

EGSRW 2017

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN WALLONIE

La sécurité routière en Europe

Antonio Avenoso





Monitoring EU transport safety policy



Road Safety Performance Index (PIN)

Ranking EU countries' performances



SAFE & SOBER



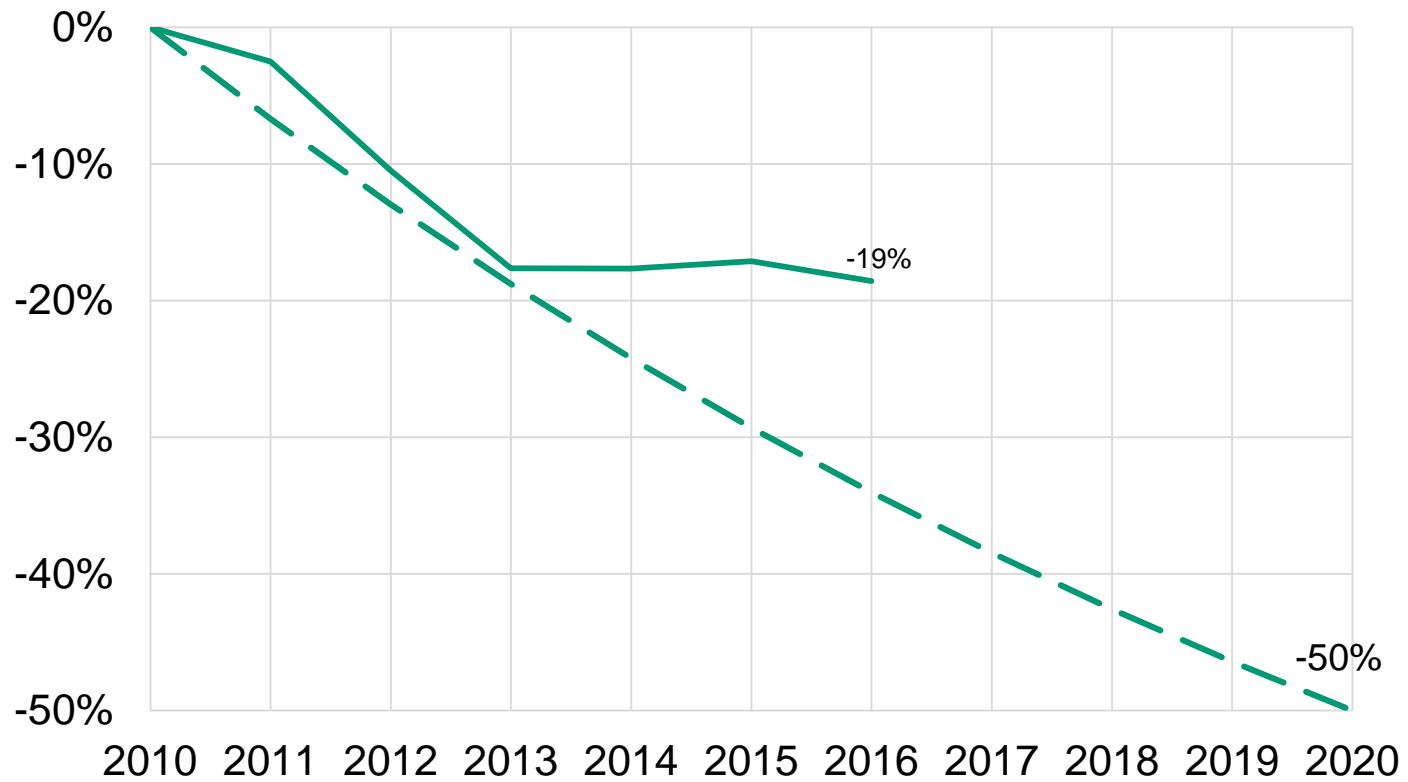


2014-2016
Mauvaises
années pour
la sécurité
routière

25,670

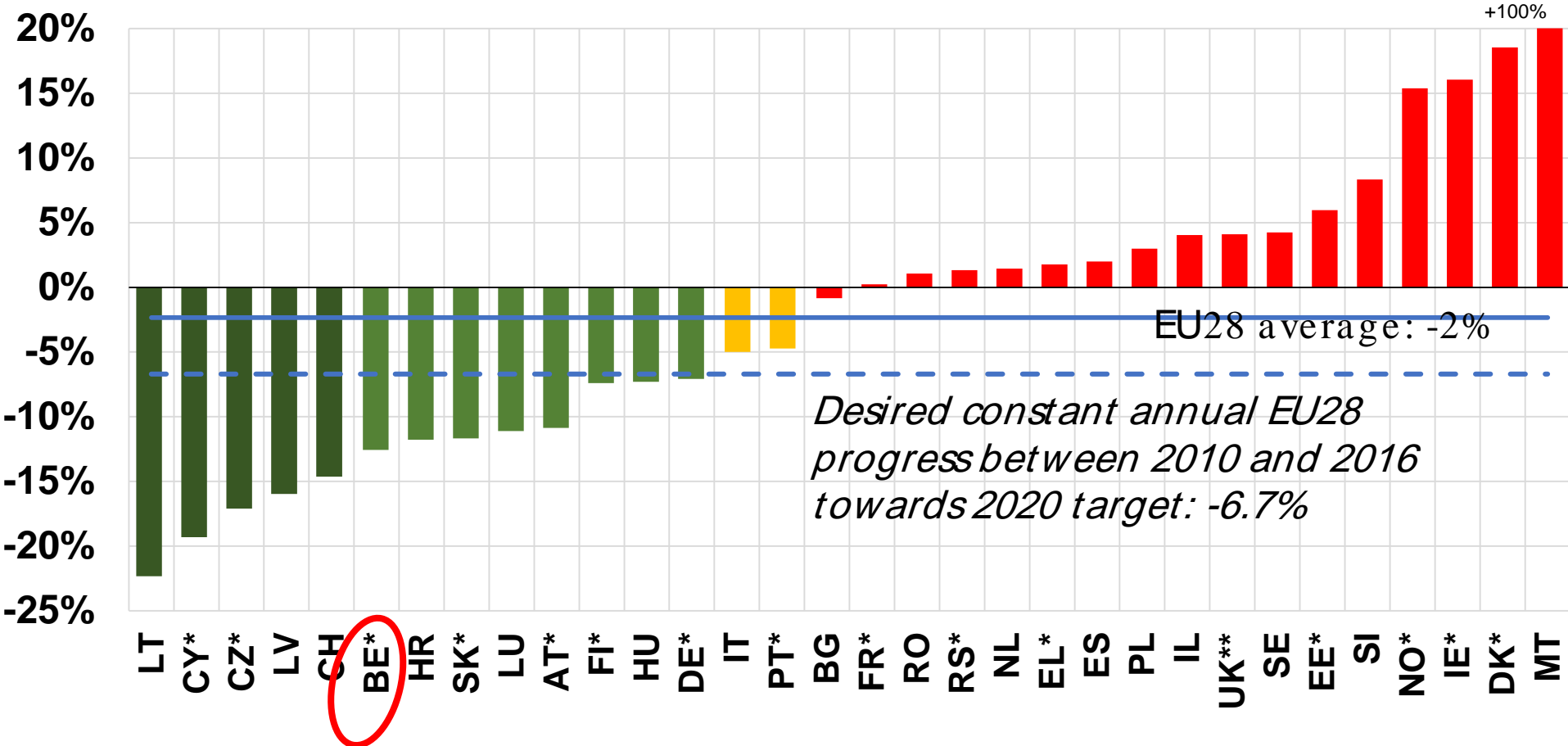
tués dans des accidents de la
route dans l'Union
européenne en 2016

