










# Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	<a href="#">2017/2085(INI)</a>	Procédure terminée
Saver des vies: augmenter la sécurité des véhicules dans l'Union		
Sujet 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	 <a href="#">KOCH Dieter-Lebrecht</a>	27/02/2017
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 <a href="#">SEHNALOVÁ Olga</a>	
		 <a href="#">ZŁOTOWSKI Kosma</a>	
		 <a href="#">ROHDE Jens</a>	
		 <a href="#">GRAMER Michael</a>	
		 <a href="#">PAKSAS Rolandas</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>LIBE</b> Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs (Commission associée)		25/01/2017
		 <a href="#">DALTON Daniel</a>	
Commission européenne	DG de la Commission <a href="#">Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME</a>	Commissaire BIENKOWSKA Elżbieta	

Evénements clés			
12/12/2016	Publication du document de base non-législatif	<a href="#">COM(2016)0787</a>	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission		

15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
12/10/2017	Vote en commission		
23/10/2017	Dépôt du rapport de la commission	<a href="#">A8-0330/2017</a>	Résumé
13/11/2017	Débat en plénière		
14/11/2017	Résultat du vote au parlement		
14/11/2017	Décision du Parlement	<a href="#">T8-0423/2017</a>	Résumé
14/11/2017	Fin de la procédure au Parlement		

### Informations techniques

Référence de procédure	2017/2085(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/10148

### Portail de documentation

Document de base non législatif		<a href="#">COM(2016)0787</a>	12/12/2016	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE606.166</a>	22/06/2017	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE608.073</a>	17/07/2017	EP	
Avis de la commission	<b>IMCO</b>	<a href="#">PE606.030</a>	28/09/2017	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		<a href="#">A8-0330/2017</a>	23/10/2017	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		<a href="#">T8-0423/2017</a>	14/11/2017	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2018)52</a>	22/03/2018	EC	

## Sauver des vies: augmenter la sécurité des véhicules dans l'Union

**OBJECTIF:** proposer des pistes pour renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union.

**CONTEXTE:** la réglementation relative à la sécurité des véhicules en vigueur au sein de l'Union européenne consiste en un ensemble complet de mesures efficaces ayant fait leurs preuves.

L'évaluation intermédiaire de cette politique a confirmé la progression importante et significative observée dans la réduction du nombre de victimes et de décès sur la route. Au cours des 13 dernières années, le nombre de décès sur les routes de l'Union a reculé approximativement de 53%, passant de 54.300 décès en 2001 à 25.900 en 2014.

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.

Toutefois, le problème de la sécurité routière demeure une urgence. Des efforts supplémentaires s'imposent si l'on veut 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 2020.

**CONTENU:** le présent rapport adressé au Parlement européen et au Conseil porte 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.

Le rapport 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.

Domaines d'action: quatre grands domaines d'action ont été relevés, consistant en 19 mesures spécifiques destinées à renforcer la sécurité des véhicules. À ce stade, les mesures sélectionnées semblent viables et rentables, mais devraient néanmoins faire l'objet de nouvelles études.

Ces mesures ciblées devraient concerner les principaux domaines suivants:

1) Les mesures de sécurité active: il s'agit des mesures susceptibles de prévenir radicalement les accidents au lieu d'en atténuer les effets. Ce domaine est considéré comme étant, à l'avenir, le plus important domaine de 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,
- le contrôle de la somnolence et de la distraction du conducteur.

2) Les mesures de sécurité passive: ce domaine couvre les mesures visant à instaurer de nouvelles exigences ou à renforcer des 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'antidémarrage éthylométrique,
- l'enregistrement des données en cas de collision,
- le contrôle de la pression des pneumatiques.

3) Sécurité des poids lourds et autobus: les mesures viseront à introduire ou à améliorer:

- la conception de l'avant des véhicules et de la vision directe,
- la protection arrière anti-encastrement des poids lourds et des remorques (pare-chocs arrière),
- la protection latérale (dispositifs de protection latérale),
- la protection contre les incendies pour les autobus.

4) Piétons et cyclistes: les piétons et les cyclistes représentent 30% des personnes tuées dans le transport en général, mais près de 43% des tués en zone urbaine.

