

Bruxelles, le 12.12.2016
COM(2016) 787 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union

Rapport sur le suivi et l'évaluation des dispositifs de sécurité avancés pour les véhicules, leur rentabilité et leur faisabilité aux fins de la révision du règlement relatif à la sécurité générale des véhicules et du règlement relatif à la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route
{SWD(2016) 431 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union

Rapport sur le suivi et l'évaluation des dispositifs de sécurité avancés pour les véhicules, leur rentabilité et leur faisabilité aux fins de la révision du règlement relatif à la sécurité générale des véhicules et du règlement relatif à la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route

1. INTRODUCTION

Au cours des dernières décennies, la sécurité routière dans l'Union européenne s'est considérablement améliorée sous l'effet de mesures fortes et efficaces prises aux niveaux européens, national et local, relatives au comportement des usagers de la route, aux véhicules et aux infrastructures. En conséquence, les routes de l'Union sont les plus sûres du monde. Ce renforcement de la sécurité peut être attribué, dans une large mesure, aux exigences législatives de l'Union relatives à la sécurité des véhicules qui ont été instaurées ces dernières années dans le cadre de la politique de l'Union en matière de sécurité routière¹.

Ces exigences de sécurité pour les véhicules ont également contribué à stimuler la recherche, le développement et l'innovation en Europe: lorsque l'industrie a été confrontée à des exigences plus ambitieuses, elle a trouvé le moyen d'y répondre par des solutions techniques innovantes. Étant donné que l'Union a joué un rôle précurseur dans l'élaboration de la plupart de ces exigences, une grande partie des solutions ont été conçues en Europe et des emplois de qualité y ont été créés pour répondre aux défis. En fait, le secteur automobile constitue le principal prestataire de services privés de recherche et de développement dans l'Union et définit les normes au niveau international.

L'industrie automobile continue à innover et les exigences réglementaires doivent être revues pour que l'Union demeure à la pointe de l'évolution sur la scène internationale tout en poursuivant ses efforts pour sauver des vies. L'impressionnante progression observée dans la réduction des accidents automobiles a récemment ralenti, alors que le coût des décès et des blessures provoqués par les accidents de la route est estimé à 100 milliards d'EUR minimum par an² et que des centaines de milliers de familles continuent chaque année d'être brisées à la suite d'accidents de la route.

La mise au point et le développement technologique de dispositifs de sécurité active conduisent progressivement à l'automatisation des véhicules. Ces dispositifs sont considérés comme des technologies clés génériques pour favoriser et faciliter une plus grande

¹ Évaluation ex post du programme d'action européen pour la sécurité routière (2001-2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Évaluation intermédiaire des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_fr.htm

automatisation des véhicules, contribuant en cela à la numérisation du marché intérieur. Par le passé, l'Union a imposé l'installation de systèmes de contrôle électronique de la stabilité sur l'ensemble des véhicules ainsi que l'installation de systèmes avancés de freinage d'urgence et de systèmes de détection de dérive de la trajectoire sur les poids lourds et les autobus, ce qui, selon les estimations, a contribué à réduire le nombre de décès sur la route de 5 000 par an. Les technologies de sécurité active, présentes et futures, ne pourront atteindre leur plein potentiel qu'avec leur déploiement à grande échelle dans les véhicules circulant sur les routes de l'Union.

Plusieurs de ces exigences ont également contribué à une diminution des émissions de CO₂ et donc au respect des objectifs spécifiques fixés par l'Union dans le cadre de l'action pour le climat, ainsi qu'aux objectifs généraux de l'union de l'énergie. Ce fut le cas des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques pour les voitures particulières, lesquels ont garanti l'utilisation de pneumatiques bénéficiant de pressions optimales afin de diminuer la résistance au roulement et, partant, de réduire la consommation de carburant. Les objectifs de l'action pour le climat visant à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur des transports appellent également au développement de nouvelles technologies pour les véhicules de nature à encourager une conduite favorisant une économie du carburant optimale, par exemple par une régulation adaptative et une adaptation intelligente de la vitesse, ou par la généralisation des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques aux véhicules commerciaux.