EVOLUTION DES TUES SUR LA ROUTE (%) 2010-2016



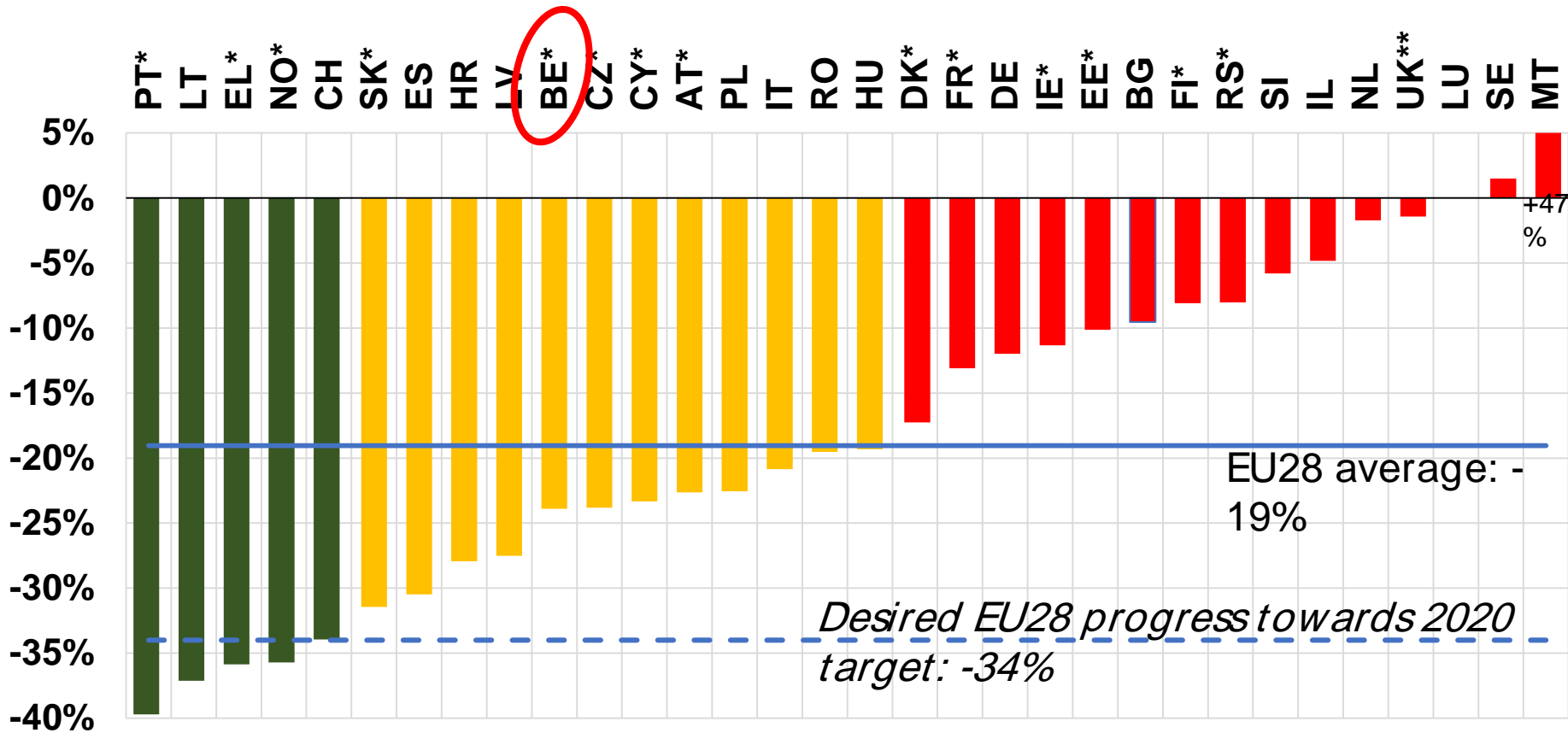
EVOLUTION DES TUES SUR LA ROUTE (%)

