

Communiqué de presse — Sous embargo jusqu'au 2 février 2017, 00:01 (CET)

Euro NCAP célèbre le 20^{ème} anniversaire du programme de crash-tests initié pour sauver des vies

- **Les épreuves de crash-tests d'Euro NCAP ont permis de sauver plus de 78 000 vies depuis 1997.**
- **Depuis 1997, Euro NCAP a investi 160 millions d'euros dans les crash-tests de 1 800 voitures afin de rendre « toujours plus sûres » les voitures de dernière génération.**
- **Euro NCAP teste constamment les plus récentes innovations en matière de sécurité, y compris la technologie de freinage activé automatiquement lors de la détection d'embardées de cyclistes.**

PLUS de 78 000 vies¹ ont été sauvées depuis le lancement par Euro NCAP, il ya 20 ans, de tests rigoureux visant à évaluer les différents systèmes de sécurité en cas d'impacts. Aujourd'hui, Euro NCAP révèle avoir publié plus de 630 notations de sécurité à l'issue d'épreuves de crash-tests sur quelques 1 800 voitures et collectivement dépensé plus de 160 millions d'euros² pour rendre les voitures plus sûres.

Les premiers tests ayant révélé les failles de sécurité des voitures familiales les plus vendues, il s'est avéré impératif de revoir fondamentalement la conception des véhicules pour prévenir les accidents et sauver des vies. Vingt ans plus tard, 9 voitures sur 10 vendues sur le marché européen ont été notées au classement Euro NCAP et les constructeurs et équipementiers automobiles soutient activement le développement de nouvelles exigences pour obtenir la meilleure notation au classement.

Aujourd'hui, la comparaison des résultats aux crash-tests⁴ de deux voitures familiales construites à 20 ans d'intervalle souligne les énormes progrès réalisés en matière de sécurité des véhicules depuis 1997. Les systèmes de sécurité alors inexistantes ou pour la plupart disponibles en option - tels que les airbags conducteur et passager, les airbags latéraux, les rappels de bouclage de ceintures de sécurité et le contrôle électronique de stabilité (ESC) - sont à présent standard sur toutes les voitures vendues en Europe.

« Nous sommes particulièrement fiers - après 20 ans d'innovations en matière de sécurité routière - de constater que le programme de tests de sécurité lancé par Euro NCAP a eu pour effet une amélioration considérable de la sécurité active et passive des voitures et, par transitivity, a permis à l'Europe d'atteindre le plus faible taux de mortalité routière au monde³ », a déclaré le secrétaire général, Michiel van Ratingen.

« Euro NCAP a permis à des millions de consommateurs de prendre connaissance des crash-tests afin de choisir les voitures les plus sûres possibles. Cependant, ces dernières années ayant été marquées par un ralentissement du rythme de progression des constructeurs en matière de sécurité, nous avons décidé d'appuyer un peu plus sur la pédale d'accélérateur. Nous voulons faire en sorte que les routes européennes soient encore plus sûres au cours des 20 prochaines années, non seulement pour les occupants des voitures, mais également pour toutes les personnes présentes sur ces routes. Nous testons déjà beaucoup plus d'aspects conceptuels de sécurité d'une voiture que lors de nos débuts en 1997, et cette tendance devrait se poursuivre. L'année prochaine, nous mettrons à l'épreuve des systèmes de détection permettant d'éviter les accidents avec les cyclistes, et nous préparons une feuille de route très ardue pour les années 2020 à 2025. »

Soutenus par la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), l'ICRT (anciennement dénommé International Testing), les gouvernements britannique et suédois, les premiers résultats des épreuves de crash-tests d'Euro NCAP ont été dévoilés le 4 février 1997. Jusqu'alors, les constructeurs ne devaient satisfaire qu'aux exigences réglementaires basiques en matière de crash-tests des voitures neuves, dont les résultats n'étaient pas publiés. Il était donc impossible aux consommateurs de comparer la sécurité offerte par les différentes voitures.

Le programme initié par Euro NCAP fut la première occasion en Europe de voir divulgués des tests de comparaison réalistes menés par des experts indépendants et leurs résultats suscitèrent l'indignation des groupes de consommateurs, du public et des médias.

Lors de la première série de tests menés sur les sept voitures « supermini » les plus populaires, la Ford Fiesta et la Volkswagen Polo ont chacune obtenu trois étoiles sur un maximum de quatre, notation basée sur les niveaux de protection offerts aux occupants adultes.

La Rover 100, voiture la plus vendue à l'époque, n'a obtenu qu'une seule étoile, tandis que la Fiat Punto, la Nissan Micra, la Vauxhall Corsa et la Renault Clio n'ont obtenu que deux étoiles. Lors de l'évaluation de la protection des piétons, aucun véhicule n'a obtenu plus de deux points, ce qui laisse supposer que la vulnérabilité de ces « autres usagers de la route » n'était pas prise en compte par les constructeurs lors de la conception de leurs voitures.

Les principaux constructeurs automobiles ont alors riposté en prétendant que les tests étaient si rigoureux qu'il était « impossible » pour une voiture d'obtenir quatre étoiles. Cela dit, la Volvo S40 fut cinq mois plus tard la première voiture à se voir décerner quatre étoiles pour la protection des occupants.