Alors que l'augmentation du degré d'autonomie des véhicules constitue une priorité pour les constructeurs automobiles, les technologies de capteurs alliant précision, solidité, durabilité et accessibilité financière deviennent largement accessibles. Celles-ci sont nécessaires à la lecture complète de l'environnement des véhicules et contribuent à la sécurité, notamment des usagers vulnérables de la route, ainsi qu'à la réduction de la congestion et de la pollution qui en découle, étant donné que 15 % de la congestion en Europe est provoquée par des accidents³.

Dans le présent rapport, la Commission européenne expose les conclusions de son analyse concernant une série de nouvelles mesures de sécurité. Elle propose un axe de progression, en tenant dûment compte de la faisabilité et de la rentabilité des mesures proposées. L'explication détaillée des mesures figure dans le document de travail des services de la Commission joint au présent rapport. Ces mesures serviront à nourrir un vaste débat public auquel la Commission européenne convie l'ensemble des parties prenantes.

Enfin, dans un cadre plus général, la Commission européenne entend contribuer, par ces travaux, aux priorités afférentes à la croissance, à l'emploi et aux investissements dans l'Union, en encourageant les innovations les plus efficaces et en préservant des emplois de qualité en Europe, à la numérisation du marché intérieur par la promotion de dispositifs de sécurité considérés comme des technologies clés génériques pour favoriser et soutenir l'automatisation à grande échelle des véhicules, ainsi qu'aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ dans le transport poursuivis par l'union de l'énergie.

2. INTERACTION ENTRE LA SECURITE ROUTIERE ET LA TECHNOLOGIE AUTOMOBILE

Depuis 2009, les accidents de transport ne constituent plus la principale cause de décès dans l'Union européenne⁴. Le nombre de décès sur les routes de l'Union a considérablement

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

diminué au cours des 13 dernières années: il a reculé approximativement de 53 %, passant de 54 300 décès en 2001 à 25 900 en 2014⁵. Les accidents de la route continuent néanmoins de toucher des centaines de milliers de familles et entraînent chaque année des coûts énormes pour l'économie. C'est pourquoi le problème de la sécurité routière demeure une urgence. En outre, malgré les diminutions annuelles importantes observées dans le passé, les chiffres relatifs aux accidents mortels semblent stagner depuis 2013. Plusieurs États membres rapportent en effet que le nombre de victimes est de nouveau en hausse⁶.

Afin d'atteindre l'objectif stratégique de l'Union visant à réduire de moitié le nombre de décès de la route, c'est-à-dire passer d'environ 31 000 décès en 2010 à 15 000 en 2020⁶, comme indiqué dans les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020⁷, des efforts supplémentaires sont indispensables dans la mesure où il est tout à fait probable que l'objectif ne sera pas atteint.

En moyenne, les accidents mortels se produisent majoritairement (55 %) sur des voies non urbaines, tandis que 38 % se produisent en zone urbaine et quelque 7 % seulement sur les autoroutes. Les piétons et les cyclistes représentent 30 % des personnes tuées dans le transport en général, mais près de 43 % des tués en zone urbaine⁸. Ces chiffres donnent une indication générale des domaines pouvant faire l'objet d'améliorations et sur lesquels pourrait être axée la révision des règlements relatifs à la sécurité générale et à la protection des piétons.

Selon les experts, 95 % environ des accidents de la route impliquent un certain degré d'erreur humaine tandis que, selon les estimations, 75 % de ces accidents sont exclusivement la conséquence d'une erreur humaine⁹. Parmi les principales causes d'accidents liées au facteur humain, les recherches ont essentiellement pointé la vitesse excessive, la distraction ainsi que la conduite en état d'ivresse. Conformément à la communication de la Commission «CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe»¹⁰ et au plan d'action décrit dans la communication de la Commission «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»¹¹, il convient d'adopter une approche intégrée en matière de sécurité routière, la sécurité des véhicules ne constituant que l'un des facteurs déterminants. Afin d'être efficace, l'ensemble de la politique adoptée en matière de sécurité routière doit tenir compte de l'éventail complet des facteurs, dont le comportement du conducteur et les infrastructures routières, et suivre de près leur interaction.

