**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen du 14 novembre 2017 sur «Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l’Union»**

**2017/2085 (INI)**

1. Rapporteur: Dieter-Lebrecht KOCH (PPE/DE)

2. Numéro de référence du PE: A8-0330/2017 / P8\_TA-PROV(2017)0423

**3.** **Date d’adoption de la résolution:** 14 novembre 2017

**4.**  **Objet:** renforcer la sécurité des véhicules dans l’Union

**5.** **Commission parlementaire compétente:** commission des transports et du tourisme (TRAN)

**6.** **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

Le Parlement européen confirme le soutien qu’il apporte à une démarche intégrée en matière d’amélioration de la sécurité routière, et il souscrit à l’initiative de la Commission consistant à introduire un éventail de nouvelles mesures de sécurité obligatoires pour les voitures, les camionnettes, les autobus et les camions, afin d’en protéger les occupants, ainsi que les piétons et les cyclistes, et lui enjoint de la finaliser au plus vite.

*Recommandations politiques:*

La résolution analyse la situation actuelle en ce qui concerne la sécurité routière, et notamment la stagnation récente des progrès dans ce domaine dans toute l’Union. Le Parlement:

* souligne que les États membres devraient procéder à des contrôles de la circulation routière efficaces et réguliers étant donné que les principales causes d’accidents de la route sont la vitesse excessive, le manque d’attention, la conduite sous l’emprise de l’alcool ou de drogues et la fatigue excessive, et appelle la Commission à établir une proportion de véhicules à contrôler dans les catégories M1 et N1 et à instaurer des contrôles plus rigoureux du respect des limites de temps de conduite et des périodes de repos obligatoires des chauffeurs usagers professionnels de la route;
* invite la Commission à évaluer l’éventuelle valeur ajoutée de l’harmonisation du taux maximal d’alcoolémie à 0,0 % pour les conducteurs novices pendant leurs deux premières années de permis de conduire et pour les conducteurs professionnels;
* exhorte la Commission européenne, en gardant à l’esprit la déclaration de La Valette du 27 mars 2017 sur l’amélioration de la sécurité routière grâce à de nouveaux dispositifs de sécurité pour les véhicules, faite par les ministres des transports des États membres, à inclure de nouveaux objectifs pour réduire de moitié le nombre de blessés graves sur les routes européennes dans sa nouvelle stratégie sur la sécurité routière pour la décennie 2020-2030;
* invite les États membres à améliorer concrètement leur infrastructure routière grâce à un entretien régulier et efficace, notamment des panneaux et systèmes de signalisation, à des rénovations appropriées et proportionnées au volume de circulation et à l’introduction de mesures novatrices, et invite la Commission à instaurer un mécanisme visant à garantir durablement le bon état des infrastructures routières européennes;
* invite la Commission à proposer une normalisation de l’infrastructure routière, y compris pour les glissières et autres dispositifs similaires;
* invite la Commission à établir des normes communes et à lancer une campagne de sensibilisation à l’échelle de l’Union sur la création ou la formation de voies réservées aux véhicules de secours;
* invite la Commission à prendre des mesures supplémentaires à l’échelle de l’Union au-delà de la mise à disposition des programmes de financement existants pour permettre des améliorations à grande échelle des infrastructures cyclables, et à introduire de nouvelles technologies de sécurité active et passive des véhicules, qui protègent particulièrement les usagers vulnérables de la route;
* invite la Commission à réfléchir à une proposition permettant un usage plus sûr du vélo qui lui permette de s’articuler harmonieusement avec les autres modes de déplacement urbain;
* invite la Commission à s’intéresser aux nouvelles exigences en matière de sécurité applicables aux vélos électriques et aux autres dispositifs de mobilité électrique vu l’intérêt croissant qu’ils suscitent;
* invite la Commission à prendre en compte le temps nécessaire pour le développement des systèmes de sécurité avant l’entrée en vigueur de la législation technique spécifique;
* rappelle que la fraude au compteur kilométrique reste un problème à résoudre et invite instamment la Commission et les États membres à résoudre le problème de la manipulation ou la falsification des compteurs kilométriques au moyen de mesures et d’actes législatifs efficaces;
* invite les États membres et la Commission à promouvoir la mobilité collective et partagée, en particulier en milieu urbain, afin de réduire la flotte des véhicules en circulation et d’augmenter la proportion des cyclistes et des véhicules conduits par des chauffeurs professionnels;
