



## ESP – sécurité ou provocation?

Cette question se pose du point de vue du service des sinistres d'une compagnie d'assurance, mais aussi de celui d'une personne privée. L'ESP accroît-il réellement la sécurité? Empêche-t-il des accidents? L'effet de l'ESP a été décrit comme suit dans un exposé: en cas de risque de dérapage, le système agit en une fraction de seconde. Comme si une main invisible intervenait pour maintenir la voiture sur sa trajectoire. Le système reconnaît un danger avant que le conducteur en prenne conscience. L'orateur a encore fait le constat suivant: l'ESP est une importante contribution à la sécurité routière jusqu'à la limite des possibilités physiques du véhicule.

Ces déclarations semblent, à mon avis, indiquer que le conducteur peut se trouver dans une situation dangereuse sans qu'il en soit réellement conscient. L'avantage, c'est que le système décharge le conducteur de décisions et réactions importantes et l'empêche de faire des erreurs supplémentaires. Mais il y a aussi un danger: comment le conducteur peut-il se rendre compte qu'il roule à la limite des possibilités physiques de son véhicule? Ne risque-t-il pas de se laisser bercer par un faux sentiment de sécurité?

On connaît certes des études confirmant que l'ESP réduit considérablement le nombre d'accidents dus au dérapage. A ma connaissance, il n'existe pas de statistique suisse confirmant ce constat. Le nombre d'accidents dus au dérapage avec dommages corporels a effectivement diminué entre 2005 et 2006, mais la fréquence des accidents a de nouveau augmenté en 2007. Nous attendons cependant encore la ventilation selon le type d'accident.

Face aux sinistres impliquant des véhicules anciens, donc ne possédant pas encore l'ESP, on peut à chaque fois se demander si l'ESP aurait permis d'éviter ces accidents ou si les conséquences eussent été moins graves grâce à ce dispositif. Cette question ne se pose évidemment pas avec des accidents – surtout quand ils sont dus au dérapage – de véhicules dotés de l'ESP. En revanche, on peut dans certains cas se demander si le conducteur n'a pas fait une confiance excessive à son ESP, oubliant du même coup que ce système ne lui permet pas d'échapper aux lois de la physique. Je conduis moi-même souvent une voiture équipée de l'ESP et de la traction intégrale. Et je me suis surpris, surtout sur des chaussées enneigées, d'avoir oublié les conditions de circulation difficiles et d'avoir roulé objectivement trop vite. Ne sont-ce pas les conducteurs tendant à rouler à la limite de l'adhérence qui tiennent tout particulièrement à l'ESP parce qu'ils croient pouvoir rouler encore plus vite?

Le fait est que, malgré l'utilité technique de ce système, il n'est pas possible de prouver statistiquement qu'il réduit la fréquence des accidents ou le coût des sinistres. Il est d'ailleurs difficile de relever des données statistiques fiables à ce sujet. Il faudrait pouvoir comparer la fréquence des accidents d'un important groupe de véhicules d'un certain type dotés de l'ESP avec le même nombre et le même genre de véhicules sans ESP. Les données figurant dans les propositions d'assurance actuelles ne permettent pas de faire cette analyse. Le problème c'est qu'aujourd'hui presque toutes les voitures d'un prix supérieur sont munies de l'ESP, mais que pour certains cet équipement n'est livré qu'en option. Dans le premier cas, il n'est pas possible de déterminer une éventuelle influence positive de l'ESP sur la fréquence des accidents parce qu'on ne dispose pas de données comparatives; dans le deuxième cas, il serait certes possible de recenser des valeurs comparatives, mais au prix d'un important travail et avec de grosses marges d'erreur, si bien que là non plus on n'obtiendrait pas un résultat fiable.

On notera aussi que l'ESP et d'autres assistances électroniques ne forment qu'une partie de la sécurité active d'une voiture. Tous ces équipements ne servent à rien si la voiture n'est pas correctement entretenue ou, par exemple, si elle roule avec des pneus usés ou inadaptés.

Si on tenait compte du type de véhicule à motorisation identique lors de la tarification de l'assurance – à ma connaissance aucune compagnie suisse ne pratique de la sorte – un éventuel effet positif de l'ESP sur la fréquence des sinistres devrait se répercuter tôt ou tard sur la prime ainsi que sur le degré de bonus.

Il est cependant difficile d'être toujours à la hauteur du progrès technique en tenant compte des équipements de sécurité dans la tarification. L'expérience montre aussi que des assistances de ce type deviennent tôt ou tard des standards (comme l'ABS par exemple).

Je rappelle brièvement dans ce qui suit les principaux critères de tarification. Il s'agit de distinguer entre les critères touchant le conducteur et ceux concernant le véhicule. Les critères ne sont pas non plus les mêmes pour l'assurance-responsabilité civile et l'assurance-casco.

Voici ces critères en résumé:

Assurance-casco		Assurance-responsabilité civile	
Conducteur/détent.	Véhicule	Conducteur	Véhicule
Région	Prix	Région	Prix/Cylindrée
Nationalité	Rapport poids/puiss.	Nationalité	Kilomètres
Degré de bonus	Boîte noire	Degré de bonus	Boîte noire
Leasing	Prestations		

Cette liste n'est pas exhaustive; vous constaterez cependant que parmi les acquis techniques, seule la boîte noire est prise en considération. Nous partons en effet de l'idée que cet accessoire encourage une conduite défensive. En facilitant la reconstruction de l'accident, il permet aussi de trancher plus facilement la question de la responsabilité. Enfin, la présence d'une boîte noire permet de tirer quelques conclusions quant au profil du conducteur.

Ce qui compte, c'est le profil du conducteur et du détenteur. Utilisés dans un sens positif, les équipements de sécurité ont au moins une influence indirecte sur le montant des primes via le degré de bonus.

Conclusion: la technique ne décharge pas le conducteur de ses responsabilités. La technique peut apporter un gain de sécurité – que le conducteur peut cependant annihiler par son comportement.

#### Contact pour les médias

**Andre Dutli, membre de la direction, Assurance La Bâloise, Aeschengraben 21, case postale, 4002 Bâle, tél. 061 285 71 46, courriel: [andre.dutli@baloise.ch](mailto:andre.dutli@baloise.ch)**