Cependant, compte tenu de l'importance, parmi ces facteurs, des exigences en matière de sécurité des véhicules et pour se conformer à l'obligation qui lui incombe de présenter des rapports en vertu des règlements relatifs à la sécurité générale et à la protection des piétons, la Commission européenne a ouvert le débat sur les interventions prioritaires en la matière ainsi que sur les mesures fondées sur des données factuelles propres à avoir globalement le plus d'incidences positives.

Il y a lieu d'accorder une attention particulière aux usagers vulnérables de la route et aux occupants des véhicules qui présentent une fragilité intrinsèque liée à leur âge, à savoir les

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_fr.htm

⁷ COM(2010) 389 final.

⁸ Répartition des décès par mode de transport dans l'Union en 2013 (base de données CARE).

⁹ Source: rapport de 2002 du groupe de travail eSafety.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_fr.pdf

personnes âgées¹² et les jeunes enfants¹³. Il convient également de ne pas négliger l'évaluation de technologies qui exploitent les interactions entre le conducteur, le véhicule et l'environnement de conduite, telles que les systèmes de transport intelligents (STI), ce qui contribuerait à l'essor du numérique au sein de l'Union, conformément à la stratégie pour un marché unique numérique.

3. SECURITE IMPUTABLE A L'INTERVENTION REGLEMENTAIRE

Des exemples illustrent clairement l'efficacité de certaines exigences en matière de sécurité déjà imposées dans l'Union, telles que les dispositions relatives à la sécurité des voitures particulières en cas de collision frontale ou latérale, ou à la protection des piétons, progressivement introduites au cours des 15 dernières années¹⁴. Ces évolutions dans la sécurité des véhicules ont été considérées comme cruciales dans la contribution de l'Union à la réduction du nombre d'accidents, de décès ou de blessures sur la route au cours des 15 dernières années, faisant ainsi de l'Union la région la plus sûre au monde dans le domaine de la sécurité des véhicules¹⁵.

Afin de protéger plus particulièrement les piétons ainsi que d'autres usagers vulnérables de la route, tels les cyclistes, un ensemble complet de prescriptions a été introduit et progressivement mis en place, entre 2005 et 2013, pour les voitures particulières légères, et est progressivement mis en place, entre 2011 et 2019, pour les voitures lourdes et les camionnettes. La comparaison de la situation de l'Union en 2013 avec celle de 2004 concernant le nombre de piétons et de cyclistes décédés sur la route révèle une réduction du nombre de décès, respectivement de 37 % et de 32 %¹⁶.

Le règlement relatif à la sécurité générale a introduit des mesures obligatoires telles qu'un signal de rappel pour le port de la ceinture de sécurité du conducteur, la présence de connecteurs d'ancrage ISOFIX pour l'installation en toute sécurité des sièges pour enfants dans les voitures, ou encore un système de contrôle de la pression des pneumatiques pour éviter leur éclatement et la perte éventuelle du contrôle de la voiture. La présence d'un système de détection de dérive de la trajectoire et de freinage d'urgence autonome a été imposée pour les nouveaux poids lourds et autobus, et des systèmes de contrôle électronique de la stabilité de même que des feux de circulation diurne ont été introduits pour l'ensemble des véhicules à moteur. Ces mesures récentes n'ont été progressivement instaurées qu'entre 2011 et 2015. Il convient dès lors de noter qu'en raison de leur taux de pénétration du marché encore relativement faible, une évaluation détaillée de l'efficacité des technologies adoptées n'a pu être réalisée à ce jour.

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ OMS, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, section 3.

¹⁵ Selon les conclusions de l'évaluation des orientations politiques de l'Union pour la sécurité routière de 2011 à 2020¹⁵, «la législation relative à la sécurité des véhicules à moteur, en particulier, mise en œuvre avant 2011, devrait contribuer dans une large mesure à la diminution du nombre de décès et de blessures graves dans les 28 États membres de l'Union au cours de la période de référence actuelle. Les actions menées dans ce domaine sont de loin les plus efficaces et les plus efficaces de toutes les actions entreprises par la Commission en matière de sécurité routière, et apportent une valeur ajoutée maximale aux résultats que peuvent atteindre les États membres» - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ Évolution du pourcentage dans le nombre de décès par mode de transport en 2013 (base de données CARE).

