



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE

Charte de partenariat
Sécurité routière
entre l'Etat
et
la Profession du
Transport routier de marchandises



Union **N**ationale des **O**rganisations **S**yndicales des
Transports **R**outiers **A**utomobiles



**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU
TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

conclue entre

M. Jean-Pierre RAFFARIN, Premier ministre,

M. Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du
Tourisme et de la Mer (METLTM)

M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

et

M. Gérard PERRIN, co-Président de la Fédération Nationale des Transports Routiers
(FNTR)

MM. Alain BREAU et Alain FAUQUEUR co-Présidents de la Fédération des
Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)

M. Jean-Paul GRARD, Président de l'Union Nationale des Organisations Syndicales des
Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Les entreprises de transport routier de marchandises sont directement concernées, aux côtés de l'Etat, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

Exploitant au total plus de 200.000 véhicules, les entreprises du transport routier de marchandises, adhérentes des trois fédérations - FNTR, TLF et UNOSTRA, représentant près de 24 000 entreprises -, signataires de la présente charte sont des acteurs majeurs et incontournables de la circulation et de la sécurité routières aux côtés de l'ensemble de la profession qui représente au total 40 000 entreprises et exploite plus de 500 000 véhicules.

Le nombre d'accidents impliquant des poids lourds a fortement diminué au cours des dix dernières années, le taux de fréquence de ces accidents ayant été divisé par 5 en 20 ans. La part des accidents impliquant un poids lourd a représenté, en 2001, 5,2 % de l'ensemble des accidents corporels. Cependant, force est de constater, qu'en raison de la masse de ces véhicules, les accidents sont d'une particulière gravité.

Désormais, l'enjeu est, en particulier, de diminuer la gravité de ces accidents : une étude sectorielle, réalisée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière et parue en mars 2003, montre que le taux de gravité (*nombre de morts pour 100 accidents*) est, en effet, 2,5 fois supérieur à celui observé pour l'ensemble des accidents.

Au regard des accidents du travail, le transport routier de marchandises reste, en France, l'un des secteurs les plus touchés. En effet, le taux de risque est deux fois plus élevé que pour l'ensemble des secteurs d'activités. Toutefois, il convient de noter que la majorité des accidents se produit lorsque le véhicule est à l'arrêt, lors des opérations de chargement et de déchargement. L'activité de conduite des véhicules constitue, cependant, la principale cause des accidents mortels du travail dans le secteur.

Consciente que le partage des infrastructures routières avec d'autres usagers lui confère des responsabilités spécifiques et importantes, la profession a donc décidé de poursuivre ses efforts afin de renforcer les actions déjà entreprises en matière de sécurité routière. La profession prend cet engagement en faveur d'une amélioration de la sécurité routière, en tant que secteur rassemblant des entreprises de transport responsables dont la vocation première est d'acheminer à bon port les marchandises qui leur sont confiées, sans incident, ni a fortiori accident.

La signature de cette nouvelle charte par les trois fédérations professionnelles, FNTR, TLF et UNOSTRA, avec les pouvoirs publics s'inscrit dans le prolongement des précédentes chartes signées avec la FNTR le 12 octobre 2000, TLF le 10 octobre 2001 et de la Convention Nationale d'Objectifs (CNO) fixant un programme d'actions de prévention spécifiques aux transports routiers de marchandises signée le 15 octobre 2001 entre la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et ces trois fédérations.

L'OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

L'accident de la circulation, qui résulte souvent d'un **comportement inadapté**, est, lui-même fruit d'un déficit dans la prise en compte du risque routier. En intégrant la prévention dans l'organisation du travail, les chefs d'entreprise peuvent contribuer ainsi concrètement à la promotion de la sécurité routière.

La présente charte a pour but de conforter les actions déjà entreprises dans la profession du transport routier de marchandises et d'inciter à mettre en place des actions prioritaires, simples et efficaces, au bénéfice à la fois de l'entreprise et de ses salariés, pour les sociétés n'ayant pas encore mis en oeuvre cette politique.

