup>.

Une harmonisation technique mondiale est un facteur clé du renforcement de la compétitivité de l'industrie automobile européenne dans le monde. L'Union européenne et ses Etats membres ont toujours été au premier plan des efforts d'harmonisation internationale, en soutenant activement les travaux menés dans le cadre de l'accord révisé de 1958 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU concernant une harmonisation technique internationale dans le secteur des véhicules à moteur. L'Union européenne est devenue partie contractante à cet accord le 24 mars 1998 et plus de cent règlements ont été élaborés sous ses auspices. Il existe une très grande analogie entre la législation communautaire et certains de ses règlements au niveau de leurs dispositions techniques. En outre, un nouvel accord mondial a été négocié en 1998 afin de permettre à des pays n'ayant pas adhéré à l'accord mondial de 1958, comme les Etats-Unis, d'être associés plus étroitement au processus international d'harmonisation. Cet accord a pour objet, toujours dans le cadre du WP29 des Nations Unies, d'établir une procédure mondiale par laquelle les parties contractantes de toutes les régions du monde puissent élaborer conjointement des règlements techniques mondiaux concernant la sécurité, la protection de l'environnement, le rendement énergétique et la protection contre le vol.

Compte tenu de l'Accord mondial de 1998, il est maintenant possible, par exemple, d'élaborer un règlement technique mondial concernant les vitrages de sécurité. En outre, les travaux sur le forum mondial seront l'occasion d'examiner, dans le cadre d'un règlement, des questions internationales relatives à la sécurité ainsi que des nouvelles technologies disponibles. Le consommateur aurait l'avantage d'un niveau de sécurité unique. Le règlement technique mondial proposé sera élaboré sur la base des meilleures pratiques définies dans les règlements, directives et normes industrielles d'Europe, des Etats-Unis et du Japon.

### **3. La directive fondatrice : la réception des véhicules**

L'activité communautaire a donné naissance à la mise en œuvre de la procédure de réception des véhicules et à de nombreuses directives particulières concernant les feux, les freins, les poids et dimensions, etc. En effet, considérant que les disparités entre Etats membres concernant les différentes caractéristiques techniques des véhicules à moteur constituaient un obstacle à l'établissement et au bon fonctionnement du marché commun, le Conseil décida d'élaborer des prescriptions valables pour tous les Etats membres, qu'ils pourraient adopter en complément ou qui prendraient la place des prescriptions nationales. Le contrôle du respect de ces prescriptions ainsi que la reconnaissance par chaque Etat membre du contrôle exercé par les autres Etats membres rendaient nécessaire la mise en œuvre d'une procédure de réception pour chaque type de véhicules. Cette procédure conduit les Etats membres à acter du fait que chaque type de véhicules a été contrôlé comme prévu dans les différentes directives et que tout a été indiqué sur un document spécifique. D'après cette procédure les constructeurs peuvent établir un certificat de conformité pour tous les véhicules conformes à un certain type, seulement si le véhicule est accompagné de ce document spécifique. En adoptant ce texte, un Etat membre considère qu'un véhicule satisfait les prescriptions techniques des directives particulières et les vérifications prévues par le document de réception CEE.

Le principal objectif de ce processus d'harmonisation est de réduire, avant d'écarter définitivement, tous les obstacles aux échanges et de réduire les coûts de production à moyen terme (les constructeurs qui veulent exporter n'auront plus à adapter leur production à chaque

---

<sup>13</sup> *Cinquième rapport général sur les activités des Communautés*, 1971, Bibliothèque de la Commission européenne, Bruxelles.

pays). L'amélioration de la productivité et l'élargissement des marchés à l'exportation de l'industrie automobile européenne sont étroitement liés à l'élaboration d'un marché intérieur à la Communauté, au sein duquel les obstacles aux échanges sont aussi réduits que possible. C'est particulièrement important pour les constructeurs automobiles qui vendent 75 % de leur production au sein de la Communauté européenne. Considérant les disparités des domaines monétaire et fiscal, il a semblé plus facile d'essayer d'atteindre le marché commun en travaillant d'abord sur l'harmonisation technique. Par conséquent, les volontés politiques sont mobilisées pour tâcher d'obtenir des résultats dans ce domaine.

L'harmonisation des normes techniques signifie pour la Commission européenne qu'elle doit écarter toute tentative nationale d'adopter une norme spécifique, y compris quand il s'agit d'une norme qui est conforme aux aspirations de la Commission mais qui, si elle est plus restrictive que les standards communautaires, pourrait constituer un obstacle aux échanges entre les pays membres<sup>14</sup>.

Le système communautaire de réception complète (WVTA) est obligatoire pour les voitures particulières depuis octobre 1998. Par conséquent, les constructeurs ne doivent tenir compte que d'un ensemble de dispositions (les directives pertinentes en matière de réception des véhicules) pour mettre leurs produits en circulation dans l'ensemble de l'Union européenne.

#### **4. La « nouvelle approche communautaire »**

L'arrêt rendu le 20 février 1979 par la Cour de justice européenne sur l'affaire Cassis de Dijon permet, dans certains cas, de substituer la reconnaissance mutuelle des législations nationales à leur harmonisation, cette dernière étant fortement paralysée par la règle de l'unanimité prévalant au Conseil européen. Entre 1981 et 1984, la Commission européenne défend un programme de perfectionnement graduel du marché intérieur qui débouche sur le Livre Blanc de la Commission de 1985 puis sur l'avènement du grand marché européen de 1992. Avec l'Acte unique de 1987, la Commission obtient que les décisions du Conseil relatives à l'harmonisation européenne réglementaire et technique se décident à la majorité et non plus à l'unanimité. L'obstacle représenté par les règles techniques nationales est donc progressivement gommé par les avancées des institutions européennes<sup>15</sup>.

