



## NOTE DES AUTORITES FRANCAISES

### OBJET : Réaction de la France à la consultation publique sur eCall

Les autorités françaises souhaitent faire part de leur réaction à la consultation publique lancée par la Commission européenne en vue de l'« *évaluation de l'impact d'un déploiement d'eCall* ». Elles transmettent également leurs réponses au questionnaire, en annexe de cette note. La France s'étonne que la Commission n'ait pas communiqué aux Etats membres, via leurs Représentations Permanentes, l'ouverture de la présente consultation publique. **Il serait souhaitable que la Commission européenne en présente les résultats au groupe de travail du Conseil « Transports-questions intermodales et réseaux »,** notamment afin d'informer les Etats membres des suites que la Commission entend donner à cette consultation.

A titre liminaire, les autorités françaises rappellent qu'**elles partagent pleinement l'objectif de mise en œuvre au niveau de l'Union européenne d'un système interopérable d'appels d'urgence embarqués (« eCall ») qui devra permettre des progrès en matière de sécurité routière.** Ce soutien a été exprimé par le Secrétaire d'Etat français chargé des Transports, dans une lettre d'avril 2010 aux commissaires Kallas et Kroes, ainsi qu'à travers une déclaration de la France effectuée lors de l'adoption par le Conseil de l'accord obtenu avec le Parlement européen sur la directive STI.

Avant de présenter leurs réactions, les autorités françaises jugent indispensable de **clarifier les définitions des termes employés.** Par « système eCall », les autorités françaises entendent l'ensemble des systèmes interopérables d'appels d'urgence embarqués, sans préjudice de la solution technique sous-jacente. Le terme « eCall paneuropéen » (également désigné par « eCall 112 ») fait en revanche référence au système d'eCall promu par la Commission européenne (appels émis depuis un modem Qualcomm, vers le numéro d'urgence paneuropéen 112, ne connaissant pas à ce jour d'application). Par « TPS eCall » est désigné le service fourni par plusieurs constructeurs et assureurs, recouvrant à la fois un service eCall d'appel d'urgence aux services de secours et un service d'assistance (dépannage, etc.). Les autorités françaises regrettent que la Commission européenne n'ait pas procédé à un exercice de clarification des termes employés dans le questionnaire (« eCall » désignant nécessairement le système promu par la Commission, méconnaissant les autres options existantes ou à développer).

**Sur le plan du renforcement de la sécurité routière, les autorités françaises ne considèrent pas la mise en place d'un système eCall comme une priorité de leur stratégie nationale.** En effet, les résultats de la mise en œuvre d'eCall en termes de sécurité routière seraient moins probants que ceux de systèmes de prévention des accidents, tels que les systèmes anticollision (par exemple, « AEBS, *Advanced Emergency Braking System* », radar bloquant les freins en cas d'obstacle, déjà programmé pour les poids lourds, ou « *Emergency braking system* ») ou le système de détection d'angle mort (« *Blind Spot Monitoring* »). Ainsi, le système AEBS éviterait 28 % des collisions par l'arrière avec blessés, avec l'apport supplémentaire constitué par la diminution du coût pour les assurances. De surcroît, il s'avère que le coût d'équipement par véhicule des systèmes cités est bien inférieur à celui d'eCall – dont le prix est estimé à 100 euros par la Commission et 300 euros par les constructeurs). En conséquence, **les autorités françaises ne soutiennent pas un équipement obligatoire des véhicules européens par le système eCall en tant que priorité de la stratégie européenne pour la sécurité routière.**

Cependant, **la mise à disposition d'un système eCall permettra de répondre aux demandes et besoins spécifiques de citoyens européens,** en particulier ceux effectuant des trajets dans des zones peu

densément peuplées ou au relief accidenté. Les autorités françaises estiment que le système TPS eCall, comprenant services d'assistance et d'urgence, contribue d'ores et déjà à répondre, en France et dans un certain nombre d'autres Etats membres, à l'objectif de la directive STI d'une « *mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union* » (article 3). Compte-tenu du faible ratio coût-bénéfice d'un système eCall et de ses moindres performances par rapport à d'autres systèmes de sécurité routière (cf. réponses aux questions en annexe), les autorités françaises considèrent que **le citoyen européen doit rester libre du choix de l'équipement de son véhicule par un système eCall**, en fonction de ses besoins.

La directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 définit le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. L'article 3 de cette directive identifie les actions qui doivent être poursuivies prioritairement. Dans ce contexte, **les Etats membres et la Commission sont appelés à définir les systèmes eCall interopérables qui seront mis à disposition des citoyens européens**. Les autorités françaises tiennent à rappeler, qu'**en tant que solution unique, l'eCall paneuropéen proposé par la Commission a été écarté par le Conseil et le Parlement européen** (l'article 3 mentionne « eCall » et non plus « eCall paneuropéen »). En effet, la formulation adoptée par les co-législateurs privilégie la coexistence de systèmes interopérables, incluant les systèmes existants, conformément aux principes de l'annexe II de la directive. En tout état de cause, **la France ne saurait considérer l'eCall paneuropéen comme une solution adaptée, dans la mesure où la technologie retenue ne permet pas une couverture optimale du territoire de l'Union et où la Commission n'a pas donné de garanties suffisantes en réponse au risque de désorganisation des services d'urgence**, dont la responsabilité incombe aux Etats membres.

Quant à l'objectif de la consultation d'évaluer l'impact du déploiement d'eCall (les différentes options considérées étant l'absence d'intervention, une approche volontaire ou la mise en œuvre obligatoire d'eCall), la France rappelle que la Commission européenne est tenue, conformément à l'article 6 de la directive STI, de « *réaliser une analyse d'impact, y compris une analyse coûts-avantages, préalablement à l'adoption des spécifications* », puis d'« *adopter en premier lieu les spécifications nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI dans le cadre des actions prioritaires* ». La France rappelle, à cet égard, que les experts nationaux doivent être dûment associés à la définition des spécifications (cf. considérant 21 de la directive), dans la mesure où la mise en œuvre d'un système eCall relèverait de la responsabilité des États membres.

A travers leurs réponses figurant en annexe, les autorités françaises souhaitent fournir à la Commission européenne les orientations de la France en vue de la mise en oeuvre de la directive STI, concernant l'action prioritaire eCall (au sens de l'article 3 de la directive STI).

## Annexe : Réponses de la France au questionnaire de la consultation publique

### 1. Connaissance du système «eCall» (Question : « Je connais le système eCall »)

Les autorités françaises regrettent que la Commission européenne n'ait pas procédé à un exercice de clarification des termes employés dans le questionnaire (« eCall » désignant nécessairement le système promu par la Commission, méconnaissant les autres options existantes ou à développer).

Dans leurs réponses, les autorités françaises utilisent les termes « **système eCall** » comme un terme générique désignant l'ensemble des systèmes interopérables d'appels d'urgence embarqués, sans préjudice de la solution technique sous-jacente. Le terme « **eCall paneuropéen** » (également appelé « eCall 112 ») fait en revanche référence au système d'eCall promu par la Commission européenne (appels émis depuis un modem Qualcomm, vers le numéro d'urgence paneuropéen 112, ne connaissant pas à ce jour d'application). Par « **TPS eCall** » est désigné le service fourni par plusieurs constructeurs et assureurs, recouvrant à la fois un service eCall d'appel d'urgence aux services de secours et un service d'assistance (dépannage, etc.). La France se prononce en particulier sur cette dernière solution.

En réponse à la première question, les autorités françaises constatent que la promotion du TPS eCall par plusieurs constructeurs automobiles a contribué à constituer, en France, le premier parc européen de véhicules équipés (tous systèmes eCall confondus), parc de l'ordre de 800 000 véhicules depuis 2005. La France dispose donc à ce titre d'une expérience significative.

### 2. Utilité d'eCall (Question : « Je trouve le système eCall utile »)

Le TPS eCall est un **système d'urgence et d'assistance aux déplacements routiers, répondant aux besoins spécifiques de certains utilisateurs**, qui entre en majeure partie dans le cadre des services. Ces services d'assistance aux déplacements routiers recouvrent des prestations telles que l'envoi d'une dépanneuse, le renseignement concernant une recherche de services (station essence, hôtel, ...), le contact avec la société d'assurance pour prise en charge après incident, le conseil et le réconfort des personnes en situation délicate sur la route, etc.

Le TPS eCall remplit également la fonction d'appel aux services d'urgence en cas d'accident grave, fonction visée par tout système eCall. Il est constaté en France que l'utilisation du TPS eCall ne comprend qu'une **part très marginale d'urgences réelles**, de l'ordre de 3 % des appels. C'est ce qui conduit à classer les systèmes eCall permettant services d'urgence et d'assistance dans la catégorie des services d'assistance, et non d'urgence, à l'instar de services comme par exemple SOS-Médecins.