Max Mosley, premier président d'Euro NCAP et président de Global NCAP a déclaré : « Vingt ans après un début litigieux, le programme Euro NCAP - alors rejeté par les constructeurs car supposé viser des normes de sécurité irréalistes - fait à présent partie intégrante de la stratégie des constructeurs en matière d'image de marque. Des milliers de morts ont été évités, la sécurité devient une préoccupation majeure des consommateurs, les constructeurs rivalisent pour obtenir la meilleure notation de sécurité, et les normes de sécurité des véhicules ne cessent d'évoluer ».

« Le modèle de sensibilisation des consommateurs mis en œuvre si efficacement par Euro NCAP a non seulement changé fondamentalement le marché européen, mais également servi de catalyseur au développement d'autres programmes d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (NCAP) dans les pays à revenu intermédiaire et ceux à faible revenu. La pression des consommateurs informés par la divulgation des crash-tests contribue à l'évolution rapide des niveaux de sécurité en Inde, en Amérique latine et dans la région de l'ANASE. Euro NCAP a incontestablement eu un impact mondial, un bel héritage en matière de sécurité routière qui a sauvé d'innombrables vies ».

Allocution du Président du conseil d'administration d'Euro NCAP et directeur technique du Thatcham Research, Andrew Miller : « On ne soulignera jamais assez l'impact de ces tests. Avant le programme Euro NCAP, les consommateurs ne pouvaient se fier qu'aux arguments de sécurité avancés par les constructeurs. Aujourd'hui, nos voitures sont les plus sûres jamais construites et les niveaux de sécurité de chaque voiture sont prouvés par les tests rendus publics. Nous n'aurions pas pu obtenir ce succès incontestable sans coopérer activement en Europe sous une même égide et sans continuer à investir dans l'amélioration continue de la sécurité ».

Les tests Euro NCAP sont devenus de plus en plus rigoureux et, si les voitures peuvent actuellement atteindre un maximum de cinq étoiles, décernées pour leur capacité à protéger les occupants et les piétons lors d'une collision, leur capacité à éviter un accident sera désormais priorisée. Les tests représenteront des scénarios réalistes d'accidents susceptibles d'entraîner des blessures, voire la mort. Pour atteindre les meilleurs scores, les constructeurs devront démontrer que leurs voitures sont équipées en série de dispositifs permettant d'éviter ou d'atténuer ces accidents et, lorsqu'un accident n'est pas évitable, qu'une protection adéquate est offerte aux occupants des véhicules et aux autres usagers de la route.

« Euro NCAP est depuis deux décennies le moteur de l'amélioration continue de la sécurité des véhicules en Europe. À une époque d'automatisation croissante et de mutations technologiques, le rôle des organismes de tests indépendants deviendra prépondérant. Soyez assurés que nous mettons tout en œuvre pour que l'organisation reste à l'avant-garde de la sécurité des véhicules pendant de nombreuses années », a déclaré Antonio Avenoso, directeur exécutif du Conseil européen pour la sécurité des transports.

Concernant les renseignements aux médias, veuillez contacter Marie Brasseur, Directrice de la communication, à l'adresse : Marie_Brasseur@euroncap.com.

Note de la rédaction

1. Estimation du nombre de décès d'occupants de voitures évités entre 1998 et 2015, selon le rapport PIN 2016 du CTSE : <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Estimation des coûts totaux cumulés afférents aux tests de véhicules, sans compter le coût des voitures, les pièces de rechange et les autres consommables.
3. Commission européenne - Fiche d'information sur les statistiques de la sécurité routière en 2015 : Quelle est la réalité qui se cache derrière les chiffres ? http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm
4. Deux crash-tests commémoratifs ont été effectués au Thatcham Research Center, un centre de tests accrédité Euro NCAP basé au Royaume-Uni, démontrant la différence entre la sécurité d'une Rover 100 de la fin des années 90 et celle de la récente Honda Jazz. Des séquences vidéos de crash-tests et des interviews à l'appui sont consultables sur le Centre Multimédia (Media Center).

À propos d'Euro NCAP

Euro NCAP organise des épreuves de crash-tests et fournit aux consommateurs du secteur automobile une évaluation réaliste et indépendante des performances en matière de sécurité des voitures parmi les plus vendues en Europe. Créé en 1997 et soutenu par plusieurs gouvernements européens, les acteurs de l'industrie automobile, les consommateurs et les organismes d'assurance, Euro NCAP a rapidement joué le rôle de catalyseur pour encourager les améliorations significatives à apporter à la sécurité des voitures de dernière génération. Nous vous invitons à visiter notre site Web : www.euroncap.com

Les notations Euro NCAP s'appliquent exclusivement aux véhicules conformes aux normes d'homologations en vigueur en Europe. Les notations ne s'appliquent pas nécessairement aux modèles commercialisés dans d'autres régions, même lorsqu'ils sont vendus sous un nom identique, sachant que les cahiers des charges de production des voitures et leurs équipements peuvent différer.