

16.10.2024 - 10:00 Uhr

## **12ème Journée de l'Automobile Allianz: Allianz demande plus de sécurité pour les usagers vulnérables en milieu urbain**

*Munich (ots) -*

**Lors de la 12ème Journée de l'Automobile Allianz, Allianz a plaidé pour une meilleure protection des piétons et des cyclistes dans les villes européennes. 70% des décès survenus en milieu urbain concernent des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. Un tiers des accidents entre camions et piétons ou cyclistes pourrait être évité grâce aux technologies déjà disponibles. Allianz propose des mesures pour se rapprocher de la "Vision Zero" et adresse trois demandes concrètes aux constructeurs automobiles et aux législateurs pour mieux protéger les groupes vulnérables dans la circulation urbaine.**

Lors de la 12ème Journée de l'Automobile Allianz, Allianz a plaidé pour une meilleure protection des piétons et des cyclistes dans les villes et a formulé des demandes concrètes à l'adresse des politiques, des constructeurs automobiles et des entreprises de transport. Face au nombre encore trop élevé de décès sur les routes en Europe, Klaus-Peter Röhler, membre du directoire d'Allianz SE, a appelé le 16 octobre 2024 au Centre Technique Allianz (AZT) à Ismaning à améliorer notamment l'équipement de sécurité des petits utilitaires et des camions: "Nous assistons à des progrès rapides dans presque tous les domaines de la technologie, alors pourquoi ne parvenons-nous pas à mieux protéger la vie sur nos routes? Cette évolution est inacceptable. Un tiers de tous les accidents entre camions et piétons ou entre camions et cyclistes pourrait être évité si les camions utilisaient seulement deux mesures de sécurité connues. Pour relever les défis et les tendances mentionnés, les constructeurs automobiles, les politiques, les entreprises de transport et nous-mêmes en tant qu'assureurs devons agir. Nous devons tout faire pour protéger les vies humaines contre la mort accidentelle, quels que soient les coûts associés."

La Journée de l'Automobile Allianz réunit chaque année des experts internationaux et des représentants des médias pour discuter des tendances et des défis de la mobilité de demain. Le thème de 2024 est: "Grand contre petit - comment mieux protéger les usagers vulnérables dans la circulation urbaine."

### **L'UE vise zéro décès sur les routes d'ici 2050**

Klaus-Peter Röhler souligne que le nombre de décès sur les routes au sein de l'Union européenne, avec environ 20 400 en 2023, est encore beaucoup trop élevé: "La Commission européenne vise à réduire à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici 2050. Malheureusement, nous sommes encore loin de cette 'Vision Zero'."

Pour être dans la trajectoire de cet objectif, le nombre de victimes aurait dû diminuer de 18% entre 2022 et 2023, en supposant une évolution linéaire. En réalité, la diminution a été de 1% à l'échelle européenne - et en Allemagne, le nombre a même augmenté de 1,8% pour atteindre 2 839 décès en 2023.

### **Les villes sont des points chauds d'accidents: 70% des décès en milieu urbain concernent des piétons ou des cyclistes**

Pour obtenir des résultats rapides, il est judicieux de se concentrer sur la circulation urbaine: "Les villes sont des points chauds d'accidents", dit Röhler. "Environ 40% des accidents mortels en Europe se produisent en milieu urbain; 70% de ces victimes sont des cyclistes, des utilisateurs d'autres deux-roues ou des piétons, parmi lesquels des enfants et des personnes âgées - ils ont besoin d'une meilleure protection! Le thème de cette 12ème Journée de l'Automobile Allianz - 'Grand contre petit' - est amer, mais il est vrai. Il s'agit de protéger les usagers les plus vulnérables contre les véhicules lourds."

Les véhicules de livraison et de messagerie sont particulièrement préoccupants, selon une analyse récente du Centre Technique Allianz: "En tant qu'assureur de flottes, Allianz a constaté que les petits utilitaires utilisés par ces services de livraison ont une fréquence de sinistres environ 20% plus élevée que les véhicules conventionnels", dit Röhler. "Ils causent également plus souvent des dommages corporels." Cela est dû à la pression temporelle des conducteurs, aux nombreux arrêts, aux manoeuvres en milieu urbain et à la distraction causée par les appareils numériques nécessaires à la livraison.

Röhler critique le fait que les petits utilitaires ne disposent pas encore du même nombre de systèmes de sécurité

que les voitures particulières, malgré la directive européenne "General Safety Regulation 2" (GSR2), en vigueur depuis juillet 2024 pour les nouveaux véhicules. "Les fourgons devraient au moins disposer des mêmes systèmes de sécurité que les voitures particulières, car ils utilisent les mêmes routes urbaines très fréquentées", dit-il.