Il présente les atouts suivants :

- Le premier est qu'il opère un **filtre indispensable entre les besoins d'assistance les plus nombreux, et les situations de réelle urgence**, qui seules sont à transmettre aux services d'urgence (il est en effet inévitable que les utilisateurs procéderont à des appels relevant de l'assistance, même si leur véhicule n'est équipé que d'un système eCall répondant aux seules fins de l'urgence). Cela est particulièrement apprécié des services de secours français (sapeurs pompiers et CRRA 15-Samu), qui se trouvent ainsi déchargés de multiples appels d'assistance auxquels ils n'ont pas vocation à répondre.

- Un second atout est qu'il permet d'apporter une **réponse dans la langue du conducteur**, ce que les services d'urgence locaux ne sont pas en mesure d'assurer.

- Troisièmement, le système ne nécessite **aucun équipement particulier des services d'urgence**, leur permettant de conserver leur équipement existant (accessoirement, cette option ne nécessite aucune

modification des réseaux des opérateurs mobiles). Ce critère est primordial pour la France. Si l'éventualité d'un service transeuropéen et public, transitant par le numéro 112, peut a priori paraître séduisant en offrant l'avantage, que lorsqu'un appel relève de l'urgence, il y ait utilisation d'un numéro bénéficiant d'une priorité sur les autres appels dans les réseaux mobiles, puis un contact direct avec le PSAP réceptionnaire du 112 du département dans lequel se situe l'accident, ces avantages sont minorés par plusieurs autres facteurs :

1) Le premier concerne la surcharge des services de réception des appels d'urgence en appels qui ne relèvent pas de l'urgence. Il s'agit de la très grande majorité des appels eCall. Ceci est dû à la facilité d'appel avec tout système eCall : concrètement, il suffit d'appuyer sur le bouton au milieu du tableau de bord pour déclencher l'appel. Il en résulte de nombreux appels pour une simple assistance. Les autorités publiques françaises en charge de l'urgence craignent légitimement de ne pouvoir traiter certains cas d'urgences réelles, en raison de cette multitude d'appels qui ne leur seraient pas destinés

2) Le second est la nécessité de déployer dans les centres de réception des appels d'urgence un équipement téléphonique spécifique, et de modifier la gestion du traitement des appels. En pratique, il faudrait renouveler tout l'équipement d'un centre et adapter son organisation pour la réception d'appels. Ceci conduirait, en période initiale, à devoir modifier les matériels et l'organisation de la centaine de centres recevant le 112 français, pour traiter un nombre d'appels d'urgence très faible.

Enfin, contrairement aux messages portés par la Commission, l'expérience accumulée en France montre que **l'apport d'un système eCall à la diminution de la mortalité routière s'avère limité, en comparaison d'autres systèmes de sécurité routière**, les cas d'accidents non signalés avec victimes étant rares. Une première étude statistique mène à une hypothèse de 20 à 30 vies sauvées par an à l'échelle nationale (soit une baisse de 0,5 %-1% de la mortalité due à des accidents de la route). Cette évaluation est cohérente avec l'étude SBD (McClure and Graham 2006), qui concluait à une efficacité de 1 % de la réduction des décès routiers. **Les chiffres faisant état de 5 % de réduction de la mortalité routière sont donc extrêmement surévalués, dans le cas français.** Cela conduit les autorités françaises à considérer les systèmes eCall comme utiles pour remplir des services d'assistance aux déplacements, mais d'une efficacité très marginale pour diminuer le nombre de tués dans des accidents de la route.

### **3. Souhait de voir son véhicule équipé d'eCall (Question : « *Je voudrais faire équiper mon véhicule avec le système eCall* »)**

Les autorités françaises s'étonnent de la formulation de cette question, ne prenant en compte qu'un souhait, évident en tant que tel, qui reste abstrait tant que les contreparties n'en ont pas été explicitées (notamment le surcoût véhicule et le ratio coût/efficacité). Cette question ne permet pas aux personnes interrogées de se prononcer de façon éclairée.

### **4. Souhait d'un service transeuropéen, et offert par toutes les marques (Question : « *Je voudrais que le système eCall fonctionne partout en Europe et quelle que soit la marque d'automobile* »)**

Remarque identique à la question 3.

Les autorités françaises partagent en effet l'objectif d'une mise à disposition de systèmes eCall.