* invite la Commission à établir une liste juridiquement contraignante à l’échelle de l’Union des équipements qui doivent se trouver à bord du véhicule;
* est convaincu que l’Union et ses centres de recherche doivent jouer un rôle moteur dans la conception de véhicules autonomes qui révolutionneront le secteur automobile, et notamment la sécurité routière, en ce qu’ils pourraient sauver chaque année des milliers de vies et contribuer à la numérisation du marché intérieur;
* souligne que près de 92 % de l’ensemble des accidents sont causés par une erreur humaine ou par une erreur humaine associée à un défaut du véhicule et/ou de l’infrastructure, et qu’il devrait par conséquent être obligatoire d’installer des systèmes d’aide à la conduite qui contribuent à l’amélioration de la sécurité routière et que ces systèmes devraient également être contrôlés dans le cadre des activités de surveillance du marché;
* estime que l’amélioration des normes de sécurité et des équipements n’apportera un bénéfice supplémentaire que si les règles actuelles et futures sont mises en œuvre et appliquées de manière efficace; appelle à cet égard à exercer, à l’échelle européenne, un contrôle accru sur les autorités chargées de la réception et les services techniques dans l’Union; demande, en outre, que la surveillance après commercialisation des véhicules circulant sur les routes dans l’ensemble de l’Union soit plus importante et plus indépendante, afin de s’assurer qu’ils continuent de répondre aux critères de sécurité;
* invite la Commission et les États membres à améliorer le niveau de sécurité des véhicules déjà en circulation en en améliorant l’équipement a posteriori;
* invite la Commission à établir des normes en concertation avec la Commission économique des Nations unies pour l’Europe afin de garantir leur cohérence à l’échelon international et de réduire autant que possible les exemptions de l’obligation imposée aux constructeurs d’installer des systèmes d’aide à la conduite;
* demande l’adoption d’une approche harmonisée à l’échelle de l’Union qui prenne en considération toutes les législations internationales et nationales et qui veille à leur complémentarité;
* invite la Commission à examiner la proportion d’accidents de la circulation en zone urbaine impliquant des véhicules à usage spécial et, le cas échéant, à révoquer les exemptions de l’obligation d’installer des systèmes d’aide à la conduite déjà accordées;
* invite la Commission à demander aux parties intéressées d’adopter des normes et des interfaces ouvertes qui amélioreront encore l’interopérabilité, afin que les données pertinentes relatives aux véhicules et aux systèmes, notamment leurs mises à jour, puissent être vérifiées de manière indépendante par tout professionnel qualifié, dans le respect des données brevetées et de la propriété intellectuelle;
* invite la Commission à rendre obligatoire l’installation d’une assistance automatique au freinage d’urgence, qui inclut la détection des piétons, cyclistes, vélomoteurs et motocyclistes, à bord des véhicules particuliers, des véhicules utilitaires légers, des autobus, des autocars et, tout particulièrement, des poids lourds, étant donné que ces systèmes présentent un potentiel important de prévention des accidents grâce à un freinage automatique et puissant qui réduit la distance d’arrêt;
* demande que la conception des cabines de poids lourds soit plus sûre afin de permettre au chauffeur de mieux voir les piétons et les cyclistes;
* appelle de ses vœux l’installation obligatoire d’une aide intelligente désactivable qui indique les limitations de vitesse, les panneaux de signalisation «stop» et les feux de signalisation, et qui intervienne pour que le conducteur respecte la limitation de vitesse;
* souligne qu’afin d’améliorer la sécurité routière, le signalement du ralentissement des véhicules d’autres usagers devrait être indiqué de manière plus visible grâce à un signal lumineux évident embarqué et escompte le recours obligatoire à un indicateur de freinage d’urgence sous la forme d’un clignotement des feux stop ou des feux de détresse;
* souligne qu’en raison de sa pertinence pour la sécurité routière, l’installation d’un assistant de franchissement de ligne désactivable qui intervienne de manière appropriée en plus d’avertir, sans toutefois priver le conducteur du contrôle de son véhicule, devrait être obligatoire;