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

Étapes futures: la Commission examinera les mesures susceptibles d'être intégrées dans la législation à la suite d'analyses d'impact 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.

Par ailleurs, toute nouvelle exigence relative à la sécurité des véhicules pour les routes européennes devrait contribuer 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;
- aux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport poursuivis par l'Union de l'énergie.

## Sauver des vies: augmenter la sécurité des véhicules dans l'Union

---

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Dieter-Lebrecht KOCH (PPE, DE) sur le sauvetage de vies humaines: renforcer la sécurité automobile dans l'UE.

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport.

Le rapport indique que chaque année, près de 25.500 personnes perdent la vie sur les routes européennes et qu'environ 135.000 autres sont grièvement blessées. Des mesures plus efficaces doivent être prises pour atteindre l'objectif «zéro décès».

Étant donné que la sécurité routière dépend du véhicule, de l'infrastructure et du conducteur, des mesures de sécurité actives et passives efficaces sont nécessaires à ces trois niveaux.

Demandes générales: le rapport a souligné que les États membres devraient effectuer des contrôles routiers efficaces et réguliers, les principales causes d'accidents étant les vitesses inadéquates et la vitesse excessive, la distraction, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues et la fatigue excessive.

Les députés ont appelé la Commission à:

- fixer un pourcentage de véhicules à contrôler dans les catégories M1 et N1;

- introduire des contrôles plus stricts pour la mise en œuvre correcte des limites de temps de travail obligatoires et des périodes de repos pour les conducteurs professionnels de la route;
- évaluer la valeur ajoutée possible de l'harmonisation de la limite de concentration d'alcool dans le sang de l'UE à 0,0% pour les nouveaux conducteurs au cours des deux premières années et pour les conducteurs professionnels;
- établir des normes communes pour la création de corridors d'accès aux véhicules d'urgence sur les autoroutes et lancer une campagne de sensibilisation européenne;
- examiner les exigences de sécurité pour les vélos électriques et autres dispositifs de mobilité électrique.

Les États membres sont invités à:

- introduire des sanctions qui auront un effet dissuasif sur les contrevenants;
- améliorer significativement l'état de leur infrastructure routière.

Systèmes d'assistance au conducteur pour accroître la sécurité routière: environ 95% de tous les accidents sont dus à des erreurs humaines. L'installation de systèmes d'aide à la conduite en matière de sécurité devrait donc être rendue obligatoire par voie législative.

Les députés ont proposé de rendre obligatoire l'installation des seuls systèmes d'aide à la conduite qui contribuent de manière scientifiquement prouvée à l'amélioration de la sécurité routière.

Mesures de sécurité pour prévenir les accidents: tout en saluant le fait que le freinage d'urgence est déjà obligatoire depuis novembre 2015 pour tous les nouveaux camions et autobus dans l'UE, les députés ont invité la Commission à rendre obligatoire l'installation de systèmes d'aide automatique au freinage d'urgence avec détection des piétons, cyclistes, motocyclistes légers et motocyclistes dans les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les autobus, les autocars et les poids lourds, étant donné que ces systèmes ont un potentiel important de prévention des accidents grâce à un freinage automatique et puissant qui réduit la distance d'arrêt.

Le rapport a également insisté sur les points suivants:

- l'installation obligatoire de systèmes d'assistant de vitesse intelligents désactivables qui indiquent les limites de vitesse, les panneaux stop et les feux de signalisation et qui interviennent pour que le conducteur respecte la limitation de vitesse;
- veiller à l'état optimal de la signalisation routière ainsi qu'au maintien en bon état du marquage au sol de sorte qu'il soit clairement lisible;
- la nécessité de prévoir des conditions préalables à l'installation de dispositifs et de systèmes de verrouillage d'alcool pour détecter la distraction et la somnolence du conducteur;
- rendre obligatoire l'installation de systèmes de surveillance directe de la pression des pneus;
- l'installation de systèmes intelligents de rappel de la ceinture de sécurité pour tous les sièges avant de tous les véhicules et pour les sièges arrière des véhicules M1 et N1;
- l'amélioration de la protection anti-encastrement absorbant davantage l'énergie pour tous les nouveaux camions;
- l'extension de l'exigence d'installation du système eCall aux motocyclettes, poids lourds, bus et autocars.