### **5. Possibilité d'un déploiement interopérable à l'échelle européenne via les initiatives privées (Question : « *Le déploiement d'un eCall interopérable dans l'Union européenne peut être réalisé par des initiatives privées* »)**

Les initiatives d'eCall privées (dont TPS eCall) sont du ressort des sociétés d'assurance ou des professions de l'assistance, en accord avec les constructeurs automobiles.

Ces services sont rendus sur des numéros « longs ». Il n'y a donc aucune incompatibilité avec le service d'urgence sur le 112 ou d'autres systèmes eCall. Cette interopérabilité est actuellement mise en œuvre par toutes les solutions d'eCall privé existantes : dans un pays où le prestataire privé n'a pas ouvert son service, les systèmes appelant en ce cas le service 112, et le mettant en relation avec l'habicacle. Certains constructeurs transmettent alors la position du véhicule (latitude, longitude) via un système de synthèse vocale aux PSAP, ne nécessitant ainsi aucun équipement particulier chez les PSAP.

**6. Nécessité de mesures législatives (Question : « *Puisque 20 États membres de l'Union européenne ont signé le Protocole d'accord eCall pour promouvoir le déploiement volontaire d'eCall, il n'y a aucun besoin de légiférer* »)**

Au préalable, il est nécessaire de préciser que le « Protocole d'accord eCall » visé par la Commission concerne le déploiement volontaire du système eCall paneuropéen.

Les autorités françaises estiment que **le système TPS eCall**, comprenant services d'assistance et d'urgence, **contribue d'ores et déjà à répondre, en France et dans un certain nombre d'autres États membres, à l'objectif de la directive STI** d'une « mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union » (article 3).

Si, malgré cette mise à disposition de l'eCall TPS, d'une part, et malgré l'engagement de plusieurs États membres de mettre en œuvre l'eCall paneuropéen, engagement qui ne s'est pas traduit dans les faits à ce stade, la Commission considère nécessaire de contraindre les États membres à mettre à disposition un système eCall, à travers l'adoption d'une initiative législative, elle serait fondée à adopter une telle initiative législative dans le cadre défini par la directive STI.

**7. Caractère obligatoire de l'équipement des véhicules (Question : « *eCall ne devrait pas être facultatif, mais obligatoire dans tous les véhicules* »)**

L'équipement obligatoire des véhicules par un système eCall **augmenterait le coût d'acquisition** de tous les véhicules neufs de 300 euros environ, montant qui fait consensus entre les constructeurs. Ceci correspondrait à une augmentation soudaine de 5 % du coût des véhicules neufs d'entrée de gamme. De surcroît, cette augmentation très importante exclurait *de facto* l'introduction de la part des constructeurs de tout autre équipement nouveau lié à la sécurité des passagers et des véhicules, pour des raisons commerciales.

**Dans ces conditions et compte-tenu du faible ratio coût-bénéfice d'un système eCall et de ses moindres performances par rapport à d'autres systèmes de sécurité routière, les autorités françaises considèrent que le citoyen européen doit rester libre du choix de l'équipement de son véhicule par un système eCall, en fonction de ses besoins spécifiques.** L'ensemble de ces considérations conduit à préconiser un équipement facultatif des véhicules, réservant la possibilité technique d'être offert sur tous les types et modèles de véhicules.

**8. Autres véhicules concernés (Question : « *eCall devrait être présenté dans les catégories de véhicules suivants?* »)**

Les autorités françaises considèrent que d'autres dispositifs de sécurité électroniques seraient très profitables, notamment pour les deux roues.

Compte tenu de la forte mortalité en progression chez les deux roues, la Commission devrait davantage s'attacher à lancer des programmes de soutien au développement des systèmes de sécurité électronique pour les deux roues. De tels systèmes (par exemple, système d'onde radio précédant le motard

pour avertir les véhicules vers l'avant) existent actuellement de façon expérimentale. Plus généralement, les études concernant les systèmes de transport intelligents (communications véhicule-infrastructure) devraient intégrer les besoins des motards, qui ont été ignorés jusqu'ici.

**9. Préférence pour une gestion publique ou privée de l'assistance eCall (Question : « Je préférerais que l'appel vocal et les données produites par le système eCall soient traitées par un prestataire de services privé plutôt qu'un centre public d'appel d'urgence (centre 112) »**

Le traitement des urgences relevant de la seule responsabilité des Etats membres, ceux-ci doivent donc rester libres de la façon dont les appels d'urgence provenant des systèmes eCall sont traités sur leur territoire, par des entités publiques ou privées. Pour sa part, la France confie cette tâche aux autorités publiques (dans le cas du TPS eCall, après filtrage des appels par un assistant privé).