* fait observer que l’élargissement du champ de vision directe et la réduction ou la suppression des angles morts du conducteur pour les poids lourds, les autobus et les autocars sont essentiels à l’amélioration de la sécurité de ces véhicules dans la circulation; invite par conséquent la Commission à rendre obligatoires des normes ambitieuses et différenciées en matière de vision directe ainsi que l’installation à l’avant, sur les côtés et à l’arrière de caméras, de capteurs et de systèmes d’assistance à la conduite en courbe, en veillant toutefois à ce que les dispositions en ce sens soient conformes à la directive (UE) 2015/719 et n’entraînent aucun report des dates butoirs de mise en œuvre visées dans la directive;
* souligne qu’il y a lieu de prévoir des conditions préalables à l’installation d’éthylomètres antidémarrage et de systèmes d’évaluation de la concentration du conducteur et de détection de son état de somnolence;
* invite la Commission à accélérer l’introduction obligatoire pour les poids lourds de normes ambitieuses différenciées en matière de vision directe, de systèmes intelligents d’assistance à la vitesse et de systèmes automatiques de freinage d’urgence qui incluent la détection des cyclistes et des piétons, étant donné que les poids lourds sont impliqués dans 15 % des accidents mortels et qu’environ 1 000 usagers vulnérables de la route perdent chaque année la vie dans un accident impliquant un poids lourd;
* invite la Commission à prévoir l’installation obligatoire de systèmes de surveillance de la pression des pneus et à garantir le bon fonctionnement de ces systèmes dans des conditions réelles de circulation;
* estime indispensable l’installation obligatoire d’un système intelligent de rappel de la ceinture de sécurité, qui comprenne toutes les places avant dans tous les véhicules et les places arrière dans les véhicules des catégories M1 et N1, ainsi que d’un système d’ajustement automatique de la ceinture de sécurité pour éviter les blessures au niveau du cou;
* invite la Commission à étendre l’installation obligatoire du système eCall aux motocycles, aux véhicules utilitaires lourds et aux autobus à partir de 2019, et à le rendre également disponible pour le post-équipement afin de maximiser la couverture de véhicules roulant;
* appelle de ses vœux l’établissement à l’échelle de l’Union de statistiques sur les accidents, précises et fondées sur des données probantes, qui incluent des statistiques relatives aux causes d’accidents, des données sur l’exposition au risque, le recensement des blessures ainsi que des victimes des accidents et observe, à ce titre, qu’il serait utile de disposer d’un répertoire des données d’accidents, dans lequel les données resteraient impérativement anonymes et qui serait exclusivement utilisé à des fins de recherche sur les accidents;
* appelle de ses vœux la collecte dans toute l’Union de données relatives aux décès et aux blessures d’occupants de véhicules qui ne soient pas liés à des collisions; constate qu’il n’existe aucune donnée sur les personnes victimes de coups de chaleur dans des véhicules;
* appelle de ses vœux l’élaboration de règles de prévention incendies plus strictes pour les autobus et autocars alimentés par différents types d’énergie, y compris pour les autobus fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC), afin d’assurer au mieux la sécurité des passagers;
* note qu’une conception repensée de la protection contre l’encastrement à l’avant des poids lourds permettrait de réduire de 20 % le nombre de décès liés aux collisions frontales entre voitures et poids lourds; invite la Commission à rendre obligatoire l’installation à l’avant des poids lourds de protections contre l’encastrement améliorées absorbant davantage l’énergie pour tous les nouveaux poids lourds;
* appelle de ses vœux l’introduction obligatoire d’essais de choc frontaux, latéraux et arrière pour les véhicules tout-terrain et SUV disposant d’une position de conduite surélevée et dont le poids total maximal dépasse les 2 500 kilos et pour les véhicules à propulsion électrique ou utilisant d’autres technologies récentes pour leur propulsion;
* invite la Commission à mettre à jour les exigences d’essai des systèmes de sécurité passifs des véhicules à moteur pour y intégrer la protection de tous les usagers vulnérables de la route, les piétons mais aussi les cyclistes, lors des impacts frontaux et arrière;
* invite la Commission à s’assurer que le marché disposera d’un délai suffisant et raisonnable pour s’adapter à ces mesures;
* souligne que la directive (UE) 2015/719 portant sur les poids et les dimensions autorisés des poids lourds offre un vrai potentiel pour améliorer la sécurité de ces véhicules; et invite la Commission à accélérer ses travaux sur cette directive et à soumettre son évaluation sans délai.