### **Étude Allianz: Un tiers des accidents entre camions et cyclistes ou piétons pourrait être évité grâce à la technologie disponible**

Pour les camions lourds et les bus, la GSR2 doit également être améliorée dès que possible, selon Röhler: "Bien que certains systèmes d'assistance à la conduite avertisseurs soient désormais obligatoires pour les nouveaux camions, ils ne suffisent pas à éviter de manière fiable les collisions avec les cyclistes et les piétons dans l'angle mort. "Les systèmes d'alerte ne suffisent pas", dit Röhler. "Les systèmes efficaces peuvent détecter les usagers de la route dans l'angle mort et déclencher immédiatement un freinage d'urgence."

Une étude récente du Centre Technique Allianz a montré qu'un assistant de virage freinant activement ainsi qu'une meilleure visibilité des conducteurs de camions grâce à des fenêtres de manoeuvre et à une ligne de vision plus basse de la cabine du conducteur permettraient d'éviter un tiers des accidents entre camions et piétons ou cyclistes. Ces solutions techniques sont déjà disponibles sur le marché - elles doivent maintenant être mises en oeuvre rapidement à grande échelle. "Nos efforts pour améliorer la sécurité routière visent avant tout à sauver des vies et à réduire les souffrances", dit Röhler. Sans diminuer cette conviction fondamentale, un autre argument s'applique: "Éviter les accidents - même les accidents mineurs sans dommages corporels - apporte un avantage économique aux transporteurs. C'est un incitatif intrinsèque, car une flotte avec moins de coûts de réparation et de temps d'arrêt est plus efficace, et les primes d'assurance pour une telle flotte sont nettement inférieures à celles d'une flotte avec de nombreux accidents."

### **Allianz s'appuie sur la tradition pour adresser des demandes concrètes aux politiques et aux constructeurs automobiles**

Röhler souligne que l'Allianz s'était déjà engagée il y a 40 ans en faveur de l'obligation de porter la ceinture de sécurité, alors controversée : Max Danner, le directeur de l'Allianz Zentrum für Technik de l'époque, avait rédigé en 1983 le livre "Ceinture ou mort!" et y plaidait pour l'obligation de s'attacher. Röhler déclare: "En plus de 'Ceinture ou mort!', aujourd'hui, il faut aussi dire: 'Systèmes d'assistance - ou mort!' Pour atteindre la Vision Zéro, nous avons en quelque sorte besoin d'une nouvelle ceinture de sécurité!". Lors du 12e Allianz Autotag, Allianz adresse trois demandes concrètes aux constructeurs automobiles et aux législateurs pour mieux protéger les groupes vulnérables dans la circulation urbaine.

#### **Demandes d'Allianz:**

1. L'équipement de sécurité des petits utilitaires et des camions doit aller au-delà des normes légales actuelles. Les petits utilitaires devraient au moins disposer des mêmes systèmes de sécurité que les voitures particulières, car ils utilisent les mêmes routes urbaines très fréquentées. Les constructeurs de camions devraient pleinement utiliser les innovations déjà disponibles qui contribuent à la prévention des accidents, telles que les fenêtres de manoeuvre, les cabines de conducteur plus basses et les systèmes de freinage d'urgence automatiques lors des virages.
2. Allianz demande aux législateurs de l'UE d'améliorer encore les réglementations actuelles. En particulier pour les camions, les systèmes d'assistance à la conduite actifs qui préviennent les accidents de virage devraient devenir obligatoires dès que possible pour tous les nouveaux camions. Les systèmes d'alerte, tels que prescrits actuellement par la loi, ne suffisent pas. Des systèmes de freinage d'urgence actifs qui détectent les usagers de la route dans l'angle mort et déclenchent immédiatement un freinage d'urgence devraient être obligatoires. Et ces systèmes doivent toujours être activés.
3. Nous avons besoin d'un échange de données complet, comme prévu dans le Data Act de l'UE: Si Allianz, en tant qu'assureur, sait quels systèmes de sécurité sont installés et activés dans les camions et les petits utilitaires, elle peut établir des tarifs basés sur le risque et des incitations.

Consulter notre portail Internet pour plus **d'informations de presse sur la 12ème Journée de l'Automobile Allianz**: [Mitteilungen | Allianz](#).

**L'enregistrement complet de l'événement ainsi que d'autres informations sur la 12ème Journée de l'Automobile Allianz** sont disponibles ici: <https://online-events.techcast.cloud/de/12-allianz-autotag-2024-de>

Contact:

Allianz Versicherungs-AG: Christian Weishuber, Tél.: +49 0 89 3800 118169,  
Mob.: +49 0 172 8448464, [christian.weishuber@allianz.de](mailto:christian.weishuber@allianz.de)

Allianz SE: Christina Bersick, Tél.: +49 0 89 3800 12940, [christina.bersick@allianz.de](mailto:christina.bersick@allianz.de)

Allianz Suisse: Nadine Schumann, Tél.: 058 358 84 14, [press@allianz.ch](mailto:press@allianz.ch)

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100008591/100924696> abgerufen werden.