Au-delà de son impact sur la sécurité des hommes, la mise en place d'une telle politique de prévention présente un intérêt majeur en termes de :

- responsabilisation des chefs d'entreprise dans la prévention des risques professionnels (*application de l'article L 230-2 du code du travail relatif aux principes généraux de prévention et de l'article L 230-4 relatif à la responsabilité des employeurs*).
- réduction des coûts directs et induits liés aux accidents, sachant que les sommes en jeu sont souvent considérables dans le cadre de la profession du transport routier ;
- contribution à l'amélioration du climat social de l'entreprise ;
- affirmation des valeurs de responsabilité et de citoyenneté de l'entreprise dont l'image positive se renforcera auprès de l'opinion publique en tant que partie prenante dans la prévention du risque routier.

Cette politique de prévention constitue, de toute évidence, une étape incontournable vers un schéma global de qualité.

LES ENGAGEMENTS DES TROIS FEDERATIONS DANS LE CADRE DE CE PARTENARIAT

L'intégration de la prévention du risque routier dans l'organisation du travail en entreprise s'inscrit pleinement, à la fois, dans le cadre de la politique du gouvernement en faveur de la sécurité routière, et dans le cadre des orientations retenues par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés en faveur de la prévention des accidents du travail et précisées dans la Convention Nationale d'Objectifs signée avec la profession du transport routier de marchandises en 2001.

Dans le cadre du partenariat régi par la présente charte, les trois fédérations s'engagent à

1°) **poursuivre les nombreuses actions entreprises avec les donneurs d'ordres**, mener des réflexions et faire des propositions aux pouvoirs publics en vue d'aboutir à des actions conjointes pour que **l'ensemble de la chaîne du transport routier de marchandises** prenne en compte le respect des réglementations en vigueur, tant au regard de la législation européenne et du code du travail que du code de la route ;

2°) mener une réflexion interne auprès de leurs adhérents vis-à-vis de la consommation d'alcool ou de substances psycho-actives (drogues, médicaments). Partant du principe que l'activité professionnelle de conduite est incompatible avec la consommation d'alcool, **le taux d'alcoolémie zéro constitue un des objectifs recherchés** par la profession. Elle proposera aux pouvoirs publics et organismes concernés toute mesure en matière de prévention et de détection de la consommation d'alcool ou de produits stupéfiants par les conducteurs ;

3°) **agir auprès de leurs adhérents afin de faire proscrire l'usage du téléphone portable et de tout autre dispositif de communication en conduisant** (kit main libre, en particulier ou CB), dont la dangerosité est également avérée, au motif que la conduite d'un poids lourd est un acte professionnel devant mobiliser toute l'attention du conducteur, et faire inscrire cette interdiction dans le règlement intérieur des entreprises.

4°) **en matière d'organisation du travail : mettre en place des outils, des personnes ressources, des méthodes** afin d'aider leurs adhérents à élaborer ou formaliser un plan de prévention des risques routiers (PPRR) encourus par leurs salariés, en y associant le CHSCT de l'entreprise aux différentes phases d'élaboration du plan.

Cette action s'inscrit dans les orientations retenues par la Convention nationale d'objectifs et fait l'objet d'aides financières des CRAM.

Outre les actions relatives à la formation obligatoire initiale et continue (FIMO - FCOS) des conducteurs de poids lourds prévue par la loi du 6 février 1998, à la sensibilisation du conducteur et à l'équipement des véhicules, cette politique de prévention intégrera les aspects organisationnels du travail, en particulier, la préparation des déplacements (choix des itinéraires les plus appropriés, temps donné au conducteur pour effectuer ce déplacement en toute sécurité, ...).

Chaque fédération s'engage à communiquer chaque année, dans le cadre du comité de suivi de la charte, le nombre d'entreprises ayant engagé une démarche formalisée de prévention du risque routier, en s'efforçant de dégager des indicateurs de performance (nombre de sinistres, typologie d'accidents, etc...).

5°) **En matière d'équipement du véhicule** : encourager leurs adhérents, à l'occasion du renouvellement de leurs flottes, à équiper, quand ce n'est pas encore le cas, les véhicules de dispositifs de sécurité selon les principes inscrits dans les précédentes chartes (notamment, dispositifs anti-encastrement et bande de marquage rétro-réfléchissant des véhicules, port obligatoire du gilet de visibilité pour le conducteur, équipement en boîte de vitesse automatique et de suspension pneumatique ...), équipement des véhicules avec des pneumatiques limitant les projections par temps de pluie et de témoins de surveillance de la pression de ces pneumatiques et enfin, de systèmes permettant une conduite raisonnée et apaisée et apportant une aide au conducteur pour le respect des règles du code de la route (témoin sonore de port de ceinture de sécurité, limiteur de vitesse adaptable par le conducteur quand il est proposé par le constructeur, particulièrement utile pour le respect des limitations de vitesse en agglomération, ...)

