



RÉSUMÉ EXÉCUTIF

JUIN 2025

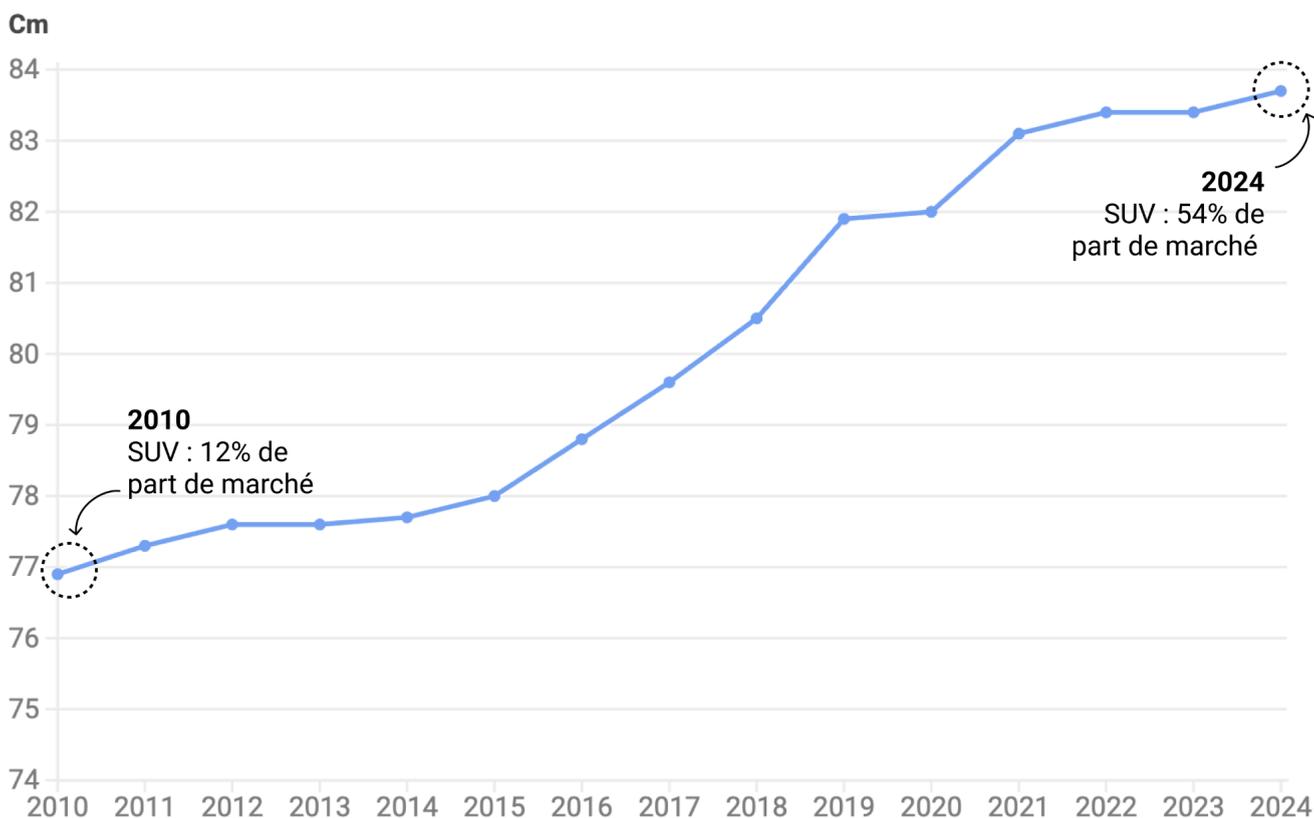
Toujours plus haut: la dangereuse tendance à l'élévation des capots, et les manières de la limiter

Plusieurs organisations de la société civile appellent les législateurs européens à limiter la hauteur des capots d'ici 2035, et recommandent de fixer celle-ci à 85 cm, sous réserve d'études complémentaires.

Les véhicules dotés d'un capot plus haut sont plus dangereux en cas d'accident, mais la hauteur des capots continue d'augmenter. La hauteur moyenne du capot des voitures neuves augmente d'un demi-centimètre (0,5 cm) par an. Elle a atteint 83,8 cm en 2024, contre 76,9 cm en 2010, selon l'analyse de T&E des nouvelles immatriculations dans l'UE, au Royaume-Uni et en Norvège. Pour l'heure, ni la législation européenne ni les législations nationales ne limitent l'augmentation continue de la hauteur des capots.