**7.** **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre**

La Commission souscrit pleinement à la demande d'une action forte et déterminée dans le cadre d'une approche intégrée visant à stimuler la sécurité routière.

Elle a l’intention de présenter au printemps 2018, au titre du troisième paquet «mobilité» qui devrait être adopté début mai, un cadre complet pour la mise en œuvre d’une politique de sécurité routière efficace prenant cours pendant la période 2020-2030, qui répondra à la plupart des points soulignés dans la résolution. Ce cadre instaurera entre autres un suivi des performances en matière de sécurité routière sur la base des **statistiques** collectées au niveau de l’Union et des États membres et proposera des pistes pour atteindre l’**objectif de réduction du nombre de décès et de blessures graves** sur les routes de l’Union qui a été établi par la Commission et les États membres début 2017.

Il comprendra également une révision de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et une révision de la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, l'objectif étant d'améliorer le suivi des contrôles et d'introduire une évaluation proactive, à l’échelle de l'ensemble du réseau, de la sécurité des infrastructures. Dans ce contexte, de nouvelles solutions de **financement** de la mise à niveau des infrastructures routières en termes de sécurité sont également à l’étude. Par ailleurs, la **politique de sécurité des véhicules** sera révisée en ce qui concerne le **règlement relatif à la sécurité générale** des véhicules et le **règlement relatif à la sécurité des piétons, concomitamment à la présentation d’une communication sur la** voie à suivre pour la **conduite connectée et automatisée**, de manière à ce que le paquet législatif couvrant les infrastructures et les véhicules soit cohérent et à l'épreuve du temps.

La Commission a également commandé une étude visant à produire des lignes directrices pour la promotion du **vélo** dans l’Union prévoyant des normes de qualité minimales en matière d’infrastructure. Les résultats sont attendus fin 2018.

La Commission fait la promotion de la **mobilité collective et partagée** en zone urbaine par le biais d’un certain nombre d’initiatives, comme CIVITAS et la Semaine européenne de la mobilité. Cette action devrait se poursuivre à l’avenir, moyennant une plus grande attention portée aux solutions numériques qui facilitent ce type de mobilité et en renforcent l'efficacité.

**Le contrôle de l’application** des règles de conduite étant une compétence des États membres, la Commission ne peut fixer le pourcentage de véhicules devant être soumis à contrôle. Toutefois, dans le sillage de la mise en place du nouveau cadre, la Commission envisage d’apporter un appui plus systématique aux actions de contrôle transfrontière.

Le cadre relatif au contrôle technique (directive 2014/45/UE) traite déjà de la **fraude au compteur kilométrique**. Ce texte contraint les États membres à enregistrer le kilométrage lors du contrôle et à le mettre à la disposition de l’inspecteur lors du contrôle suivant. De plus, les États membres doivent faire de la fraude au compteur kilométrique une infraction passible de sanctions. La Commission coordonne l’échange d’expériences entre experts des États membres au sein du comité du contrôle technique.

La Commission reconnaît le rôle que joue l’**alcool** en tant que cause majeure d’accident. La proposition relative à un nouveau cadre pour la sécurité routière comprendra un examen approfondi des différentes mesures possibles.

En ce qui concerne les **voies réservées aux véhicules de secours**, la Commission n’a pas connaissance de problèmes résultant d’un manque d’harmonisation, mais elle est disposée à se pencher sur cette question. Elle n’a pas non plus connaissance de problèmes de sécurité liés à l’absence d’harmonisation des **objets ou équipements de sécurité** dans les voitures.

Étant donné que la **sécurité des véhicules** et les **procédures de réception y afférentes sont déjà harmonisées au niveau de l’Union, toute modification apportée à la législation dont elles relèvent ne peut se faire qu’au niveau de l’Union. Cela permet non seulement d’éviter la fragmentation du marché intérieur mais également de garantir l’existence de normes de santé et de sécurité égales dans toute l’Union, sans oublier les avantages liés aux économies d’échelle: les produits peuvent être fabriqués pour l’ensemble du marché européen au lieu** de subir des adaptations pour obtenir l’agrément national dans chaque État membre.