6°) **en matière de sensibilisation au risque routier** : **apporter des outils pédagogiques à leurs adhérents**, en vue d'informer les conducteurs de poids lourds sur les dangers particuliers liés à leur activité de conduite (sensibilisation aux seuils de vigilance, incidence de l'usage de l'alcool, des médicaments et de produits stupéfiants sur la conduite, incidence de l'usage du téléphone ou tout autre moyen mobile de communication en conduisant, intérêt pour la sécurité du port de la ceinture désormais obligatoire, en veillant à l'application effective de cette récente mesure) à partir, notamment, d'informations accessibles sur leurs sites internet respectifs ;

7°) **en matière de formation obligatoire initiale et continue des conducteurs**, **maintenir et amplifier leur appui**, notamment par l'intermédiaire de leur réseau « formation » (AFT, Promotrans, ...), auprès des lycées professionnels et des centres de formation pour apprentis (CFA) formant les futurs conducteurs routiers, en particulier sur ce thème du risque routier.

8°) en vue de l'amélioration de l'image de la profession du transport routier, promouvoir directement ou par l'intermédiaire d'acteurs spécialisés, des conducteurs routiers ou des entreprises qui s'illustrent dans la prise en compte du risque routier.

Les fédérations s'engagent aussi à apporter leur appui, le cas échéant au plan financier, pour toutes les actions de sensibilisation soutenues par les pouvoirs publics qui seront effectuées en faveur des entreprises et des conducteurs étrangers circulant sur le territoire national, par l'intermédiaire notamment de leurs fédérations homologues dans les autres pays de l'Union européenne, en vue d'aboutir à une charte européenne de sécurité routière pour le transport routier de marchandises ;

9°) agir en faveur de l'harmonisation des limitations de vitesse en Europe dont la compétence relève des Etats membres de l'Union européenne et œuvrer en faveur d'une meilleure formation des conducteurs telle que prévue par la directive 2003/59 CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises et de voyageurs;

10°) en matière de communication interne et externe, être partenaires de la sécurité routière afin:

- de participer à des actions de communication réalisées en commun et être relais des différentes campagnes institutionnelles et encourager leurs adhérents dans cette démarche ;
- de promouvoir dans le cadre des campagnes publicitaires faites par les trois fédérations, les valeurs liées à la sécurité du véhicule et à une conduite apaisée et respectueuse des autres usagers de la route ;
- de travailler avec la sécurité routière ou des associations oeuvrant pour un meilleur partage de l'espace public par tous les usagers (aide à la conception, l'élaboration et la diffusion de dépliants, financement de campagnes, etc ...).

11°) faire connaître largement à chacun de leurs adhérents l'existence de ce texte par tout moyen de diffusion au choix des fédérations (internet, intranet, etc...)

Afin de concrétiser au mieux les engagements précités, les fédérations choisiront, d'un commun accord avec l'Etat, le ou les thèmes sur lesquels une attention particulière pourrait être apportée chaque année et des actions spécifiques conduites sur ces thèmes (par exemple : vigilance et conduite de nuit, hygiène alimentaire des conducteurs routiers, respect des distances entre véhicules, vitesse, risques liés à la consommation d'alcool et de produits stupéfiants, port de la ceinture de sécurité, incidence des médicaments, surcharge des véhicules, etc....)

LES ENGAGEMENTS DE L'ETAT

Considérant que les actions menées en matière de sécurité routière par les fédérations professionnelles représentatives du transport routier s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique définie par le gouvernement, celles-ci pourront mentionner la présente charte dans leur communication interne ou externe. Le logo « sécurité routière » pourra être utilisé sur tout document non commercial élaboré dans ce cadre, sous réserve d'une validation préalable par la Sécurité routière.