La hauteur moyenne des capots des voitures neuves vendues en Europe ne cesse d'augmenter

Données incluant l'UE, la Norvège et le Royaume-Uni



Sources: EEA, Dataforce, GlobalData, Euro NCAP • La moyenne est pondérée par le nombre de ventes.

CleanCities  

Les capots surélevés augmentent la gravité des collisions et nuisent à la vision

En cas de collision, les SUV et les pick-up à capot haut percutent généralement les piétons adultes au-dessus de leur centre de gravité, frappant souvent en premier lieu les organes vitaux, avec une plus grande probabilité de les projeter droit vers le sol, et un plus grand risque de les écraser. En revanche, les capots bas ont tendance à toucher les jambes des piétons, ce qui leur donne plus de chances de tomber sur le capot du véhicule, ou d'être déviés sur le côté.

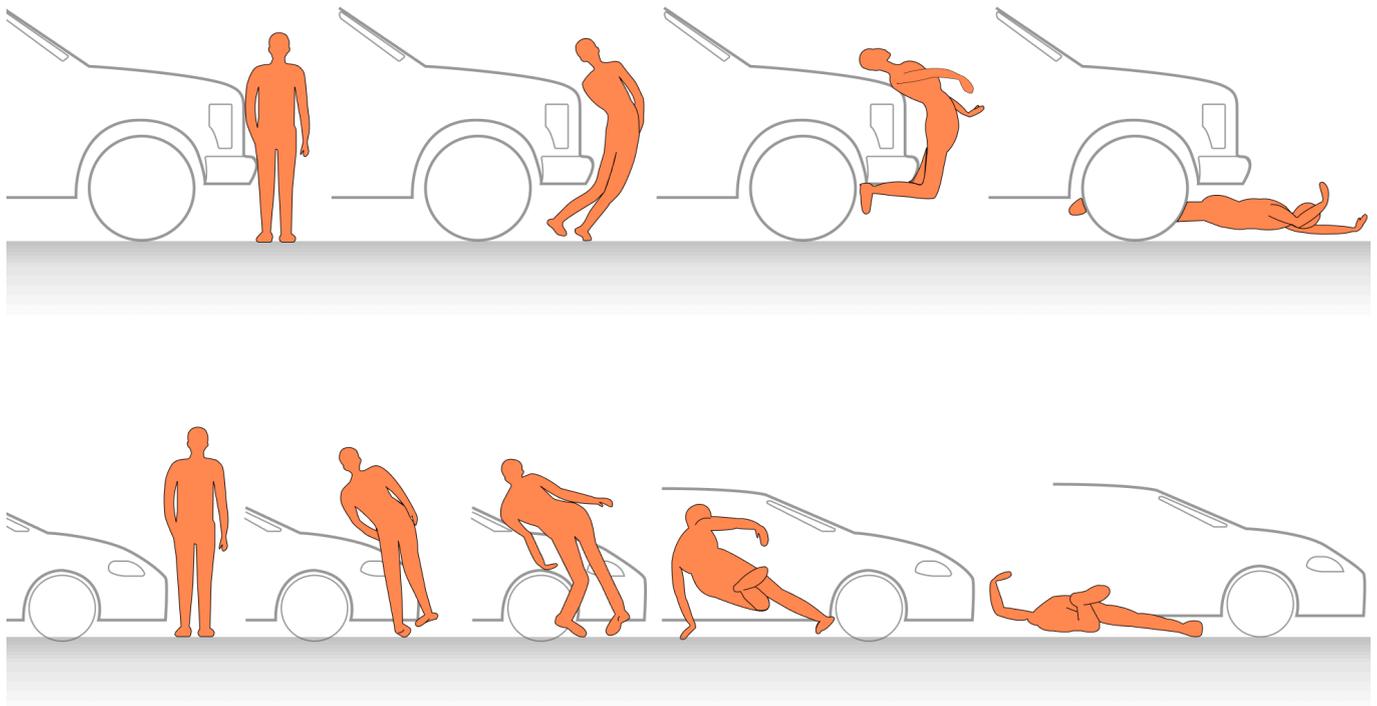
Les capots hauts réduisent également la vision des conducteurs, et peuvent même la compromettre totalement. Les conducteurs placés derrière un capot haut peuvent ne pas voir



les enfants devant eux, par exemple, lorsqu'ils quittent une allée ou une place de parking.