4. SUIVI DES MESURES DE SECURITE AVANCEES POUR LES VEHICULES

Conformément au règlement relatif à la sécurité générale¹⁷ et au règlement relatif à la protection des piétons¹⁸, la Commission est tenue d'assurer le suivi, et de présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le sujet, des évolutions techniques dans le domaine du renforcement des exigences en matière de sécurité passive, et d'envisager l'élaboration et l'éventuelle introduction de dispositifs de sécurité nouveaux et renforcés ainsi que de technologies renforcées en matière de sécurité active. Ces obligations sont fixées à l'article 17 du règlement relatif à la sécurité générale et à l'article 12 du règlement relatif à la protection des piétons.

4.1. NOUVELLES TECHNOLOGIES ET MESURES NON REGLEMENTEES

Afin d'atteindre cet objectif de suivi et de présentation de rapports, la Commission a décidé en 2014 de lancer une étude aux fins d'évaluer les avantages et la faisabilité d'une série de nouvelles technologies et de mesures non réglementées dans le domaine de la sécurité des occupants des véhicules et de la protection des usagers vulnérables de la route dans le cadre des règlements relatifs à la sécurité générale et à la protection des piétons, publiée en mars 2015 sur le site de la librairie EU Bookshop¹⁹.

Tant l'élaboration du cahier des charges de l'étude par la Commission que les informations et les données détaillées obtenues au cours du travail d'analyse qui a été par la suite effectué pour le compte de la Commission ont largement profité des nombreuses interactions avec les parties prenantes et des consultations menées auprès de ces dernières. Avant que l'étude ne soit achevée, des discussions intenses ont été menées avec les autorités de certains États membres et des partenaires internationaux.

La Commission souhaitait faire en sorte que les informations soient consolidées et fournies de manière à permettre une hiérarchisation des futures mesures de sécurité envisageables. À cette fin, l'étude donne un aperçu de la faisabilité et une évaluation du rapport coûts-bénéfices d'un large éventail de 55 mesures susceptibles d'être incluses dans la révision des règlements relatifs à la sécurité générale et à la protection des piétons. Les résultats de l'étude consistent en une évaluation indicative du rapport coûts-bénéfices des mesures permettant d'établir une distinction entre les mesures qui sont très susceptibles, modérément susceptibles ou très peu susceptibles de procurer un avantage cohérent au regard des coûts de mise en œuvre.

Dans le cadre du présent rapport de la Commission, l'évaluation préliminaire de dispositifs de sécurité renforcés a été approfondie et traduite en une liste de mesures spécifiquement choisies et susceptibles d'allier rentabilité et faisabilité. Ces mesures comprennent l'introduction de systèmes actifs tels que des systèmes automatiques de freinage d'urgence et des solutions technologiques actives de maintien de la trajectoire, le renforcement de dispositifs de sécurité passive tels que des dispositifs de rappel du port de la ceinture sur tous les sièges, de même que des dispositifs améliorés de protection des piétons en cas d'impact de la tête sur l'avant de la voiture et de détection des cyclistes en cas de collision imminente. D'autres domaines de grand intérêt concernent l'amélioration de la vision directe ainsi que

¹⁷ JO L 200 du 31.7.2009, p. 1.

¹⁸ JO L 35 du 4.2.2009, p. 1.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/fr/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1lSR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

l'élimination des angles morts sur les poids lourds afin de protéger les usagers vulnérables de la route. Un aperçu détaillé est proposé au point 5 et toutes les informations sont fournies dans le document de travail des services de la Commission accompagnant le présent rapport.

4.2. INSTALLATION VOLONTAIRE

Les programmes d'évaluation et de notation des voitures particulières, tels que le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Euro NCAP)²⁰, ont encouragé les constructeurs à mettre au point des véhicules bénéficiant de normes de sécurité plus élevées que celles imposées en la matière par la législation européenne et à doter une très grande partie des modèles mis sur le marché des technologies de sécurité les plus avancées. Il va sans dire que ces efforts contribuent également au niveau de sécurité élevé observé sur les routes de l'Union.

