



## ESP: évolution positive du marché, diminution des accidents

Le système de sécurité active épargne des vies et réduit le coût des accidents de la route ainsi que le temps d'immobilisation des véhicules appartenant à une flotte.

l'ESP peut aider à éviter 80% de tous les accidents dus à des dérapages.  
50% des véhicules immatriculés en Europe en 2007 étaient pourvus de l'ESP.  
seuls 17% des petites voitures immatriculées en 2007 étaient équipées de l'ESP.  
13% des coûts du parc automobile sont occasionnés par des accidents.  
les experts escomptent une dépréciation plus importante des véhicules dépourvus de l'ESP.

A chaque fois que l'on doit subitement faire une manœuvre d'évitement, il y a un risque de dérapage: une portière qui s'ouvre soudain, des objets perdus sur l'autoroute ou des changements intempestifs de présélection obligent les conducteurs à des manœuvres d'évitement extrêmement rapides. Une mauvaise évaluation du tracé de la route ou alors de piètres conditions de circulation peuvent provoquer une embardée. Une étude de l'organisation faîtière des assureurs privés allemands (GDV) montre qu'un accident sur quatre est dû à un dérapage. Quelque 60% des victimes de la route en Allemagne sont tuées dans des collisions latérales dues, la plupart du temps, à des embardées. Cela signifie que les dérapages sont une cause importante d'accidents et qu'ils peuvent être évités par l'adoption de l'ESP. Les jeunes conducteurs sont les plus visés, d'une part parce qu'ils ne maîtrisent pas encore parfaitement leur voiture, d'autre part parce que leur véhicule est souvent dépourvu d'ESP. Car d'après des recherches sur les accidents menées par Volkswagen, près de 20% des accidents graves et mortels, impliquant les 18-25 ans en Allemagne, sont dus à des embardées.

Des études scientifiques menées sur les accidents en Europe, aux Etats-Unis et au Japon confirment que l'ESP permet d'éviter 80% des dérapages et donc de sauver des vies. L'ESP fait l'unanimité. C'est pourquoi l'ADAC, l'Euro NCAP, une association de ministres des transports européens, les clubs automobiles et les organisations faîtières d'assurances plébiscitent tous le système. Le NCAP australien ne décerne plus que ses cinq étoiles aux véhicules équipés de l'ESP. Aux Etats-Unis une loi a été votée obligeant les constructeurs à équiper de série tous leurs modèles de voitures de l'assistance électronique à la conduite à partir de 2012. En Europe la proposition de loi de la Commission européenne prévoit également l'introduction obligatoire du système sur tous les nouveaux modèles de voitures dès 2012 et sur tous les nouveaux véhicules dès 2014. La Commission demande en outre que plus de 150 ordonnances disparates soient remplacées par un règlement unifié, qui sera applicable immédiatement à tous les Etats membres de l'UE et qui, pour les détails, renverra à des règles standardisées, édictées par les Nations Unies.

L'augmentation globale du nombre de véhicules équipés de l'ESP est due principalement à une évolution très positive aux Etats-Unis et en Australie. En Europe le taux de véhicules équipés du système a augmenté dans tous les pays, mais de façon particulièrement soutenue (+7%) en Italie et en Espagne, atteignant des taux respectifs de 42% et 57%. En Allemagne le taux est de 79%, une augmentation de 2% par rapport à 2006.

Les nouveaux véhicules des catégories compactes et ultra-compactes restent cependant à la traîne. Le taux d'équipement en ESP des cinq marques les plus importantes en Europe était de 17% en 2007, alors même que ces segments représentent 44% des véhicules immatriculés. Et seul un véhicule sur cinq circulant sur les routes européennes était équipé du système en 2007.

Le prix est un facteur déterminant dans le choix de véhicules d'entreprise. Des critères tels que le prix d'acquisition ou le coût du leasing, la consommation et les conditions d'assurance entrent toujours en ligne de compte. Alors que les coûts résultant d'accidents ne sont que trop rarement considérés. D'une part il n'est pas simple de les calculer, d'autre part on espère qu'ils ne se produiront pas. Plus d'un quart de tous les accidents de travail mortels en Europe sont imputables à la route. Chaque entreprise connaît donc des dépenses importantes liées aux travaux de réparation ou au travail administratif découlant d'accidents de la route. D'après une étude du cabinet européen EurotaxGlass, elles représentent 13% du coût total d'un parc automobile. Les experts conseillent donc d'inclure des systèmes tels que l'ESP dans les critères du choix du véhicule. Cela d'autant plus qu'ils sont d'avis que les véhicules dépourvus de l'ESP souffriront d'une dépréciation à la revente. "Les acheteurs de voitures d'occasion ne vont pas attendre 2012 pour acheter des véhicules comportant l'ESP", prédit Martin Verrelli, directeur pour l'Allemagne de Eurotax Schwacke. "De plus l'ESP représente, après la ceinture, le système de sécurité le plus important de la voiture – c'est pourquoi nous le conseillons depuis des années". La valeur résiduelle plus importante réduit d'autant les coûts de dépréciation du véhicule: les sociétés de leasing peuvent ainsi offrir de meilleures conditions à leurs clients.

**Contact:**

**Michael Meyer, Robert Bosch GmbH, Marketing Kommunikation, case postale 1355, 74003 Heilbronn, tél.: +49 7062 911 2422, courriel: Michael.Meyer3@de.bosch.com**