Le 21 décembre 2000, la Commission européenne examine la possibilité d'utiliser l'instrument d'un engagement volontaire de l'industrie pour renforcer la protection des piétons et des autres usagers de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur. Le principe est comparable à l'engagement de réduction des émissions de CO<sup>2</sup> provenant des voitures particulières. Les pourparlers sont menés avec les grandes associations de constructeurs mondiales, notamment l'ACEA, le JAMA et le KAMA<sup>16</sup>. Parallèlement, la Commission poursuit ses travaux sur l'élaboration d'une proposition de directive au cas où l'industrie ne parviendrait pas à offrir un engagement satisfaisant. Le 6 février 2001 a lieu une audience publique au cours de laquelle toutes les parties intéressées, dont les Etats membres et des représentants du Parlement européen, ont pu exprimer leurs points de vue. Les opinions vont du soutien à un engagement négocié de l'industrie à la préférence pour une législation.

---

<sup>14</sup> Par exemple, la loi allemande pour adopter un carburant contenant moins de plomb en 1975 ou la norme suisse sur la pollution qui est plus restrictive que la norme CEE.

<sup>15</sup> Jean-Christophe Defraigne, « L'intégration européenne et le dynamisme technologique des grandes entreprises », Marine Moguen-Toursel (ed.), *Entreprises et politique industrielle communautaire : quelle marge de manœuvre ? / Firms and Community industrial policy : what room for manouvre ?*, PIE-Peter Lang, à paraître en 2005.

<sup>16</sup> Les associations professionnelles de constructeurs du Japon et de la Corée.

Finalement, la Commission conclut les négociations avec l'industrie automobile européenne. Dès lors, l'industrie s'engage à adopter les mesures de sécurité passive préconisées en deux phases. Elle équippa tous les véhicules neufs de systèmes de freinage antiblocage (ABS) dès 2003 et de systèmes d'éclairage de jour (DRL<sup>17</sup>) à partir de 2002. A la même date, les pare-chocs rigides ne seront plus installés sur les véhicules neufs. De plus, l'industrie s'engage à installer progressivement des dispositifs supplémentaires de sécurité active sur tous les nouveaux véhicules à moteur. Ainsi, tous les nouveaux types de véhicules rempliront les objectifs de l'EEVC en matière de sécurité des piétons à partir de 2010 et, pour ce qui concerne tous les véhicules neufs, de manière progressive de 2012 jusqu'à fin 2014. Un comité de suivi, auquel participera l'industrie, sera mis en place par la Commission. De l'avis de la Commission, l'engagement de l'ACEA constituerait une contribution décisive et novatrice à la réalisation des priorités communautaires en matière de sécurité routière dans l'Union européenne. Après de longues discussions, la Commission européenne prend acte de l'engagement de l'industrie. Mais avant de décider d'accepter cette formule ou de proposer une législation, elle consulte les Etats membres et le Parlement européen.

Les intérêts d'une approche volontaire pour l'industrie sont clairement identifiés : rapidité d'élaboration, forme de négociation plus ouverte entre politiques et industries, substitution à des réglementations dont la forme serait trop complexe, accélérateurs de mise en œuvre des objectifs annoncés et optimisation du ratio coût/efficacité<sup>18</sup>. Toutefois, cette nouvelle approche de la Commission européenne en matière de sécurité routière n'est pas sans susciter des critiques de la part des autres parties prenantes de la négociation. En particulier, les organisations de sécurité dans les transports et de consommateurs<sup>19</sup> mettent en doute cette nouvelle forme de gouvernance de la Commission européenne et reprochent à cette dernière de n'avoir consulté que l'industrie automobile. Sur le fond du dossier, ils condamnent le fait que la proposition législative relative à un profil avant des véhicules moins agressif n'offre qu'une protection pour les piétons inférieure de 70 % à ce qui avait été souhaité par des institutions reconnues en matière de sécurité routière, telles que l'EEVC<sup>20</sup>. Les tests EEVC pourraient devenir obligatoires dans la seconde phase de l'engagement volontaire. Mais le contenu de la seconde phase est incertain puisqu'ils doivent être soumis à une étude de faisabilité en 2004. Les organisations de sécurité dans les transports et de consommateurs s'étonnent ainsi que les résultats de vingt-deux années 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, également financé par l'Union, soient soumis à une étude de faisabilité. Enfin, ils regrettent que le délai de mise en œuvre de la seconde phase soit si long (douze ans), ce qui représente une opportunité manquée de sauver 24 000 vies<sup>21</sup>. La FEMA<sup>22</sup>, pour sa part, juge inopportun l'engagement volontaire sur les éclairages de jour et a mené une coalition pour l'exclusion de cette mesure du texte visant à établir le cadre légal de l'engagement des constructeurs automobiles pour

---

<sup>17</sup> Daytime Running Lights

<sup>18</sup> Luc Bastard (direction des relations extérieures de Renault), « L'engagement volontaire de l'ACEA sur la réduction des émissions de CO2 », journée d'étude sur les accords volontaires – Institut pour un développement durable, Namur, 15 janvier 2004.

<sup>19</sup> Il s'agit de l'ETSC (le Conseil européen pour la sécurité des transports), du BEUC (Bureau européen des unions de consommateurs) et de l'ANEC (Association européenne pour la coordination de la représentation des consommateurs pour la normalisation).

<sup>20</sup> Selon une étude du laboratoire de recherche sur les transports du Royaume-Uni (TRL Ltd, Costs and effectiveness of the Honda Civic's pedestrian protection and the benefits of the EEVC and ACEA test proposals, April 2002), les tests de l'engagement volontaire négocié entre la DG Entreprises de la Commission européenne et l'ACEA offrent 70 % de protection en moins contre les blessures mortelles par rapport aux tests EEVC.

<sup>21</sup> Ce chiffre correspond à l'estimation du nombre de vies sauvées grâce à l'adoption des tests EEVC : 2 000 vies par an au niveau européen.

<sup>22</sup> Federation of European Motorcyclists Associations

une meilleure protection des piétons. Cette coalition a regroupé la Fédération européenne des cyclistes (l'ECF), la Fédération européenne des victimes de la route (la FEVR) et la Fédération internationale des piétons (la FIP).

Le Conseil européen est également réticent à l'égard de la nouvelle procédure adoptée. Il demande que le principe de l'adoption de directives contraignantes soit privilégié concernant la sécurité routière et le respect de l'environnement. Sur le fond du dossier, il souhaite que la phase précédant l'entrée dans la seconde période soit raccourcie et que la question de DRL, le système d'éclairage de jour, soit réétudiée avant d'être adoptée car le Conseil ne s'est prononcé ni sur son efficacité en matière de sécurité routière ni sur son caractère souhaitable en fonction des économies d'énergie.