Cependant, alors que les constructeurs en général s'efforcent d'obtenir la notation la plus élevée possible pour les modèles les plus vendus sur les principaux marchés des États membres, il semblerait que tous les pays ne bénéficient pas dans leurs marchés respectifs d'une répartition égale de voitures bien notées. Dans certains cas, des modèles spécifiques faiblement notés sont expressément destinés à certains marchés (moins riches) et ne sont pas disponibles pour d'autres marchés. Dans d'autres cas, les modèles normalement bien notés auront un comportement moins performant dans la réalité dans la mesure où ils sont dépourvus, dans certains pays, des mesures de sécurité avancées non obligatoires, par exemple pour des motifs de réduction des coûts liés aux politiques de taxation locales. Cette pratique courante peut s'expliquer par le système de notation utilisé (jusqu'à récemment) selon lequel seule une majorité et non l'ensemble des voitures notées et vendues doit être dotée d'un dispositif de sécurité donné²¹.

Compte tenu de ce qui précède, il apparaît clairement que tous les citoyens de l'Union n'ont pas accès à des voitures présentant un niveau de sécurité élevé équivalent, en fonction des politiques internes et des stratégies de distribution des constructeurs de véhicules et des importateurs, notamment à l'égard du pouvoir d'achat des consommateurs dans un marché donné, de sorte qu'une voiture achetée sur cinq ne dispose pas nécessairement des mesures de sécurité avancées embarquées que la notation par étoiles laisse supposer. Pourtant, de nombreuses mesures promues par les programmes de notation sont une évidence et, compte tenu des économies d'échelle, leur coût aurait dû chuter considérablement au cours des dernières années. Doter ces mesures d'un caractère contraignant pourrait aider à uniformiser les niveaux de protection.

4.3. ÉVALUATION DU NIVEAU DE REFERENCE ACTUEL EN MATIERE DE SECURITE ET PRIORITES FUTURES

Pour permettre un cadre plus ambitieux et harmonisé en matière de sécurité au sein de l'Union, la révision des règlements européens relatifs à la sécurité des véhicules devrait évaluer les mesures de sécurité dont l'instauration obligatoire pourrait être envisagée de

²⁰ Euro NCAP est un programme européen volontaire d'évaluation des performances des véhicules en matière de sécurité soutenu par la Commission européenne et plusieurs gouvernements européens, ainsi que par des clubs automobiles et des associations de consommateurs. Euro NCAP publie des rapports de sécurité sur de nouvelles voitures, en attribuant une notation par étoiles fondée sur les résultats obtenus par les véhicules dans une série d'essais de choc, comprenant des chocs frontaux, latéraux et contre un poteau, ainsi qu'une collision avec des piétons. La notation la plus élevée comporte cinq étoiles.

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>

manière à garantir une amélioration du niveau de sécurité des véhicules conforme à un niveau correspondant à la norme actuellement proposée pour les principales voitures les plus vendues dans l'Union.

En ce qui concerne les véhicules commerciaux et les autobus, la situation requiert également une attention particulière. Alors que, pour les voitures particulières, la priorité est accordée à la protection des occupants ainsi qu'à la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route, ce n'est pas toujours évident pour les autres catégories de véhicules. Bien que des dispositifs de sécurité élémentaires tels que l'intégrité générale de la construction et la présence de ceintures de sécurité, de systèmes de freinage autonome et de systèmes de détection de dérive de la trajectoire soient actuellement exigés, relativement peu d'efforts ont été consentis pour promouvoir davantage encore et améliorer les niveaux de sécurité proposés par ces véhicules. Cela contredit la nécessité de garantir, d'une part, une meilleure protection des occupants de ces véhicules étant donné le pourcentage encore significatif de victimes dont ils sont responsables, et d'autre part, la protection des piétons et des cyclistes, lesquels sont de plus en plus impliqués dans des accidents entraînant des décès ou des blessures graves dans les villes de l'Union²².