Aux carrefours, une mauvaise vision augmente le nombre d'accidents, en particulier lors des changements de direction. Une vision réduite peut également entraîner une augmentation du nombre d'accidents évités de justesse, ce qui fait peser sur tous les autres usagers de la route des risques et des dangers accrus.

Les capots hauts ont tendance à faire basculer les piétons sous le véhicule plutôt que sur le côté



Source: Ptak (2019) A new method to assess pedestrian kinematics. Transport, Vol 34 Issue 1. Ces images représentent des collisions dans les zones urbaines, où 70% des piétons sont tués (vitesse type inférieure à 50 km/h)

CleanCities  

[Selon les données des accidents survenus en Belgique entre 2017 et 2021](#), une augmentation de 10 cm de la hauteur du capot (de 80 cm à 90 cm) augmente le risque de décès de 27 % pour les piétons, les cyclistes et les autres usagers vulnérables de la route. De plus, lorsque des SUV et les pick-up à capot haut percutent des voitures ordinaires, le risque de blessures graves pour les occupants des voitures ordinaires augmente de 20 à 50%.



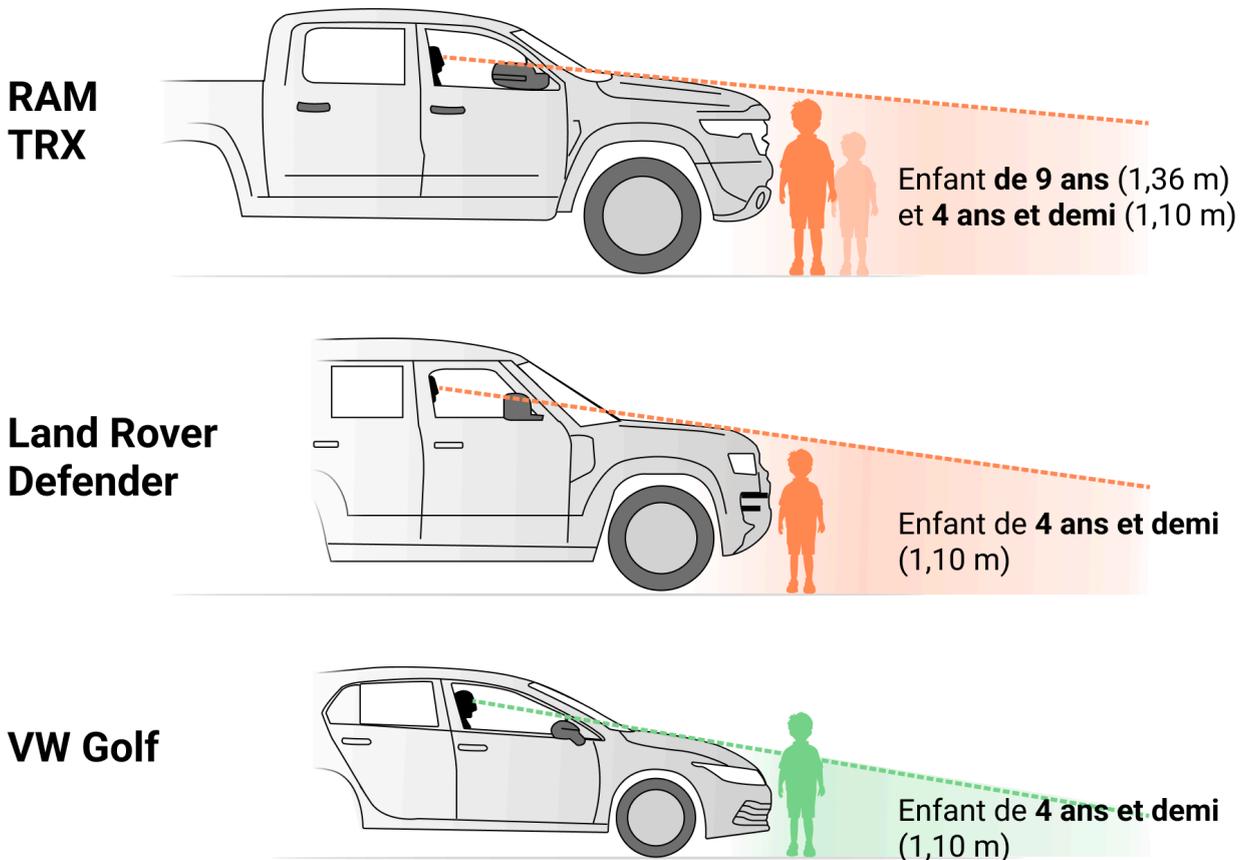
Plus le capot est haut, plus l'angle mort est grand

Dans le cadre de ses travaux sur les villes adaptées aux enfants, T&E a fait réaliser des tests afin d'examiner les risques que les SUV à capot haut font courir aux plus jeunes. Il s'agissait d'évaluer la visibilité du conducteur en plaçant des enfants juste devant des véhicules à capot haut.