L'Etat s'engage à mettre à disposition des trois fédérations signataires, différentes informations, telles que les données statistiques de l'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière, et à travailler avec elles pour la réalisation d'études sectorielles sur des points spécifiques les intéressant. L'Etat s'engage également à fournir les informations sur les campagnes de communication grand public lors de leur lancement, différents supports de la vidéothèque et de la banque documentaire de la DISR/DSCR.

L'Etat s'engage à contribuer aussi, en tant que de besoin, aux programmes d'animation internes et externes des trois fédérations par sa participation à des débats thématiques, par la fourniture de supports et de moyens de communication.

La sécurité routière associera la profession à la conception de campagnes institutionnelles spécifiques au transport routier de marchandises.

L'Etat apportera son soutien aux entreprises ou fédérations mettant en œuvre des actions de prévention et de détection de l'alcool et des produits stupéfiants auprès de leurs conducteurs salariés, en particulier au niveau des aspects juridiques et des outils de communication.

L'Etat demandera enfin aux Préfets de décliner la présente charte en liaison avec les réseaux territoriaux des fédérations, en y associant les partenaires privilégiés que constituent les collectivités territoriales (Conseils régional et général notamment) et les Caisses régionales d'assurance maladie (CRAM).

Un bilan des actions menées en matière de sécurité routière et des résultats obtenus, sera établi annuellement et communiqué aux signataires de la charte. Les actions les plus pertinentes, menées par les entreprises adhérentes, seront mises en valeur et présentées dans la Revue de la sécurité routière dont la diffusion sera assurée à l'ensemble des adhérents.

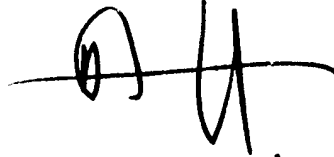
MODALITES DE SUIVI ET DE REVISION DE LA PRESENTE CHARTE

Un comité de suivi, composé de représentants des fédérations professionnelles, de la sécurité routière et de la direction des transports terrestres se réunira, une fois par an, pour faire l'analyse des actions engagées et compléter ou modifier le programme d'actions précité.

La présente charte engage les parties pour une période de 3 ans à compter du jour de la signature.

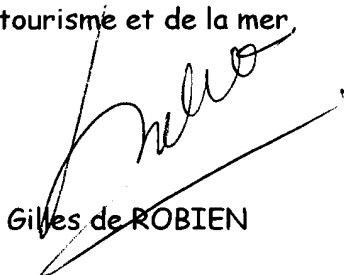
Fait à PARIS , le 13 janvier 2004

Le Premier ministre,



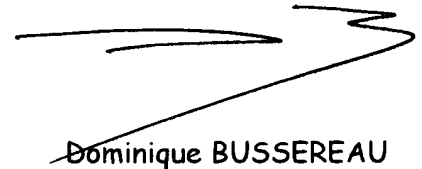
Jean-Pierre RAFFARIN

Le Ministre de l'Équipement,
des transports, du Logement,
du tourisme et de la mer,



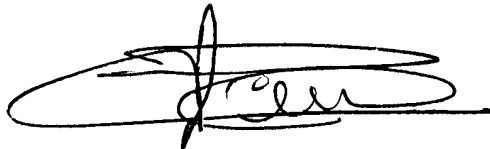
Gilles de ROBIEN

Le Secrétaire d'État
aux transports et à la mer,



Dominique BUSSEREAU

Le co-Président de la FNTR,

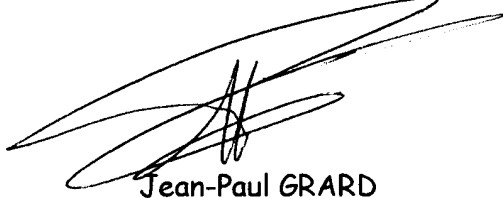


Gérard PERRIN

Les co-Présidents de TLF,

Alain BREAU

Le Président de l'UNOSTRA,



Jean-Paul GRARD

et



Alain FAUQUEUR

**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU
TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

ANNEXES

**CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU
TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE
SECURITE ROUTIERE**

ANNEXE 1

**LES PRINCIPES INSCRITS DANS LES PRECEDENTES
CHARTES SIGNEES AVEC L'ETAT
PAR LA FNTR LE 12 OCTOBRE 2000
ET TLF LE 10 OCTOBRE 2001**