2015-2016

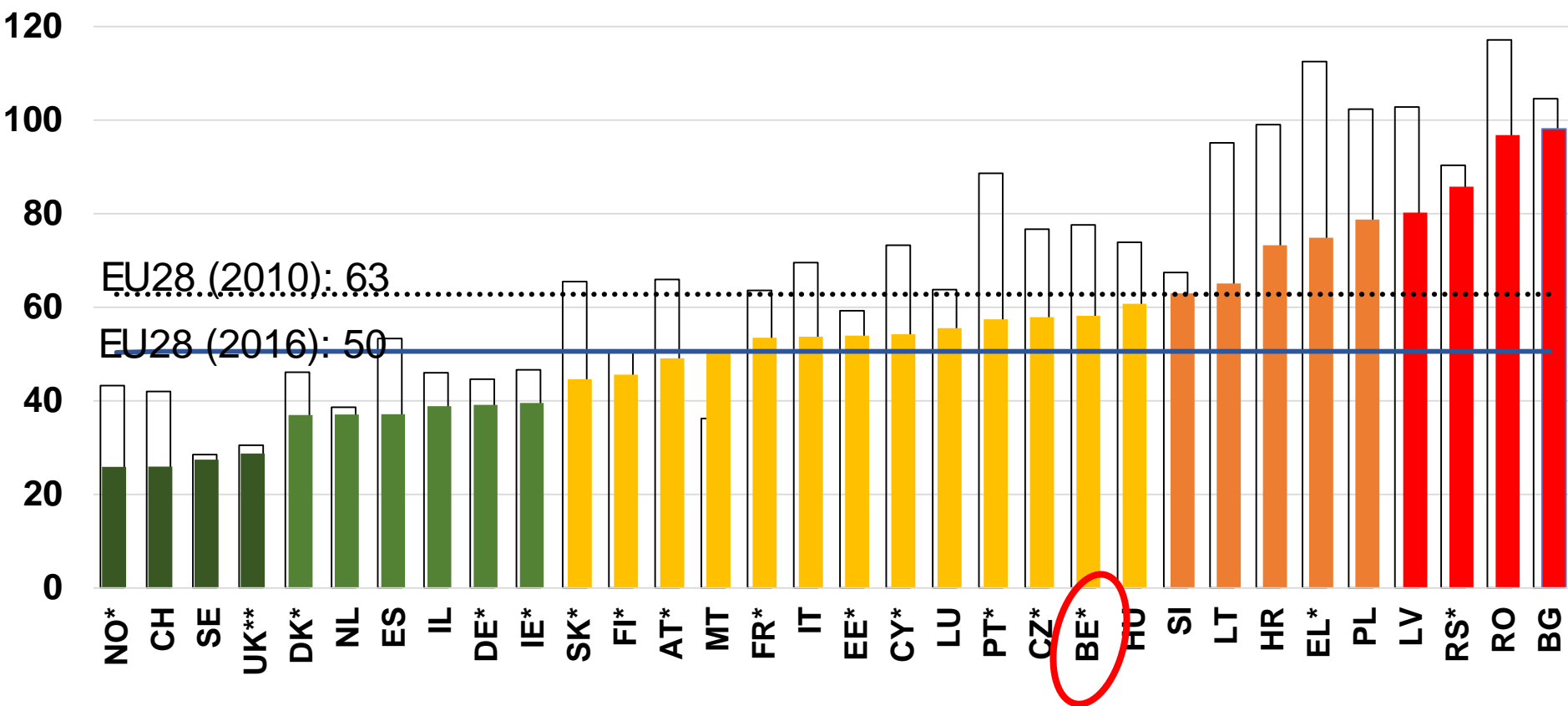


EVOLUTION DES TUES SUR LA ROUTE (%)

2010-2016



TUES SUR LES ROUTES PAR MILLION D HABITANTS EN 2016 ET 2010





1 35,000^{*}
blessés graves sur les
routes de l'Union
européenne en 2014

** Estimations blessés MAIS3+ par la Commission
européenne*

Déclaration de La Valette, Mars 2017

- Objectif de réduction de moitié des blessés graves entre 2020 et 2030, d'après la définition commune MAIS3+.
- Les Etats membres invitent la Commission européenne à renforcer la protection des usagers de la route, et en particulier les usagers de la route vulnérables:
 - en veillant au déploiement de nouveaux dispositifs de sécurité pour les véhicules (General Safety Regulation)
 - à élaborer un nouveau cadre d'action pour la sécurité routière pour la période 2020-2030

<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8666-2017-INIT/fr/pdf>

Priorités d'ETSC

liées aux principaux facteurs de risque

- ISA 'assisting' neutralisable (le « kick-down »), 'actif' par défaut (« switch on »)



- Ethylo test anti-démarrage sur les véhicules professionnels et un connecteur pour tous les autres véhicules



- Rappel ceinture sur tous les sièges



- Freinage automatique d'urgence



- Enregistreur de données (et que les données soient accessibles pour les enquêtes après collisions)