## Sauver des vies: augmenter la sécurité des véhicules dans l'Union

Le Parlement européen a adopté par 593 voix pour, 39 contre et 53 abstentions, une résolution intitulée «Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union».

Étant donné que chaque année, près de 25.500 personnes perdent la vie sur les routes européennes et qu'environ 135.000 autres sont grièvement blessées, les députés ont souligné la nécessité de mesures plus efficaces afin de se rapprocher de l'objectif «zéro décès». Ces mesures devraient porter sur les trois facteurs qui conditionnent la sécurité routière, à savoir le véhicule, l'infrastructure et le comportement des conducteurs.

Recommandations générales: le Parlement a souligné la nécessité de effectuer des contrôles routiers efficaces et réguliers, les principales causes d'accidents étant les vitesses inadéquates et la vitesse excessive, la distraction, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues et la fatigue excessive.

La Commission a été invitée à:

- fixer un pourcentage de véhicules à contrôler dans les catégories M1 et N1;
- introduire des contrôles plus stricts pour la mise en œuvre correcte des limites de temps de travail obligatoires et des périodes de repos pour les chauffeurs professionnels;
- 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 (la consommation d'alcool est à l'origine de près de 25% des décès survenant chaque année sur les routes de l'Union);
- établir des normes communes et lancer une campagne de sensibilisation à l'échelle de l'Union sur la formation des voies de circulation réservées aux véhicules de secours sur les autoroutes;
- réfléchir à une proposition permettant un usage plus sûr du vélo, examiner les exigences de sécurité pour les vélos électriques et prendre des mesures supplémentaires à l'échelle de l'Union pour permettre des améliorations à grande échelle des infrastructures cyclables;
- établir une liste juridiquement contraignante à l'échelle de l'Union des équipements devant obligatoirement être embarqués.

Les États membres sont invités à:

- introduire des sanctions qui auront un effet dissuasif sur les contrevenants;
- améliorer significativement l'état de leur infrastructure routière;
- développer des programmes de prévention des risques d'accident liés à l'âge;
- résoudre le problème de la manipulation ou la falsification des compteurs kilométriques au moyen de mesures et d'actes législatifs efficaces.

La Commission devrait 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.

Systèmes d'aide à la conduite: environ 92% de tous les accidents sont dus à des erreurs humaines. Les députés ont par conséquent proposé de rendre obligatoire l'installation des seuls systèmes d'aide à la conduite qui contribuent de manière notable et scientifiquement prouvée à l'amélioration de la sécurité routière.

Les constructeurs devraient veiller à ce que l'état d'activation de chaque système d'aide à la conduite soit visible pour le conducteur et à ce que les messages d'avertissement soient suffisamment évidents pour être facilement perceptibles par les personnes âgées, les personnes présentant des troubles de l'ouïe ou de la vue et les personnes à mobilité réduite.

Mesures de sécurité pour éviter les accidents et réduire leurs conséquences: tout en saluant le fait que le freinage d'urgence est déjà obligatoire depuis novembre 2015 pour tous les nouveaux camions et autobus dans l'UE, le Parlement a invité la Commission à rendre obligatoire l'installation d'une assistance automatique au freinage d'urgence, qui inclue 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.

La résolution a également insisté sur les points suivants:

- 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;
- l'installation d'un assistant de franchissement de ligne désactivable;
- veiller au bon état de la signalisation routière ainsi qu'à la lisibilité du marquage au sol et des panneaux;
- rendre obligatoires des normes ambitieuses en matière de vision directe et de réduction des angles morts du conducteur pour les poids lourds;
- la nécessité de prévoir des conditions préalables à l'installation de systèmes de détection de la concentration du conducteur et de détection de son état de somnolence;
- rendre obligatoire l'installation de systèmes de surveillance directe de la pression des pneus;
- l'installation de systèmes intelligents de rappel de la ceinture de sécurité pour tous les sièges avant de tous les véhicules et pour les sièges arrière des véhicules M1 et N1;
- l'amélioration de la protection anti-encastrement absorbant davantage l'énergie pour tous les nouveaux camions;
- l'extension de l'exigence d'installation du système eCall aux motocyclettes, poids lourds, bus et autocars.