## 5. Conclusion

La question de la sécurité routière s'est imposée au fil des années 70 comme un enjeu majeur de société au plan communautaire. La demande d'une meilleure sécurité routière et protection des passagers dans un accident a pris le devant de la scène. Toutefois, les avancées législatives sont longtemps restées assez limitées.

Le nombre important d'acteurs impliqués dans ce domaine de la sécurité routière, qui peut être une source de richesse quand une convergence entre leurs vues s'opère, peut contribuer à expliquer les retards dans l'avancée de ces dossiers. Les batailles industrielles dans la Communauté sont les terrains d'élection du lobbying. A la fin des années 50, les sujets de politique commerciale, comme l'élargissement des quotas d'importation prédominent. Mais au début des années 60, des tensions apparaissent autour de la détermination de standards européens, essentiellement sur les questions de sécurité et d'harmonisation technique (poids et dimensions des véhicules, verres de sécurité, etc.). Les intérêts des constructeurs français et italiens, souvent convergents, s'opposent à ceux des constructeurs allemands qui se positionnent sur le marché des véhicules de plus grande cylindrée.

Pour dépasser ces blocages, la Commission européenne a essayé à partir du milieu des années 80 de déployer une nouvelle approche qui ne cherche plus à harmoniser à tout prix les différences nationales au sein de l'Union, mais se satisfait de reconnaissances réciproques. Elle a également utilisé, dans le courant des années 2000, le nouveau principe des engagements volontaires qui ne nécessitent pas la mise en place d'une législation. Ces pratiques, très appréciées par l'industrie automobile, ont été fortement critiquées par les autres parties prenantes des discussions.

A ce jour, l'harmonisation des prescriptions techniques pour les véhicules à moteur a été réalisée pour trois catégories de véhicules : voitures particulières, motocyclettes et tracteurs. Au total, plus de cent directives réglementent actuellement la construction et le fonctionnement des véhicules à moteur. La directive 70/156 relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques a été modifiée dix-huit fois depuis 1970. Il existe également des directives sur le contrôle technique obligatoire, la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale et latérale, la protection des poids lourds contre l'encastrement à l'avant, les réservoirs de carburant liquide et les dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et, pour les poids lourds de plus de 12 tonnes, sur l'installation obligatoire de limiteurs de vitesse. Ainsi, il est possible d'avancer que ce domaine de la sécurité des véhicules est, de loin, celui qui a le plus progressé au plan d'une législation communautaire, parmi les autres domaines de sécurité routière (comportement des automobilistes et infrastructure routière)<sup>23</sup>. Toutefois, quelques idées pour étendre encore ses

---

<sup>23</sup> S'agissant du comportement des conducteurs, les seules directives adoptées à ce jour par l'Union européenne concernent les modalités du permis de conduire et le port obligatoire de la ceinture de sécurité.

avancées sont toujours en suspens, comme celle de rendre obligatoire le limiteur/avertisseur de vitesses pour tous les véhicules afin de lutter contre les vitesses excessives.

Malgré l'importance de l'enjeu et des avancées législatives en la matière, il est intéressant de souligner que les acteurs n'en ont pas une conscience claire. Pour les constructeurs, certains dossiers tels que celui de la pollution, des importations japonaises ou de la distribution sélective ont bien plus marqué les esprits. Pour les consommateurs, il est encore rare, malgré la bonne diffusion d'EuroNCAP, de choisir un véhicule en fonction de ses performances en matière de sécurité. Tous les acquis dans ce domaine sont désormais considérés comme des évidences. Cette notion de sécurité des véhicules est donc, par bien des aspects, une thématique « en creux » qui procède à des avancées discrètes.

## **B/ Les standards environnementaux**

### **1. Des intérêts contradictoires au niveau de la définition d'un véhicule moins polluant ?**

Il faut d'abord remarquer que les véhicules répondant aux nouvelles aspirations, c'est-à-dire plus sûrs et moins polluants, coûtent plus cher à la fabrication (coût supplémentaire que les constructeurs peuvent décider de répercuter ou non sur leurs clients), ainsi qu'à l'usage (car ils peuvent voir leur consommation de carburant fortement augmenter). Il est ainsi un fait reconnu par tous que l'adoption d'un pot catalytique, par exemple, entraîne une hausse de la consommation de carburant de l'ordre de 15 %.

A partir de 1973, les questions de pollution et de consommation deviennent essentielles, en Europe, dans le contexte de la crise du pétrole. Les difficultés pour obtenir du carburant et la hausse des prix mettent en lumière la nécessité d'une politique rationnelle de l'énergie : priorité est donnée à la réduction de la consommation.

Pourtant, bien que la Communauté européenne ait reconnu et affirmé à plusieurs reprises l'importance d'une politique d'utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports, le secteur des transports n'a encore contribué, au début des années 80, ni aux économies d'énergie ni à la réduction de la dépendance du pétrole.

Les efforts pour réduire les émissions polluantes vont souvent à l'encontre de ceux qui visent à réduire la consommation de carburant. En effet, les aspirations à un véhicule moins polluant peuvent également contre-carrer les volontés d'un véhicule plus sûr car les dispositifs additionnels, tant ceux ayant pour objectif l'élimination des gaz nocifs (pots catalytiques) que ceux qui améliorent la résistance au choc, alourdissent les véhicules et augmentent, par conséquent, leur consommation.

### **2. Les Etats-Unis : un modèle à suivre ?**

En juillet 1974, les Etats-Unis sont le premier pays au monde à introduire le carburant sans plomb dans leur réglementation afin de permettre l'utilisation du pot catalytique dans le but de réduire les émissions polluantes. Les constructeurs américains disposent de six années pour mettre sur le marché des véhicules propres. Les normes américaines sont strictes à tel point que s'est créée aux Etats-Unis une association regroupant un certain nombre de constructeurs (américains ou importateurs) et de pétroliers qui ont mis en commun leurs moyens de recherche. Cette association (Inter Industry Emission Control) a accompli une série de longs travaux de laboratoires et d'essais pour la mise à l'épreuve des procédés communs. D'après la solution qu'ils envisagent, l'équipement nécessaire reviendrait environ à 500 dollars, soit environ le tiers du prix d'une voiture moyenne. Quant à la consommation d'essence, elle serait augmentée par la même occasion dans la proportion de 35 %. Cependant, aux dires des spécialistes, c'est le seul système qui permettra de faire face en 1976

à la rigueur des normes américaines. En fait, personne ne semble en mesure de satisfaire ces normes dans l'immédiat<sup>24</sup>.