1. en matière d'implication du chef d'entreprise

- implication réelle et durable des chefs d'entreprise et de l'ensemble de la hiérarchie, une des clefs essentielles de la réussite en matière de sécurité ;
- intégration de la prévention des accidents de la circulation dans le management et le projet d'entreprise ;
- évaluation des risques et leur prévention grâce à :
 - une analyse préalable,
 - un programme d'actions (*formation des conducteurs, environnement des véhicules*),
 - et des mesures de suivi et d'évaluation permanents.

2. en matière d'équipement du véhicule

- équipement de sécurité passive : dispositifs anti encastrement, bande de marquage rétro-réfléchissant des véhicules, etc... ;
- préconisation de systèmes de freinage évolués ;
- équipement en série de limiteur de vitesse ou de ralentisseur
- informatique embarquée et géopositionnement dans le but d'un suivi du véhicule et d'une gestion optimisée des temps de conduite et de repos.

3. en matière de comportement du conducteur

- formation sur un plan théorique et pratique (*par le recours, notamment, aux simulateurs et aux circuits d'entraînement spécialisés*) ;
- sur la route : port obligatoire de la ceinture de sécurité, du baudrier ou gilet de visibilité, généralisation de la formation des conducteurs aux gestes de base du secourisme ;
- analyse systématique des accidents ;
- établissement d'un tableau de bord : enregistrement des faits d'accidentologie, constitution d'un tableau de bord et interprétation des données ;
- sensibilisation permanente grâce à la communication et à l'animation de la prévention pour maintenir la mobilisation individuelle.

Ces principes de prévention ont largement été portés à la connaissance des adhérents des fédérations concernées. Leur application est toutefois très hétérogène et n'a pas fait l'objet d'un suivi détaillé.

<p style="text-align: center;">CHARTRE DE PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LA PROFESSION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE</p>
--

ANNEXE 2

**LES ÉVOLUTIONS PRÉVUES DANS
LA PROFESSION DU TRANSPORT ROUTIER**

1. En matière de réglementation

La profession de transporteur routier est encadrée en France par différentes réglementations. Les règlements concernent notamment l'accès à la profession et au marché, la régulation économique et des sujets spécifiques.

La réglementation sociale européenne (RSE) qui s'applique à tous les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t de poids maximum autorisé. Elle fixe les temps de conduite et de repos. Des pauses régulières doivent être effectuées afin de garder en permanence une bonne vigilance et la règle générale prévoit que la conduite ne doit pas excéder 9 heures par jour, et en aucun cas plus de 4 h 30 en continu, sachant qu'un repos de 45 minutes est obligatoire à l'issue de cette période.

Cela représente 90 heures de conduite au maximum, réparties sur deux semaines et pas plus de six jours consécutifs sans un repos d'au moins 24 heures ininterrompues.

Tous les véhicules entrant dans le champ d'application de la RSE sont obligatoirement équipés d'un chronotachygraphe et à partir du mois d'août 2004, tous les véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes seront équipés de chronotachygraphes électroniques.

La réglementation du transport des marchandises dangereuses qui impose notamment des conditions de chargement, de transport et de stockage pour des raisons de sécurité.

La réglementation du travail. Le décret 83-40 du 26 janvier 1983 fixe des durées maximales de travail : pour les conducteurs longue distance, pas plus de 50 heures de temps de service hebdomadaire en moyenne sur un mois, 56 heures sur une semaine isolée et 220 heures sur un mois ; pour les conducteurs courte distance : pas plus de 48 heures par semaine et 208 heures sur un mois.

Le temps de service comprend le temps de conduite, le temps passé aux activités annexes à la conduite (entretien du véhicule ou formalités administratives, par exemple) ainsi que les temps d'attente lors des opérations de chargement-déchargement du véhicule.

En matière de prévention des risques professionnels :

- mise en œuvre du protocole de sécurité lors des opérations de chargement-déchargement (arrêté du 26 avril 1996)
- mise en œuvre de l'évaluation préalable des risques au travers du document unique relatif à l'évaluation des risques (décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001).