4.4. AUTRES ETUDES A REALISER DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE DES VEHICULES

À la lumière des mesures réglementaires prises dans d'autres régions du monde, notamment aux États-Unis et au Japon, la Commission estime qu'il convient de mener des études afin d'analyser les types d'accidents spécifiques sur lesquels porte la réglementation de ces régions afin de confirmer s'il y a lieu d'accorder une attention particulière à des occurrences comparables ou non dans l'Union. Ces études doivent permettre de broser un tableau actualisé de la situation dans l'Union et de recenser les contremesures qu'il pourrait être nécessaire de prendre. Ces accidents pourraient concerner des collisions frontales, latérales ou arrière, ainsi que des accidents de retournement, avec une attention particulière accordée notamment aux effets résultant de la prolifération de SUV caractérisés par des centres de gravité plus élevés, une masse plus importante et une conception agressive de l'avant, en lien avec les blessures subies par des occupants divers et vulnérables et avec les incendies de véhicules causés par les accidents. Une liste des études proposées figure dans le document de travail des services de la Commission joint au présent rapport.

4.5. NECESSITE D'AMELIORER LA DISPONIBILITE DE DONNEES DETAILLEES SUR LES ACCIDENTS A L'ECHELLE DE L'UNION

Pour chaque personne qui décède dans un accident de la circulation, bien d'autres sont victimes de blessures graves et voient leur vie basculer après l'accident. Les blessures graves sont non seulement plus fréquentes, mais elles coûtent aussi souvent plus cher à la société, à cause des besoins de soins médicaux et de rééducation qu'elles entraînent sur le long terme.

La disponibilité de données détaillées et de bonne qualité relatives aux accidents est un élément essentiel de la stratégie de réduction des victimes de la route. Ces données sont considérées comme un prérequis fondamental pour l'élaboration et le suivi de la politique européenne en matière de sécurité routière. Celles-ci sont nécessaires, d'une part, pour évaluer les résultats obtenus en matière de sécurité routière et de sécurité des véhicules et, d'autre part, pour étayer la conception de nouvelles mesures. Il y a de nombreuses années déjà, il a

²² Répartition des accidents par mode de transport dans l'Union, 2013 par rapport à 2011 (base de données CARE).

été démontré qu'aucune base de données sur les accidents, actuellement disponible au sein de l'Union, ne pouvait répondre à tous les besoins et qu'il existait d'importantes lacunes, y compris en ce qui concerne les causes précises à l'origine des accidents et des blessures²³.

À partir de 2015, les États membres ont commencé à communiquer pour la première fois des données relatives aux blessures graves sur la base de l'échelle internationale des traumatismes MAIS3+ appliquée aux personnes gravement blessées. Il s'agit d'un pas important dans la bonne direction. Il est toutefois indispensable de déterminer s'il est nécessaire de lancer une initiative visant à collecter des données détaillées sur les accidents à l'échelle de l'Union, susceptibles d'être utilisées aux fins de l'élaboration de politiques dans le domaine de la sécurité routière.

Les révisions ultérieures de la réglementation relative à la sécurité des véhicules, de même que toute autre mesure en matière de sécurité routière, pourraient tirer profit d'une plus grande disponibilité de données précises et détaillées sur les accidents à l'échelle de l'Union.

²³ Conseil européen pour la sécurité des transports (2001).

5. PRINCIPAUX SUJETS A TRAITER DANS LE CADRE DE LA REVISION ET DE LA MISE A JOUR EVENTUELLE DES REGLEMENTS

Quatre grands domaines d'action ont été relevés, consistant en 19 mesures spécifiques destinées à renforcer la sécurité des véhicules. À ce stade, sur la base de notre analyse et tel que souligné au point 4.1. ci-dessus, les mesures sélectionnées semblent en effet viables et rentables, mais devraient néanmoins faire l'objet de nouvelles études. Afin de déterminer avec soin si tel est le cas, elles devraient, dans une phase ultérieure, faire l'objet de nouvelles discussions avec les parties prenantes et d'une nouvelle analyse par la Commission, de manière à finalement parvenir à une évaluation indéniable de leur incidence sur le renforcement effectif de la sécurité des véhicules au sein de l'Union.