En ce qui concerne les **nouveaux dispositifs de sécurité avancés pour les véhicules**, les services de la Commission évaluent actuellement la rentabilité des mesures possibles dans le cadre de l’étude d’impact. Les travaux préparatoires donnent à penser que deux catégories d’utilisateurs doivent être protégées: les occupants des véhicules impliqués dans des collisions, d’une part, et les piétons et les cyclistes, d’autre part. Les dispositifs de sécurité envisageables qui sont en cours d’évaluation incluent le freinage automatique d’urgence (pour les véhicules, les obstacles, les piétons et les cyclistes), l’assistance d'urgence au maintien de la trajectoire, l’adaptation intelligente de la vitesse, la surveillance de l’état de somnolence et de la concentration, le signal d’arrêt/de freinage d’urgence, la surveillance de la pression des pneus, le répertoire des données d’événements (accidents), la facilitation de l’installation d’éthylotests antidémarrage, les essais de collision sur toute la largeur, les essais de choc latéral contre un poteau, l’agrandissement de la zone d’amortissement d’impact de la tête des piétons/des cyclistes, la détection des usagers vulnérables de la route à l’avant et sur les côtés des poids lourds, ainsi que des exigences en matière de vision directe pour les poids lourds.

La Commission évalue également la faisabilité technique et le rapport coût-efficacité de l’**équipement a posteriori** des véhicules pour les doter de certaines technologies, notamment des systèmes d’avertissement.

L’adoption et la mise en œuvre au niveau de l’Union des règles mises à jour de la Commission économique des Nations unies pour l’Europe (CEE-ONU), qui imposent l’installation de systèmes d’extinction automatiques dans le compartiment moteur et l’utilisation de matériaux ignifuges de bien meilleure qualité pour l’habillage intérieur ont amélioré dans une mesure significative la **sécurité incendie des autobus**.

De même, grâce aux efforts de la Commission, les règles de la CEE-ONU concernant les **dispositifs de rappel du port de la ceinture ont été mises à jour avec succès et prévoient désormais l’installation obligatoire de ces** dispositifs sur les places avant et arrière des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, ainsi que sur les places avant des autobus et des camions.

De plus, en ce qui concerne la suppression des **exemptions en matière de sécurité des véhicules**, des résultats importants ont déjà été obtenus s’agissant des camions à usage spécial ou des camions non routiers, pour lesquels ces exemptions ont été supprimées dans la législation en vigueur sur la sécurité des véhicules. Néanmoins, le problème demeure en ce qui concerne les voitures particulières de grand gabarit, notamment les SUV et autres véhicules similaires, et les véhicules utilitaires légers tels que camionnettes et pick-ups, qui sont exemptés de toute forme d’essai de choc avant leur mise sur le marché de l’Union. Il est donc envisagé d’inclure ces efforts dans l’initiative susmentionnée en vue d’améliorer la sécurité des véhicules dans son ensemble.

À l’heure actuelle, la **sécurité des vélos électriques et des autres dispositifs de mobilité électrique** est couverte par le règlement-cadre (UE) nº 168/2013[[1]](#footnote-1) relatif aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles et fait l’objet d’un réexamen continu dans ce contexte.

Le règlement récent (UE) 2015/758[[2]](#footnote-2) du Parlement européen et du Conseil concernant l'**eCall** ne laisse actuellement aucune marge de manœuvre à la Commission pour en ajuster le champ d’application sans nouvelle initiative législative. La Commission a néanmoins commencé à travailler sur les éléments nécessaires qui devraient soutenir l’extension de l’eCall à d'autres types de véhicules. La Commission finance une tâche de normalisation spécifique au sein du Comité européen de normalisation (CEN) en vue de définir les normes nécessaires pour l'eCall sur les deux-roues motorisés, les poids lourds, les autobus et les autocars, ainsi que pour les véhicules agricoles et les véhicules forestiers. La Commission finance également, par le biais du programme du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE), le projet I-HeERO qui prévoit des activités liées à l’extension de l’eCall à d’autres catégories de véhicules.

Faisant suite à l’adoption de la directive révisée portant sur le **poids et les dimensions** autorisés des poids lourds, la Commission travaille à des mesures d’exécution concernant la conception des nouvelles cabines, afin de les rendre à la fois plus aérodynamiques et plus sûres en cas d’accident. Une étude est en cours afin de rédiger ces mesures d’exécution. La Commission prend note de la demande du Parlement européen concernant l’accélération des travaux préparatoires sur les mesures de l’Union.

1. Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52). [↑](#footnote-ref-1)
2. Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 77). [↑](#footnote-ref-2)