2. En matière de formation du conducteur

La France est actuellement l'un des seuls pays de l'Union Européenne à proposer un dispositif de formations obligatoires pour les conducteurs de poids lourds, permettant d'accroître de façon sensible la qualité et la sécurité dans le transport routier de marchandises, grâce à :

1°) la formation initiale minimale obligatoire (*FIMO*) sur quatre semaines, désormais indispensable pour engager tout nouveau conducteur de poids lourd de plus de 7,5 t, en plus du permis poids lourd

2°) la formation continue obligatoire de sécurité (*FCOS*) qui concerne tous les conducteurs de poids lourds de plus de 3,5 t ou 14 m³ de volume utile, s'effectuant sous forme d'un stage de trois jours tous les cinq ans, entièrement axé sur les questions de sécurité et destiné à professionnaliser ce secteur d'activité et à sensibiliser chaque conducteur à la sécurité. A ce jour, tous les salariés des entreprises de transport de marchandises pour le compte d'autrui y sont soumis, soit 350 000 personnes au total.

A compter de septembre 2006, tous les Etats de l'Union européenne devront avoir transposé la directive 2003/59 CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises et de voyageurs. Cela devrait conduire à une amélioration de la sécurité du transport routier de marchandises européen.

3. En matière d'équipement du véhicule

Les progrès technologiques réalisés par les constructeurs de véhicules sont de nature à influencer positivement la sécurité routière. Au fur et à mesure du renouvellement de leur parc, les entreprises se dotent de véhicules pourvus d'équipements renforcés de sécurité passive, de systèmes de freinage évolués et de conditions améliorées en matière de confort de conduite.

1°) **Le port de la ceinture de sécurité** a été rendu obligatoire (*décret n° 2003-440 du 14 mai 2003*) pour tous les occupants de véhicules de plus de 3,5 tonnes, qui en sont équipés.

2°) **Le limiteur de vitesse** : seuls les véhicules de transport de marchandises de plus de 12 t en sont équipés. Ce dispositif est rendu obligatoire pour les véhicules de plus de 3,5 t par une directive européenne applicable à partir du 1^{er} janvier 2004 pour les véhicules neufs, avec obligation d'équipement en 2005 pour le transport international et en 2006 pour le transport national pour les véhicules sortis à partir de 2001. La vitesse des poids lourds sera plafonnée par le limiteur à 90 Km/h.

3°) **La barre anti-encastrement** : depuis le 10 août 2003, une réglementation internationale applicable à tous les pays de l'Union Européenne oblige les constructeurs à équiper leurs véhicules neufs (*plus de 3,5 t*) à l'avant comme à l'arrière de tels boucliers.

4°) **Les systèmes informatiques d'aide à la conduite** (*type Infomax, Eurotracks, Téléroute, Mobiloc, Silevic, etc..*) permettent à la fois de guider les conducteurs et de leur éviter des parcours erronés, notamment des manœuvres particulièrement dangereuses en milieu urbain. De tels systèmes pourraient de toute évidence être préconisés par les fédérations auprès de leurs adhérents.

5°) **Les systèmes communicants embarqués** (*gestion des flottes et des marchandises*). Le téléphone portable tenu en main est désormais une infraction sanctionnée par le code de la route (art R-412-6-1 - Décret 2003-293 du 31 mars 2003). Le dispositif main libre ou tout autre moyen mobile de communication reste également dangereux et son usage par le conducteur en circulation doit être également proscrit. Pour une bonne sécurité, il convient que les entreprises mettent en place des protocoles de communication impliquant que ces systèmes communicants embarqués ne puissent être utilisés par un conducteur seul dans son véhicule qu'à l'arrêt de celui-ci.

6°) Les systèmes de sécurité non obligatoires, mais recommandés :

Il existe également divers systèmes de sécurité expérimentés dans certains pays dont la promotion pourrait être assurée par les fédérations professionnelles auprès des entreprises adhérentes :

- système de rétro-vision vidéo ou de radar de recul afin de permettre l'évitement d'accidents de porte à faux arrière.,
- système de contrôle de stabilité réduisant le risque de dérapage en virage,
- régulateur de distance,
- freins électroniques,
- contrôle de trajectoire anti-renversement,
- alcoo-verrouillage

...