A l'instar des Etats-Unis, l'élaboration d'une réglementation anti-pollution en Europe, sur le plan communautaire et sur le plan national est à l'ordre du jour. Sans doute, la situation en Europe est-elle moins pressante qu'au-delà de l'océan : le parc est moindre, les voitures n'y ont pas la même puissance, la concentration urbaine n'est pas aussi forte et les conditions climatiques mêmes sont moins astreignantes. Mais déjà les niveaux de pollution atteints imposent une réglementation. Toutefois, les autorités nationales comme les fonctionnaires de la CEE et de l'OCDE, ont le souci de ne pas surcharger plus que de raison l'industrie automobile européenne dans la compétition mondiale où elle est engagée.

Les Nations Unies ont produit le règlement n°15<sup>25</sup> qui constitue un document de base depuis 1970 sur les normes de pollution automobile maximale en Europe. Ce règlement, qui a été amendé plusieurs fois pour s'adapter à l'évolution de la technique automobile et des impératifs de protection de l'environnement, est considéré comme un compromis satisfaisant car il répond aux nécessités à la fois de diminuer la consommation de carburant et de réduire sensiblement les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures.

Les directives communautaires sont très similaires aux prescriptions ECE des Nations Unies. Une des directives fondatrices dans le secteur de l'environnement date du 20 mars 1970. Elle présente les mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé (à essence). Cette directive mérite une attention particulière car elle intéresse au plus haut point à la fois l'économie, la santé publique et la défense de la nature. Plusieurs lois ou projets de lois s'apprêtaient à entrer en vigueur dans les Etats membres et leur divergence aurait par la suite provoqué de sérieux obstacles à la libre circulation des véhicules à moteur. Les prescriptions de la directive ont évité ce danger, les Etats membres devant obligatoirement s'y conformer. Parmi les méthodes de mesure au stade le plus avancé, à savoir les méthodes américaines et les méthodes européennes, le Conseil, sur proposition de la Commission, a retenu les méthodes de mesures européennes. En effet, le cycle américain est représentatif de l'utilisation de la voiture américaine de grosse cylindrée sur les réseaux routiers urbains américains, double condition très différente des conditions européennes. La réglementation américaine s'adresse à un parc de véhicules beaucoup plus homogène que le parc européen et elle vise, en premier lieu, les hydrocarbures imbrûlés, tandis qu'en Europe, l'accent est surtout mis sur la lutte contre l'oxyde de carbone<sup>26</sup>. L'autre directive communautaire incontournable concernant l'automobile et l'environnement est le document 78/611/CEE qui définit la teneur en plomb de l'essence<sup>27</sup>.

La Communauté européenne s'est ainsi attachée, depuis 1970, à réduire la pollution en provenance des véhicules à moteur. Dans ce but, elle a déjà fait des propositions visant à réduire le bruit, les substances gazeuses, les fumées et les particules, et en prépare une en vue d'introduire des limitations de vitesse. Néanmoins, les préoccupations des Communautés en termes d'environnement tardent à prendre corps sur le plan juridique. Jusqu'en 1986, seule la

---

<sup>24</sup> « La France n'imitera pas la rigueur américaine », article de Roger Jonquet, in *L'Equipe*, 4 juin 1971.

<sup>25</sup> Règlement annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958.

<sup>26</sup> « Elimination des entraves techniques aux échanges dans le secteur automobile », Note d'information, Bruxelles, avril 1970, Archives Historiques Commission Bruxelles, BAC 3/1978, 1101.

<sup>27</sup> A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1981 (date d'entrée en application de la directive), le niveau maximal autorisé de plomb dans l'essence est de 0,40 g/l et le niveau minimal de 0,15 g/l (avec, pour l'Irlande, une dérogation pour un niveau maximal de 0,64 g/l pour une durée de cinq ans). L'Allemagne a adopté le niveau minimal, soit 0,15 g/l (de même que le Danemark). Quant au Royaume-Uni, il adopte également le niveau minimum de 0,15 g/l mais seulement à partir de 1985. Par contre, le Luxembourg, la Belgique, la France, les Pays-Bas et l'Italie en sont restés au niveau maximal permis, soit 0,4 g/l.

directive relative au niveau sonore des moteurs (bruit) est entrée en vigueur (en 1970). La directive concernant le gaz d'échappement et le plomb dans l'essence, sur laquelle le Conseil avait atteint un difficile accord de principe, n'a pas encore été adoptée formellement, à cause de l'opposition du Danemark qui demande des normes plus strictes. Toutefois, les autres pays membres appliquent déjà les orientations de la directive et les constructeurs automobiles préparent la production de moteurs qui répondent aux standards proposés par la Commission. Les véhicules diesel sont restés en dehors des investigations, bien qu'ils représentent une part de plus en plus grande du parc automobile européen.

Des progrès ont toutefois été réalisés pour la protection de l'environnement, tant par la réduction des émissions sonores que par celle des émissions des gaz d'échappement. Ainsi, en 1983, l'émission de CO par véhicule a été réduite d'un tiers et celle de HC de moitié comparées au niveau atteint en 1969. En ce qui concerne les émissions sonores, les constructeurs les ont réduites de 3 dB en moyenne sur les nouveaux véhicules, ce qui représente un effort considérable. Evidemment, les effets ne sont nettement perceptibles qu'à partir du moment où les véhicules construits avant l'année 1975 commencent progressivement à être remplacés par de nouveaux véhicules.

