L'impact du niveau d'équipement des véhicules utilitaires

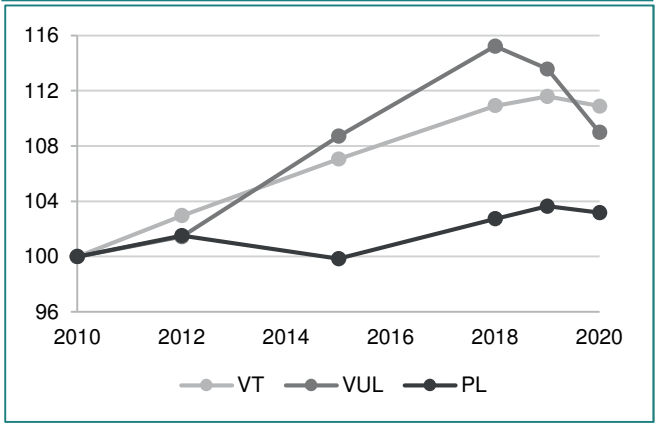
Equipe	Pierre-Marie Damon, Aurélien Garcia - UTAC
Achèvement	Fin 2020
Méthodologie	Étude de l'accidentalité des VU ; Étude du niveau d'équipement en ADAS
Périmètre	France métropolitaine
Mots clés	ADAS, Véhicules utilitaires légers, Sécurité active

Evolutions réglementaires

Le règlement européen GSR 2 (Règlement de sécurité générale II) entre en vigueur en juillet 2022 et contraint les constructeurs à équiper les nouveaux types de véhicules destinés au marché Européen, dont les VUL, d'un ensemble d'ADAS.

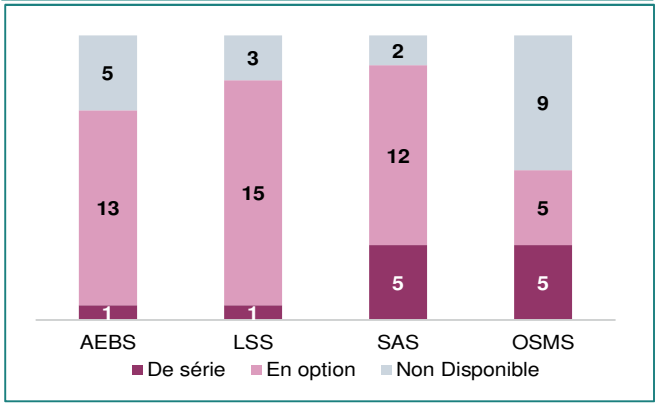
Des informations recueillies à l'occasion de cette étude ont été utilisées par Euro NCAP pour préparer sa première campagne officielle de promotion de la sécurité active spécifique aux VUL.

Evolution des parcs automobiles (VT), véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL), en base 100 par rapport à 2010



Source : Rapport final de l'étude, UTAC

Taux d'équipement en ADAS (de série, en option ou non disponible) des 19 VUL les plus vendus en Europe



Source : Rapport final de l'étude, UTAC

Le nombre d'accidents impliquant les véhicules utilitaires légers (VUL) ces dernières années a moins diminué que celui de la plupart des autres modes de déplacement. Ces accidents surviennent majoritairement en agglomération et lors de trajets professionnels, et la moitié des victimes d'accidents impliquant des VUL sont des usagers vulnérables.

Aussi cette étude permet d'analyser le degré d'**introduction** par les constructeurs **des systèmes d'aide à la conduite** (ADAS : Advanced Driver Assistance Systems) et leur démocratisation pour les VUL.

Les aides à la conduite

Les ADAS sont conçus pour **améliorer la sécurité** des occupants du véhicule d'une part, et les autres usagers d'autre part. On distingue 4 grandes catégories d'ADAS :

- les **systèmes de freinage d'urgence autonome** (**AEBS** : Autonomous Emergency Braking System – anti-blocage des roues, distances de sécurité…) ;
- les **aides au maintien dans la voie** (**LSS** : Lane Support Systems – correcteurs de trajectoire…) ;
- les **aides vitesse** (**SAS** : Speed Assistance Systems – limiteur, régulateurs de vitesse adaptatifs) ;
- les **systèmes de surveillance du conducteur** (**OSMS** : Occupant Status Monitoring Systems – détecteurs de fatigue, inattention, distraction…).

Si les ADAS se sont très largement démocratisés pour les véhicules de tourisme (VT) ces dernières années, le niveau d'équipement des VUL reste relativement faible. Cette étude s'est intéressée aux 19 VUL les plus vendus en Europe et il en ressort que **très peu** sont équipés **d'ADAS de série**. Un seul des 19 véhicules est équipé de série des 4 types d'ADAS alors que 13 VUL (près de 70 %) n'ont aucun ADAS monté de série. Une part importante n'est donc proposée qu'en option.

Vers une démocratisation des ADAS pour les VUL

Par analogie avec les VT, les constructeurs de VUL n'équipent pas encore leurs véhicules avec des aides à la conduite performantes et **surtout en adéquation** avec les **configurations d'accidents** réellement observées.

Les catalogues d'ADAS en option sont certes fournis, mais les déclinaisons des systèmes restent basiques et ne sont pas adaptées à l'accidentalité des VUL. A titre d'exemple, l'AEBS est principalement proposé dans sa version VUL contre VT alors que l'accidentologie montre que les collisions interviendraient majoritairement contre des usagers vulnérables.

En outre, le niveau moyen d'équipement en ADAS des VUL reste inférieur à celui des véhicules de tourisme conventionnels.