ISA / LAVIA

Vidéo ETSC

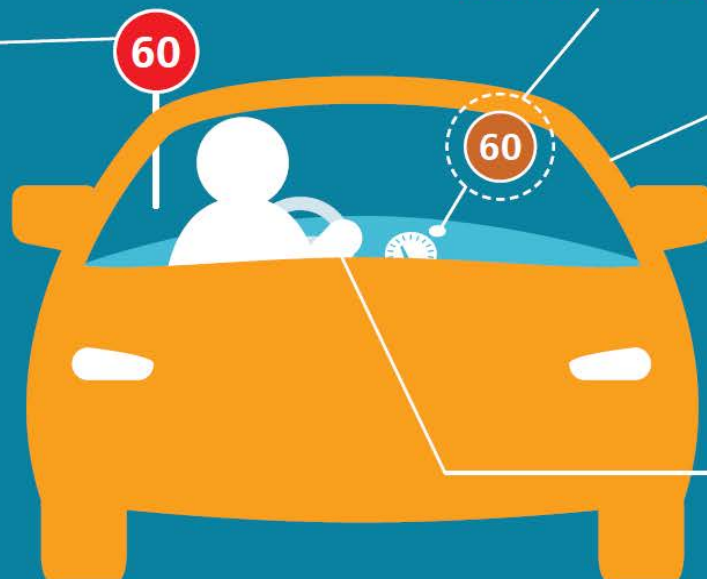
<https://www.youtube.com/watch?v=SoZLrZTnUGs>

Infographie www.etsc.eu/isaferr

QU'EST CE QUE LE LAVIA? Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée (en anglais l'ISA -Intelligent Speed Assistance)

1. Le système prend en compte la position du véhicule grâce au GPS et, en fonction de cette position, recherche dans une base de données embarquée les vitesses maximales autorisées à cet endroit. L'information peut être couplée (ou dans certains systèmes donnée principalement) par une reconnaissance par caméra des panneaux de signalisation.

2. La limitation de vitesse est affichée sur le tableau de bord.



3. Le système limite alors la vitesse maximum du véhicule en fonction de cette vitesse réglementaire.

4. Le système peut néanmoins être neutralisé en cas d'urgence par un simple appui fort sur la pédale d'accélérateur (le «kick-down»).

L'ISA 'assisting' déjà disponible chez les concessionnaires

Ford S-Max and Galaxy and Volvo XC90...



Euro NCAP

Euro NCAP donne un maximum de 3 points aux modèles équipés de Speed Assist Systems (SAS).
Sur les 38 modèles testés en 2015, seuls 3 n'avaient aucun SAS

<http://www.euroncap.com/en/vehicle-safety/the-rewards-explained/speed-alert/>



Ford Focus (2010)



Audi A6 (2010)

Rapport d'évaluation de IRL (mars 2015)

Active Safety

Code	Measure	Feasible?	BCR	Legislate?	Recommendations/Notes
AEB	Expansion and enhancement of AEB, BAS and LDW to avoid or mitigate collisions, including inter-urban, city and those with VRU	✓	~1	●	Greatest casualty benefit for AEBS is for M1 then N1 vehicles, although cost-benefit less clear than for N2/N3. System cost estimates suggest 'city safety' systems may be getting to the breakeven cost point
ISA	Speed limiters controlled by road speed limit (speed assist, intelligent speed adaptation)	✓	>1	●	BCR > 1 for 6 Member States, for voluntary activation (switched on/off by the driver) and mandatory activation, and public acceptability of the systems considered to be growing. BCR higher for mandatory activation system, but both have positive BCR

ISA Cout bénéfice positif (> 1)
soutien du public grandissant
Évalué 'vert': bon pour législation

Recommandations d'ETSC à la Commission européenne

- L'ISA est une technologie qui a été testée dans de nombreux pays d'Europe et dont les bénéfices en terme de sécurité routière ont été prouvés.
- ETSC demande que tous les nouveaux véhicules soient équipés d'un système ISA: **neutralisable** en cas d'urgence par un simple appui fort sur la pédale d'accélération (le « kick-down »), **'actif' par défaut** (« switch on »)

#SafetyAsStandard

Recommandations d'ETSC aux Etats de l'UE

- Soutenir la proposition de la Commission européenne
- Soutenir la demande: acheter ou louer uniquement des voitures équipés de l'ISA + 5 étoiles
 - Ex: Finlande, Suède, Londres
- Inclure des critères stricts de sécurité (ISA + 4 ou 5 étoiles NCAP) aux programmes de malus-bonus écologiques

29 septembre 2017: ITS congress Belgium

- Session / débat organisé par l'ETSC sur les étapes vers l'ISA en Belgique
- Participation gratuite pour le personnel des administrations
- Tous les niveaux sont invités: fédéral, régional, communal.



www.etsc.eu  [@etsc_eu](https://twitter.com/etsc_eu)

antonio.avenoso@etsc.eu