### **3. La définition des standards environnementaux européens**

En décembre 1971, la RFA est le seul pays européen convaincu de la nécessité d'avoir une loi sur le plomb. Toutefois, cette solution est également porteuse d'un certain nombre d'inconvénients, que les constructeurs français et italiens, notamment, ne se privent pas de souligner : augmentation de la consommation de 5 à 6 %, détérioration du rendement du moteur de 10 % environ, augmentation du coût des voitures entre 4 et 22 % selon les modèles (le surcoût frappe donc surtout les voitures les plus populaires), nécessité d'utiliser de l'essence sans plomb qui n'existe pas encore sur le marché. Une chute des ventes automobiles liée au surcoût à l'achat et à l'utilisation est certaine. Ce qui rendra délicate la situation de certains constructeurs européens, déjà aux prises avec des difficultés financières sérieuses<sup>28</sup>.

On pourrait penser que ce sont les milieux de l'industrie automobile allemande qui ont souhaité développer cette stratégie. En effet, les principales sociétés qui produisent les pots catalytiques sont allemandes. D'autre part, le marché américain représente le plus gros marché à l'exportation pour les constructeurs allemands, notamment Volkswagen, dont la part de marché dans les exportations allemandes est considérable et encore croissante à la fin des années 50<sup>29</sup>. Les constructeurs allemands ont, par conséquent, déjà fait l'effort de fabriquer des véhicules qui satisfont aux normes américaines, très strictes en matière d'environnement. Le fait de définir des normes européennes aussi sévères que les normes américaines ne représenterait par conséquent pour eux aucun coût supplémentaire. Mais, il apparaît assez nettement que le gouvernement allemand qui a joué pour ce dossier le rôle prépondérant, les industriels du secteur étant opposés à l'adoption de mesures de plus en plus sévères. Pourtant, la mesure est adoptée et renforcée en juin 1976. C'est encore le cas en août 1981, quand Gerhart Baum demande aux constructeurs allemands<sup>30</sup> de réduire de moitié les émissions polluantes de 1978 avant 1985/86, alors que la réglementation qui sert de base aux directives

---

<sup>28</sup> CCMC, « L'essence sans plomb et les normes d'émissions pour les automobiles », 2 janvier 1985, Archives CCFA.

<sup>29</sup> La République fédérale, qui exporte un tiers des voitures des pays occidentaux, a exporté en 1959 50,7 % des voitures qu'elle a produites. En tout : 870 957 véhicules, soit 137 565 (ou 18,8 %) de plus que l'année précédente. Volkswagen représente, en 1959, 46,4 % (1958 : 43 %) de l'exportation allemande. Si l'on inclut les minibus et les ambulances, la part de Volkswagen dans les exportations allemandes atteint 51,6 % (1958 : 47,5 %).

<sup>30</sup> Il convoque notamment Volkswagen, Daimler-Benz, Adam Opel, Ford et Bayerische Motoren Werke, ainsi que deux des plus gros constructeurs de camions et un fournisseur de matériel électrique.

communautaires ne prévoit qu'une réduction de 20 % d'ici à 1985. Une telle réglementation n'oblige pas seulement un amaigrissement du mélange et une optimisation de la carburation, il est désormais nécessaire d'adopter les pots catalytiques. L'industrie automobile résiste aux nouvelles volontés du gouvernement allemand de réduire les émissions polluantes. Pourtant, elle montre sa bonne volonté en s'engageant, sans y être contrainte par la législation<sup>31</sup>, à réduire les gaz polluants des voitures de 20 % d'ici 1985 et à réduire la consommation d'essence des nouveaux véhicules de 15 % d'ici à 1985 (par rapport à 1978) au lieu des 10 à 12 % prévus initialement par la réglementation. Elle s'apprête également à respecter les nouvelles normes de bruit retenues par le gouvernement fédéral<sup>32</sup>.

En juillet 1983, inquiet des effets de la pollution sur les forêts allemandes<sup>33</sup>, le gouvernement fédéral décide de l'introduction de l'essence sans plomb pour les nouveaux véhicules à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1986<sup>34</sup>. Ce faisant, il adopte une position pionnière en Europe. Les normes allemandes sont désormais quasiment identiques aux normes américaines<sup>35</sup>. Avec de telles mesures, la RFA espère obtenir une réduction allant jusqu'à 90 % du taux des gaz d'échappement émanant des véhicules. Ce pas franchi fait évidemment très peur aux constructeurs allemands. Le gouvernement fait rapidement savoir qu'il est prêt à quelques aménagements. A la fin de l'année 1984, la Commission européenne émet des propositions : pour 1989/91, renforcement important des normes d'émissions et l'installation d'un pot catalytique sur 15 % environ de la production automobile, élimination progressive du plomb dans l'essence ; pour 1995, généralisation des catalyseurs sur les automobiles. En septembre 1984, le Chancelier Kohl indique que la République fédérale s'en tiendrait à son calendrier. Le 17 septembre 1984, le *Bundesrat* vote une résolution qui correspond à un compromis entre les préférences du gouvernement pour l'année 1986 et les propositions de la Commission européenne pour 1995. Sa résolution n'a pas force de loi, mais influencera sans doute la décision ministérielle.

Le 27 juin 1985 est signé « l'Accord de Luxembourg » concernant les normes européennes de réduction des émissions toxiques dans les gaz d'échappement. Il prévoit deux étapes : l'application de la première étape conduira à une réduction sensible des émissions de gaz et, notamment, à une baisse de 52 % des émissions d'oxyde d'azote par rapport à 1977. En appliquant une nouvelle réduction de 15 % par rapport aux normes fixées pour les voitures de moins de 1,4 litre de cylindrée, la deuxième étape (prévue pour 1992/1993) doit permettre d'atteindre en Europe une qualité de l'air équivalente à celle des Etats-Unis en ce qui concerne les émissions des automobiles. Cet accord est remis en cause dès mars 1989 par le Commissaire à l'environnement, l'Italien Carlo Ripa di Meana, (soit avant même l'entrée en vigueur de ces mesures). Le Commissaire a annoncé l'adoption de normes plus sévères dues à une sensibilité croissante aux problèmes de l'environnement dans de nombreux pays. Tout d'abord, les normes européennes (30 grammes de monoxyde de carbone et 8 grammes

---

<sup>31</sup> Comme nous l'avons vu, la directive 78/611/CEE concernant les gaz d'échappement et le plomb dans l'essence n'a pas été formellement adoptée.