A cet égard, les autorités françaises estiment que l'objectif, partagé à l'échelle européenne, de réduction des déficits publics, devrait inciter à ne pas ajouter de nouvelles charges aux services publics existants.

**10. Prix acceptable d'ecall pour l'utilisateur (Question : « Combien seriez-vous prêt à payer, comme propriétaire de véhicule, pour avoir eCall dans votre prochain véhicule? »**

Les autorités françaises rappellent que le consensus des constructeurs s'établit aux alentours de 300 euros, et qu'il semble illusoire, compte tenu des éléments constitutifs de ce prix, d'envisager des baisses très significatives.

Au-delà de ce commentaire, les autorités françaises ne peuvent se prononcer sur cette question, exclusivement adressée aux consommateurs.

**11. Impact de l'augmentation du prix des véhicules (Questions : « Si le prix de tous les nouveaux véhicules augmente de 200€ ~ parce qu'il inclut le système eCall, cela affecterait mon choix lors de l'achat d'un nouveau véhicule »)**

Les autorités françaises ne peuvent se prononcer sur cette question, exclusivement adressée aux consommateurs.

**12. Impact des services additionnels (Question : « En fournissant les composants de base pour connecter la voiture au réseau de télécommunications, le système embarqué eCall pourrait aussi être utilisé pour offrir d'autres services télématiques privés ou publics facultatifs, comme des modèles d'assurance voiture "payer quand vous utilisez votre véhicule" ou pay as you drive", le dépistage de marchandises dangereuses, la navigation dynamique, des appels en cas de panne, la localisation de voiture en cas de vol. »)**

Sans services additionnels d'assistance, il n'y a pas de modèle économique éprouvé pour eCall. Les autorités françaises observent que ces services additionnels ne peuvent relever que de l'initiative privée, et que la technologie spécifiée, et normalisée, pour l'eCall paneuropéen, constitue une plateforme insuffisante pour ce type de services et par ailleurs peu adaptée, la fiabilité n'étant pas l'essentiel dans cette échelle de prix.

**13. L'accélération de la diffusion de services télématiques grâce à l'introduction obligatoire d'ecall (Question : « L'introduction obligatoire d'eCall contribuera à accélérer le déploiement d'autres services télématiques en Europe »)**

En cas de déploiement obligatoire de l'eCall paneuropéen, il est à prévoir que les constructeurs automobiles développeraient des systèmes électroniques optimisés pour la seule fonction eCall, au coût le plus modique possible, afin d'éviter un surcoût trop important apporté au prix des véhicules

Une telle logique laisse peu de place au développement de la télématique automobile. Rendre l'équipement de l'eCall paneuropéen obligatoire ne présente donc aucune pertinence, sauf pour les fabricants du matériel concerné. Les utilisateurs doivent, pour leur part, rester libres d'équiper leur véhicule de dispositifs répondant à leurs besoins spécifiques.

**14. Autres commentaires et/ou contributions par rapport à eCall**

Les autorités françaises considèrent qu'il serait opportun, avant de procéder à un déploiement obligatoire d'un service eCall, à l'échelle de l'Union, de voir se stabiliser les évolutions profondes que vont subir les réseaux de communications électroniques dans les années à venir. Les réseaux fixes et mobiles vont en effet connaître une mutation drastique dans les prochaines années avec la généralisation de la téléphonie mobile 4G et les standards LTE qui se substitueront aux normes GSM et UMTS. Ce serait une erreur stratégique que de rendre obligatoire le déploiement de systèmes dont la base technologique serait rapidement obsolète, alors que la durée de vie utile d'un véhicule est de l'ordre de 13 ans.

Les autorités françaises suggèrent que la Commission lance ou accompagne rapidement les études visant le développement de systèmes télématiques embarqués utilisant au mieux les technologies disponibles dans le contexte de la téléphonie mobile 4G et des standards LTE qui prévaudront à moyen terme.

Les autorités françaises soulignent qu'aucune expérience n'est aujourd'hui disponible concernant le support de la technologie « *in band modem* », retenu pour l'eCall paneuropéen, sur les réseaux de 4G, alors même que beaucoup d'experts anticipent des difficultés sur ce point. Enfin, les autorités françaises jugent contraire au principe de neutralité technologique le déploiement à l'échelle de l'Union d'un seul système eCall basé sur l'unique technologie « *in band modem* » développée par Qualcomm, tel que le promeut la Commission européenne.