Un bref aperçu des mesures ciblées est fourni dans les principaux domaines relatifs à la sécurité des véhicules décrits ci-dessous.

5.1. MESURES DE SECURITE ACTIVE

Cet important domaine englobe des mesures à même de prévenir radicalement les accidents au lieu d'en atténuer les effets. Il est généralement considéré comme étant, à l'avenir, le plus important domaine d'évolution législative en matière de sécurité des véhicules. Les dispositifs de sécurité concernés sont: le freinage automatique d'urgence, l'adaptation intelligente de la vitesse, l'aide au maintien de la trajectoire ainsi que le contrôle de la somnolence et de la distraction du conducteur.

5.2. MESURES DE SECURITE PASSIVE

Ce domaine couvre les mesures d'atténuation des accidents consistant en l'instauration de nouvelles exigences ou dans le renforcement de mesures existantes. Il concerne: l'affichage du freinage d'urgence (feux stop clignotants), le signal de rappel du port des ceintures de sécurité, les essais de collision frontale, latérale et arrière, la normalisation de l'interface du dispositif d'antidémarrageur éthylométrique, l'enregistrement des données en cas de collision, et le contrôle de la pression des pneumatiques.

5.3. POIDS LOURDS ET AUTOBUS

Les mesures envisagées pour le renforcement de la sécurité des poids lourds et des autobus consistent en l'introduction ou en l'amélioration: de la conception de l'avant des véhicules et de la vision directe, de la protection arrière anti-encastrement des poids lourds et des remorques (pare-chocs arrière), de la protection latérale (dispositifs de protection latérale) et de la protection contre les incendies pour les autobus.

5.4. SECURITE DES PIETONS ET DES CYCLISTES

Enfin, ce domaine prévoit l'introduction de dispositifs de détection des piétons et des cyclistes (en liaison avec les systèmes automatiques de freinage d'urgence), la protection de la tête en cas de choc sur les montants du pare-brise et sur le pare-brise, ainsi que la détection arrière (recul) des personnes situées derrière le véhicule.

6. CONCLUSIONS

La réglementation relative à la sécurité des véhicules en vigueur au sein de l'Union européenne consiste aujourd'hui en un ensemble complet de mesures efficaces ayant fait leurs

preuves, comme souligné au point 3 ci-dessus. Le plan d'action décrit dans la communication de la Commission «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»²⁴ porte sur différents aspects déterminants pour la sécurité routière, notamment les véhicules eux-mêmes, mais aussi le comportement des conducteurs et les infrastructures routières. L'évaluation intermédiaire de cette politique²⁵ a confirmé la progression importante et extrêmement significative observée dans la réduction du nombre de décès sur la route. L'étude a également conclu que la législation relative aux véhicules à moteur joue un rôle crucial en matière de réduction du nombre de victimes.

Le présent rapport adressé au Parlement européen et au Conseil fournit un aperçu complet et propose un axe de progression en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité des véhicules au bénéfice de tous les usagers de la route, c'est-à-dire de tous les citoyens de l'Union européenne. La Commission a réexaminé des mesures à même d'apporter des améliorations progressives mais significatives permettant de répondre à une série de questions liées à la sécurité des véhicules. La Commission examinera les mesures susceptibles d'être intégrées dans la législation à la suite d'analyses d'impact appropriées relatives aux coûts et aux bénéfices, en tenant compte de l'effet cumulatif sur la compétitivité de l'industrie de l'Union et en envisageant un calendrier raisonnable pour permettre à l'industrie de s'adapter.

Toute nouvelle exigence relative à la sécurité des véhicules pour les routes européennes devrait encourager de nouvelles innovations et favoriser de nouveaux investissements de manière à créer des emplois de qualité au sein de l'Union et à soutenir la compétitivité des industries européennes. Les nouvelles exigences devraient en outre renforcer l'engagement pris par l'Union dans le cadre de la stratégie de lutte contre le changement climatique et visant à réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre.

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&qid=1477908612717&from=EN>

²⁵ COM(2015) 116 final.