<sup>32</sup> Ces normes s'échelonnent entre 75 et 80 dB selon le type de véhicule.

<sup>33</sup> Ces mesures draconiennes interviennent après plusieurs expertises sur la mort des forêts en RFA, où 33 % des surfaces boisées sont endommagées. La cause principale de ces dégâts serait les gaz toxiques rejetés dans l'atmosphère.

<sup>34</sup> Cette décision pose un problème juridique dans la mesure où la directive communautaire sur les émissions polluantes s'applique en République fédérale et ne peut pas être simplement suspendue. Les véhicules qui remplissent les exigences de la directive européenne doivent continuer à être autorisés à circuler sur les routes allemandes. L'invocation de l'article 36 du Traité de Rome par les partisans de la mesure n'est pas d'un grand secours dans la mesure où la directive communautaire sur les gaz polluants existe déjà.

<sup>35</sup> « Pollution automobile : la RFA adopte officiellement les normes américaines », in *Les Echos*, 27.10.1983.

d'oxyde d'azote) seraient désormais obligatoires pour tous les véhicules en circulation dans la Communauté, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1991. Ensuite, la Commission propose qu'à peine deux ans plus tard, les Etats membres soient contraints d'imposer à leurs constructeurs le respect de normes « encore plus sévères » (on évoque à ce propos la mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1993 de normes « à l'américaine », soit de 19 à 21 grammes de monoxyde de carbone par test et de 4,8 à 5,2 grammes d'hydrocarbures non brûlés et d'oxyde d'azote). Ces nouvelles normes se rapprocheraient donc des normes américaines US 83 (20 grammes de carbone et 5 grammes d'azote). La Commission européenne a été soucieuse de prendre de vitesse le Parlement européen qui était sur le point de voter le rejet des normes retenues dans l'Accord de Luxembourg au nom de la défense de la pureté de l'atmosphère.

En juin 1988, alors que viennent d'être signés sans difficultés des accords sur les grosses et moyennes cylindrées<sup>36</sup> et les modèles Diesel<sup>37</sup>, les négociations sur les petites cylindrées piétinent. Il faut dire que l'enjeu est d'importance : les petites cylindrées constituent la majorité du parc européen. Deux blocs opposés campent sur leurs positions<sup>38</sup>. D'un côté, les pays du Nord veulent des normes très strictes. En partie parce qu'ils sont particulièrement sensibilisés aux questions de pollution. En partie parce qu'ils construisent des automobiles de cylindrée plutôt élevée, et donc chères. C'est le cas de l'Allemagne fédérale, du Benelux, des pays scandinaves. De l'autre, la France, l'Italie, l'Espagne, la Grande-Bretagne (des pays qui produisent des grandes séries et se positionnent dans les gammes petites et moyennes<sup>39</sup>) veulent des normes souples. Le 29 juin 1988, est signé un accord sur la « voiture propre » pour les petites cylindrées, qui a été ensuite rejeté par le gouvernement français sous la pression des constructeurs nationaux, avant d'être finalement ratifié sous la pression européenne. Cet accord prévoit une réduction de la teneur maximale en monoxyde de carbone (30 grammes maximum par test de pollution) et d'oxyde d'azote et hydrocarbures (8 grammes par test). Ces normes entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1992 pour les nouveaux modèles uniquement et au 1<sup>er</sup> octobre 1993 pour tous les véhicules neufs. Le texte reprend la plupart des propositions faites en février par la Commission européenne et donne une relative satisfaction aux principaux constructeurs de voitures de petite cylindrée. Les mesures adoptées ne rendent pas obligatoire le montage de pots catalytiques ou des systèmes de carburation perfectionnés coûteux. Fiat ou Renault devraient s'en tirer en adaptant les moteurs pour leur permettre d'absorber un mélange « pauvre » (plus d'air et moins d'essence), mais le coût de production devrait quand même augmenter de 4 à 5 % selon les constructeurs<sup>40</sup>.

Les constructeurs, unanimes sur le sujet, considèrent qu'ils doivent supporter l'intégralité des efforts communautaires pour réduire la pollution des véhicules automobiles. Ils auraient souhaité que la Commission européenne fixe également de nouvelles normes relatives à la qualité des carburants à l'industrie pétrolière. Ils s'étonnent que le procédé de

---

<sup>36</sup> Accord signé en décembre 1987.

<sup>37</sup> « Les dispositions adoptées [en juin 1988] prévoient de limiter les émissions de particules dans les gaz d'échappement à 1,1 gramme par test pour les nouveaux modèles à partir d'octobre 1990 et à 1,4 gramme par test pour les nouvelles voitures de modèles anciens à partir d'octobre 1990 », in *Agefi*, 17 juin 1988.

<sup>38</sup> « La « voiture propre » cale ». Pas d'accord à Luxembourg sur les petites cylindrées. Deux blocs s'affrontent », in *Le Figaro*, 18 juin 1988.

<sup>39</sup> Dans les « pays du Sud de l'Europe » (France, Italie, Espagne), la petite voiture représente 75 % des ventes, contre 33 % en Allemagne par exemple. Les modèles de base de voitures comme la 205 Peugeot, la Renault 5 ou la Fiat Uno équipés de moteurs aux alentours de 1000 cm<sup>3</sup> représentent 57 % du marché en Italie et 43 % en France, contre seulement 25 % aux Pays-Bas, 17 % au Danemark et 16 % en Allemagne.

<sup>40</sup> « « Petite voiture » propre : accord bouclé », in *Les Echos*, 30 juin 1988.

« trappe à plomb »<sup>41</sup> ou celui du « moteur propre »<sup>42</sup> n'aient pas davantage été pris en compte.

