

Rapport sur sécurité routière 2012 : l'usager et la technique

L'évolution observée ces dernières années en ce qui concerne le nombre de morts de la route dans l'Union européenne peut certainement être considérée comme un succès. Alors qu'on déplorait encore quelque 54 300 décès sur les routes d'Europe en 2001, **les statistiques indiquent une nette baisse pour 2010, année dans laquelle environ 31 100 usagers ont perdu la vie dans un accident de la circulation.** Mais on était encore bien loin de l'objectif formulé par la Commission européenne qui prévoyait de réduire de moitié le nombre de tués sur la route jusqu'en 2010. En effet, et même si le nombre de victimes mortelles a été ramené à 30 700, la baisse n'est que de 43 pour cent.

En juillet 2010, la Commission a donc repris l'objectif ambitieux d'une réduction de moitié du nombre de personnes tuées annuellement sur les routes d'Europe dans les dix années à venir. Ceci ressort clairement des nouvelles 'Orientations politiques pour la Sécurité routière de 2011 à 2020' publiées en mars 2011. Plusieurs États de l'UE se sont ralliés à ces objectifs en lançant des programmes nationaux de sécurité routière.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE ACCRUE PAR UNE TECHNOLOGIE AUTOMOBILE PLUS EFFICIENTE

La sécurité des véhicules, en particulier le niveau de sécurité toujours plus élevé des nouveaux véhicules, a incontestablement une incidence essentielle sur l'évolution favorable du nombre de tués sur la route au cours des dernières années. **En Allemagne par exemple, on a pu observer que le taux d'équipement en airbags conducteur et passager des voitures nouvellement immatriculées par rapport au parc total est passé de quelque 70 pour cent en 2001 à plus de 90 pour cent en 2010. Aujourd'hui, les nouvelles voitures en sont équipées à presque 100 pour cent. Le taux d'installation de l'ABS sur les voitures a connu une évolution quasi identique.** Pour l'ensemble du parc, les chiffres relevés en 2010 atteignaient 85 pour cent, 99 pour cent des voitures neuves ayant été livrées avec ABS. Les systèmes tels que les airbags latéraux et l'ESP devraient apporter des effets sécuritaires supplémentaires si leurs taux d'équipement continuent d'augmenter. A cela s'ajoutent encore d'autres dispositifs tels que les nouveaux systèmes d'éclairage, qui offrent un fort potentiel d'amélioration de la sécurité routière.

GRANDE EFFICACITÉ DES SYSTÈMES D'ASSISTANCE À LA CONDUITE

Si l'on considère le taux d'équipement des nouveaux véhicules en systèmes d'assistance, on constate que, mis à part l'ABS et l'ESP (ce dernier deviendra obligatoire sur tous les véhicules nouvellement immatriculés au sein de l'UE à partir de 2014), beaucoup de systèmes de sécurité sont encore peu répandus. **Pour les véhicules bas de gamme surtout, cela est certainement lié au surcoût qu'ils entraînent ou au fait que les constructeurs ne les proposent pas. Dans l'UE, des programmes et projets visant la promotion des systèmes d'assistance ont été engagés il y a quelques années déjà.**

Il ne fait pas de doute que les subventions initiales ou les remises sont des instruments appropriés pour augmenter les taux d'équipement et générer ainsi des économies d'échelle. Mais il serait peu judicieux de ne considérer que les incitations financières car, souvent, l'acheteur est tout simplement mal informé sur l'utilité de telle ou telle option pour la sécurité du véhicule proposé.

Les interfaces fonctionnelles entre l'homme et la technique à bord des véhicules constituent également un aspect important. Les recommandations déjà élaborées par l'UE en la matière – ESoP (European Statement of Principles) on HMI (Human Machine Interface) – datent de 2007 et doivent impérativement être révisées et complétées pour tenir compte des progrès techniques (par ex. affichages tête haute ou feed-back par signaux haptiques). L'actualisation et la complétion des recommandations relatives aux interfaces homme-machine sont également recommandées dans le domaine des systèmes d'information et d'assistance mobiles (les systèmes dits nomades, qui ne sont pas installés à demeure dans les véhicules).

LE CONTROLE TECHNIQUE PERIODIQUE GAGNE EN IMPORTANCE

Cela dit, un autre objectif est d'assurer le fonctionnement fiable de tous les systèmes de sécurité pendant toute la durée d'utilisation du véhicule. La maintenance et l'inspection des systèmes concernés ne doivent donc pas être négligées et tous les avertissements et messages de défauts doivent être pris au sérieux par les utilisateurs. Mais du fait que beaucoup de véhicules d'un certain âge ne sont plus entretenus suivant les indications du constructeur, comme le montre l'expérience, un rôle d'autant plus important revient au contrôle technique périodique.

L'importance revêtue notamment par les systèmes électroniques pour la sécurité des véhicules a entretemps été prise en compte par la Commission européenne et intégrée dans les directives cadres sur le contrôle technique automobile européen. Piétons et des conducteurs de deux-roues, l'utilisation systématique des systèmes de sécurité éprouvés depuis des dizaines d'années tels que la ceinture de sécurité recèle toujours un énorme potentiel. Selon les résultats d'une enquête menée par le Conseil allemand la sécurité routière au mois d'avril 2011, près de 20 % en moyenne des occupants de voitures tués dans un accident sur les routes allemandes n'avaient pas attaché leur ceinture.

Compte tenu d'un taux de port de la ceinture de 98 pour cent en 2010 pour tous les occupants de voitures, ceci met une nouvelle fois en évidence un risque de mort nettement plus élevé pour les occupants non ceinturés. En même temps, ces chiffres font ressortir qu'une augmentation encore plus conséquente du taux de port de la ceinture permettrait d'épargner encore beaucoup de vies. Dans ce contexte, il serait judicieux sur le plan éducatif que les rapports de police et les médias soulignent encore plus expressément le fait que les blessures subies par les occupants dans un accident grave ou le fait d'être éjecté de la voiture sont souvent dus au non-port de la ceinture.