Ainsi, au volant d'un pick-up RAM TRX, un conducteur (ayant la taille d'un adulte moyen dans l'UE) ne peut pas voir les enfants âgés de neuf ans qui se tiennent devant le capot. Les conducteurs de Land Rover Defender, quant à eux, ne peuvent pas voir les enfants âgés de quatre ans et demi qui se tiennent devant eux.

Plus le capot est haut, plus l'angle mort est important

Une présence accrue de SUV à haut capot sur les routes représenterait un risque accru pour les enfants



Analyse basée sur la taille moyenne d'un enfant européen se situant devant un véhicule donné. Les conducteurs sont basés sur la taille moyenne d'un adulte européen. Modélisation des véhicules réalisée par Summerskill / Loughborough University SDCA (2025)

CleanCities  

Le plafonnement de la hauteur du capot favorisera l'électrification

En 2024, la hauteur moyenne du capot des véhicules 100% électriques (BEV) était inférieure de 2,3 cm à la moyenne globale, ce qui montre que les capots hauts ne sont pas nécessaires à l'électrification des véhicules. En fait, des capots plus bas réduisent la consommation d'énergie, ce qui permet d'augmenter l'autonomie sans avoir à augmenter la taille de la batterie. L'amélioration de la sécurité routière et la production de voitures plus décarbonées vont de pair.



Plafonner la hauteur des capots des voitures neuves d'ici 2035, avec une recommandation de 85 cm

T&E et la Clean Cities campaign appellent l'UE et le Royaume-Uni à limiter la hauteur maximale des capots des voitures. Nous recommandons une hauteur maximale de 85 cm pour les voitures neuves d'ici 2035, sous réserve d'une étude plus approfondie. Une limite de 85 cm vise notamment à protéger 95 % des piétonnes adultes impliquées dans des accidents (seulement 5 % des femmes adultes en Europe ont un centre de gravité inférieur à 86 cm). Le fait d'être heurté en dessous de son centre de gravité augmente le taux de survie.

Tout en exhortant la Commission européenne à publier des propositions visant à inverser et limiter la tendance à l'augmentation de la hauteur du capot d'ici juillet 2027, date à laquelle la législation de l'UE en matière de sécurité des véhicules doit être révisée, et tout en demandant au Royaume-Uni de respecter le même calendrier, T&E et CCC recommandent également :

- d'inclure la hauteur du capot sur le certificat d'immatriculation des véhicules neufs d'ici à 2030 ;
- d'ajouter la largeur, la longueur et la hauteur totale des véhicules neufs sur les certificats d'immatriculation dans le cadre d'une législation distincte (par exemple, l'homologation) avant 2030 ;
- d'adopter un test de visibilité afin de réduire les angles morts dangereux pour les enfants et situés devant les véhicules, que nous proposons d'abord d'inclure dans les protocoles d'Euro NCAP avant de l'intégrer dans la législation européenne sur la sécurité des véhicules.

Action des Etats et des villes

Les Etats et les villes sont invités à rendre les taxes et les frais de stationnement plus équitables en les liant au poids et à la taille des véhicules.

Dans la majeure partie de l'Europe, le poids est la meilleure approximation disponible jusqu'à ce que les législateurs rendent les données relatives à la taille plus largement accessibles.

L'augmentation du nombre de SUV avec des capots hauts constitue une menace réelle et croissante pour la sécurité routière, en particulier pour les enfants. En l'absence d'avantages pour la société et compte tenu des preuves de plus en plus nombreuses de leur nocivité, il est temps que les législateurs, à tous les niveaux, agissent. Le plafonnement de la hauteur du capot est une mesure simple et efficace pour protéger tous les usagers de la route et freiner la prolifération des véhicules surdimensionnés. Il n'est ni sûr ni crédible de laisser la hauteur du capot continuer à augmenter. Dans le même temps, l'introduction progressive du plafond sur une période de 8,5 ans (avec une proposition à la mi-2027 et une application à partir du début de 2035) permettra de minimiser toute perturbation de la production et des design existants.