#### **4. Conclusion**

A partir de 1965, les discussions touchant à la réduction de la pollution et aux économies d'énergie, souvent contradictoires, prennent vraiment le devant de la scène. La bataille des lobbies autour du dossier des futures normes européennes destinées à réduire les émissions polluantes des automobiles fait rage. Ils peuvent d'autant mieux exercer leur influence sur les fonctionnaires européens chargés de ces questions que les dossiers sont complexes. Les clans opposés dans cette bataille tentent de faire pencher la balance de leur côté en prenant l'opinion publique à témoin : tandis que les écologistes souhaitent obtenir un durcissement des futures normes, les constructeurs ne s'accordent que sur le fait de voir l'industrie pétrolière davantage impliquée dans les efforts nécessaires pour atteindre les nouveaux standards de pollution. Ils s'opposent, en revanche, sur les normes elles-mêmes, notamment en ce qui concerne leur alignement, ou non, sur les normes américaines. Tandis que les constructeurs allemands y sont favorables, français et italiens s'y opposent. Les réponses des constructeurs sont évidemment variables selon leurs gammes de production et leur marché d'exportation. L'attitude de Volkswagen, qui représente à cette époque une part particulièrement importante des exportations allemandes vers les Etats-Unis, se distingue sur ce dossier.

La bataille ne se joue pas exclusivement à Bruxelles, mais également dans les différents Etats nationaux. Ainsi, sur ce dossier, les constructeurs allemands sont plutôt en retrait par rapport au gouvernement de leur pays qui manifeste une conscience aiguë de ces questions. L'opinion n'est pas unanime au sein des différents ministères : le ministère des Transports, en phase avec les constructeurs, s'oppose au ministère de l'Environnement, qui cherche à promouvoir des normes draconiennes de lutte anti-pollution.

Dans la deuxième moitié des années 80, la Commission européenne – qui avait été plutôt en retrait jusque-là - s'empare vraiment de ces questions environnementales : elle multiplie les directives dans ce domaine, en abordant successivement les différents types de véhicules. Les choix qu'elle opère (en particulier, les pots catalytiques) profitent davantage aux Allemands qu'aux autres constructeurs européens. Les propositions de ces derniers, notamment des constructeurs français, (réduction de la vitesse, construction de moteurs propres, voitures électriques, amélioration de la qualité des carburants, etc.) trouvent peu d'écho auprès d'elle.

#### **C/ Peut-on parler d'une « euromobile » ?**

Il me semble que sur le plan de la production des véhicules, on peut effectivement parler d'un véhicule dont les caractéristiques techniques sont comparables d'un pays membre

---

<sup>41</sup> La trappe à plomb est comparable à un silencieux d'échappement normal mais comprenant des passages en dérivation rompant le flot des gaz et permettant à 65 % des particules de plomb de se déposer sur des espaces garnis de mousse métallique (fils recouverts d'alumine). Il est possible d'atteindre ainsi, pour un prix de revient limité, des taux de réduction des particules de plomb de 90 %. Cela éviterait de se lancer en Europe dans les catalyseurs comme les lois américaines ont obligé les chercheurs de ce pays à le faire.

<sup>42</sup> Il s'agit d'un carburateur d'un nouveau type comprenant trois corps à ouverture différenciée en fonction de la dépression. On utilise alors un mélange pauvre dans le rapport air-carburant de 18,5 à 1 ce qui supprime la majorité des émissions d'oxyde de carbone. Le recyclage des gaz d'échappement complète ce procédé qui conduit à une augmentation de consommation de 10 % environ.

à un autre. C'est le cas sur le plan de la sécurité. C'est également le cas sur le plan des caractéristiques environnementales.

En revanche, si nous élargissons notre champ d'investigation aux deux autres rubriques dégagées au début de l'exposé (comportement de l'automobiliste et infrastructures routières), les résultats sont assez différents. En effet, pour l'obtention du permis de conduire, le prix d'une voiture neuve, la répression des infractions aux règles de conduite et le contrôle technique des véhicules, par exemple, on arrive à la conclusion qu'en dépit des progrès accomplis, il existe encore une forte diversité des pratiques au sein de l'Union européenne. Le succès mitigé de cette harmonisation des standards a d'ailleurs conduit les institutions européennes à imaginer une « nouvelle approche » de ces questions à partir des années 80, axée sur la reconnaissance mutuelle des produits entre États et le principe d'accords librement consentis par les différents partenaires.

## **II – LES STANDARDS COMME BARRIÈRES COMMERCIALES**

En plus d'être des outils d'un marché commun intégré, les standards ne sont-ils pas une arme de politique commerciale à l'égard des ensembles industriels rivaux (notamment les États-Unis pour les années 50, 60 et 70, et le Japon pour les décennies suivantes) ? En effet, dans le contexte de la montée du danger japonais, rendu plus aigu encore par la perspective de l'abolition des barrières douanières à l'égard des pays tiers de l'Union européenne lors du marché unique décidé en 1985 et mis en œuvre en 1992, les constructeurs européens se sont penchés collectivement sur la question du niveau des contingents d'importation de véhicules japonais à autoriser dans l'Union européenne et de la règle d'origine des produits (pour traiter notamment le cas particulier des transplants, usines japonaises implantées au sein de l'Union, notamment au Royaume-Uni et employant de la main-d'œuvre locale).

Quelle a été l'influence des États-Unis sur ce dossier ? D'après les constructeurs français, elle a été négligeable. Les Américains ont imposé des mesures d'autolimitation aux Japonais. En conséquence de quoi, les Japonais ont investi aux États-Unis en y développant des implantations industrielles. Ces mesures sont mortes de leur belle mort dans les années 80. Au début des années 90, les États-Unis négocient un nouvel accord pour accéder au marché japonais. Ainsi, il s'agit bien plus d'un accord offensif que d'un accord défensif comme l'Europe essayait de le négocier à la même date.

Dans les années 90, l'enjeu des constructeurs automobiles européens était d'obtenir la réglementation technique la plus poussée possible. Le Japon devrait nécessairement s'y intégrer par la suite. Et ainsi, les normes américaines ne risqueraient pas de s'imposer dans la région Asie-Pacifique<sup>43</sup>. Les constructeurs européens jugent aussi que, dans la mesure où les États-Unis discutent avec les Japonais d'un projet d'harmonisation globale, l'Europe doit en faire autant.

### **A/ Contexte**

Les pays européens ont des relations commerciales déséquilibrées avec le Japon. Dans le cas français, le déficit commercial est abyssal. Plus généralement, il s'agit d'un problème industriel (la productivité des constructeurs européens étant inférieure à celle des Japonais), mais aussi d'un problème spécifique à ce moment dans l'intégration européenne (l'Acte unique de 1986 qui décide de la suppression des barrières douanières sans être juridiquement contraignant sur un plan technique, fiscal et physique).

---

<sup>43</sup> 27 février 1996, Mémento du Comité de Liaison des constructeurs automobiles, Groupe TEP-Relations extérieures de l'ACEA, archives CCFa.

## **B/ Volonté d'exclusion de l'automobile de la négociation GATT**

L'exclusion de l'automobile des accords du GATT a pu être réalisée et maintenue jusqu'à aujourd'hui. Du fait de la mauvaise situation des constructeurs, un consensus a été trouvé. Il s'agit d'un choix politique pour que l'automobile européenne ne soit pas démantelée.

## **C/ Homologation communautaire pour les véhicules fabriqués dans la Communauté, notion de contenu local**

### **1. La réception communautaire**

D'après la règle de libre circulation des produits, si un véhicule est produit en Italie ou en France, il peut librement circuler dans l'ensemble de la Communauté européenne, du moment qu'il est homologué. Si l'on envisage d'étendre la réception communautaire aux pays tiers, cela signifie que si un véhicule japonais est accepté sur le sol allemand, il peut ensuite circuler librement dans l'ensemble de la Communauté.

La France était d'accord pour adopter la directive de réception communautaire si le contingent national d'importation de 3 % était maintenu. Le fait d'empêcher l'importation en transit par un autre Etat membre était le seul outil qui permettait à la France de respecter son quota. Ainsi, elle s'est opposée aux trois dernières directives.

### **2. La notion de contenu local**

Il faut d'abord préciser que la notion de contenu local n'existe pas pour la Communauté. Du moment qu'un droit de douane est payé pour un véhicule à l'entrée dans la Communauté, il peut ensuite circuler librement.

La question essentielle est celle de la façon dont sont comptabilisés les véhicules produits dans des usines japonaises sur le sol communautaire. La réponse est assez subtile. Il s'agissait d'une production sous surveillance, qui n'était officiellement jamais comptabilisée, mais en fait le contingent tenait compte des véhicules japonais produits en Europe.

Les constructeurs automobiles se sont notamment battus auprès de la Commission européenne pour faire valoir leurs vues dans le cas de la Triumph Acclaim. Il s'agissait d'une voiture Nissan produite en Angleterre. Les constructeurs français auraient souhaité que s'il était prouvé qu'elle était fabriquée en utilisant 60 % de composants européens, elle soit considérée comme une voiture européenne et, par conséquent, ne soit pas comptabilisée dans le contingent d'importation. Si en revanche, il n'était pas prouvé qu'elle intégrait un tel pourcentage de contenu local, elle devait être comptabilisée comme une voiture japonaise et être intégrée comme tel dans le quota de 3 %. Les constructeurs italiens étaient d'accord pour maintenir un tel cap. En revanche, les constructeurs allemands n'ont pas voulu adopter cette position. En fait, un tel point de vue n'était pas défendable au plan de la Communauté européenne.

## **D/ Quotas nationaux, contingent d'importation communautaire ?**

### **1. La situation dans les différents marchés européens de la fin des années 70 au début des années 90**

Avant 1992-93, les différents marchés européens étaient cloisonnés. La plupart des pays avaient des quotas d'importation pour les véhicules en provenance du Japon. En France, le

quota est de 3 %. Il s'était instauré de manière officieuse depuis la fin des années 70, mais son existence se fait connaître au grand jour quand Valéry Giscard d'Estaing en fait état lors du salon de l'automobile de Paris en 1980. En Grande-Bretagne, le quota est de 11 % du marché. Son statut est totalement différent puisqu'il est négocié entre les organisations professionnelles automobiles britannique et japonaise, la SMMT et la JAMA, lors de rencontres bi-annuelles. Il s'agit des deux seules limitations qui existent en termes de parts de marché. Autrement, l'Italie a adopté un quota officiel qui s'exprime en nombre de voitures (de l'ordre de 1 300 véhicules). L'Espagne dispose d'un accord de limitation d'importations du même type que celui de l'Italie.

**Tableau 1.**

<b>Quotas nationaux à l'importation des véhicules japonais (années 80)</b>			
Pays	Statut	Quotas (parts de marché)	Quotas (nb de voitures)
France	Pas officiel	3%	
RU	Accord Interprofessionnel	11%	
Italie	Légal		2000 v/an
Espagne	d°		
Portugal	d°		
Allemagne	pas de quota	15% (observation)	

## **2. L'adoption d'un contingent communautaire ?**

La question se pose de communautariser la restriction d'importation de véhicules japonais, c'est-à-dire d'adopter un contingent pour l'ensemble de la Communauté européenne, tout en maintenant des plafonds par pays. Ce système est entré en vigueur en 1993 et a pris fin le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

Il a été délicat d'adopter ce principe car, dans le cadre de l'OMC, le principe de non discrimination fait foi. Les règles des quotas nationaux sont donc contraires à l'OMC. Cela correspond donc à la fin des accords dits « de zone grise ». Il était seulement possible d'adopter une exception contraire à cette règle de non discrimination, et cela a concerné l'accord sur le Japon. Il a été possible de maintenir le contingent CEE/Japon car il a été conclu avant que l'OMC n'entre en vigueur. Toutefois, il n'a été possible de réaliser cette opération qu'une seule fois.

La mise en œuvre du marché unique au plan communautaire en 1992 et la création de l'OMC correspondent à la fin d'un système (notamment la fin du quota de 3 %) et à la mise en place d'un nouveau système de libération complète.

En fait, en 1993, les Japonais n'ont pas enfoncé le marché européen. Cela a tenu en particulier à la situation commerciale de l'époque. Tous les marchés européens se sont effondrés en même temps et les Japonais en ont pâti comme les autres constructeurs. Ils n'ont pas pu vendre les quotas alloués entre autre à cause de la réévaluation du yen qui ne rendait plus leurs produits aussi compétitifs. Mais il y avait également le fait que les modèles n'étaient pas adaptés. Ainsi, l'ouverture du marché automobile s'est opérée sans à coups.

