



Safety corridor

ASFA

April 4th, 2022

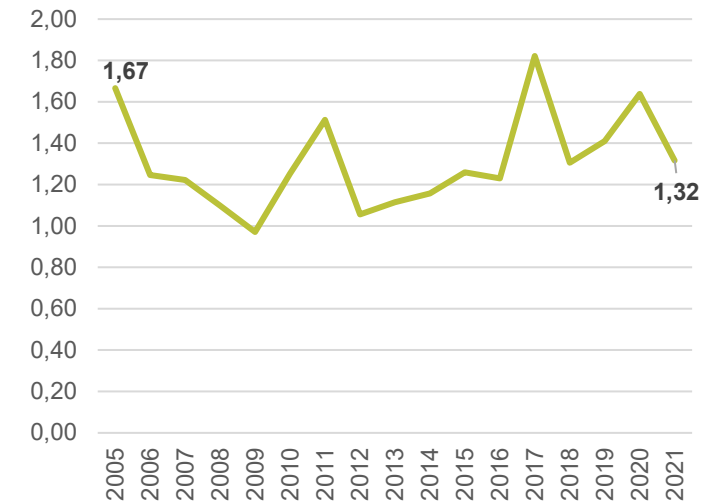
Accidents involving intervention teams did not significantly drop over the past decade nor in absolute mode neither compared to traffic

Les accidents matériels et corporels parmi le personnel intervenant et les clients

Personnel intervenant	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total	Moyenne
Accidents	93	100	106	119	124	187	132	146	131	126	1 264	126
Dont accidents corporels	10	15	17	15	9	14	10	13	10	12	125	13
Tués	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0
Blessés hospitalisés	2	4	6	3	2	5	3	1	5	2	33	3
Blessés légers	10	13	13	16	7	10	8	16	7	10	110	11

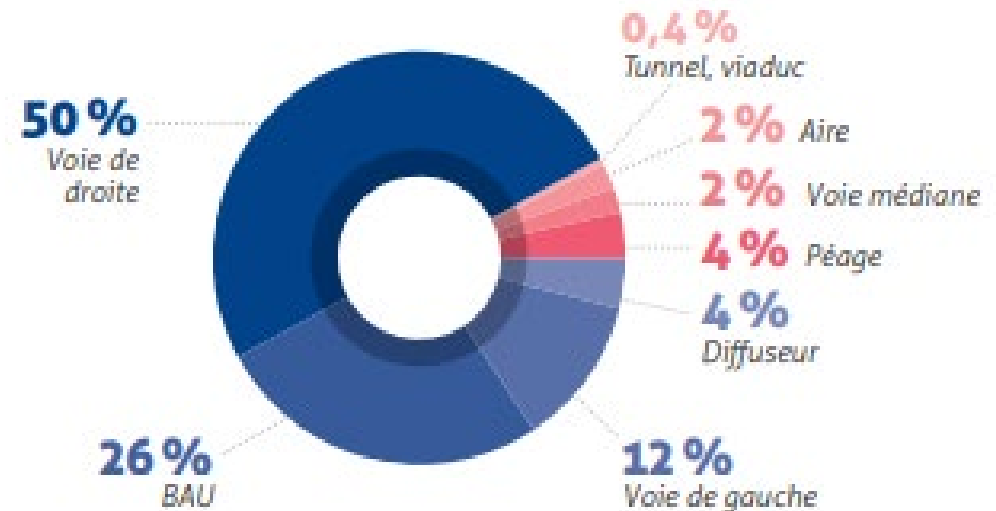
Bilan corporel parmi les clients impliqués	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total	Moyenne
Tués	1	0	1	1	2	0	0	2	2	0	9	1
Blessés hospitalisés	9	7	8	6	11	15	7	8	5	5	81	8
Blessés légers	17	28	28	14	21	31	16	34	29	22	240	24

Incident rate involving personal on the highway
(# of incident par billion km travelled)



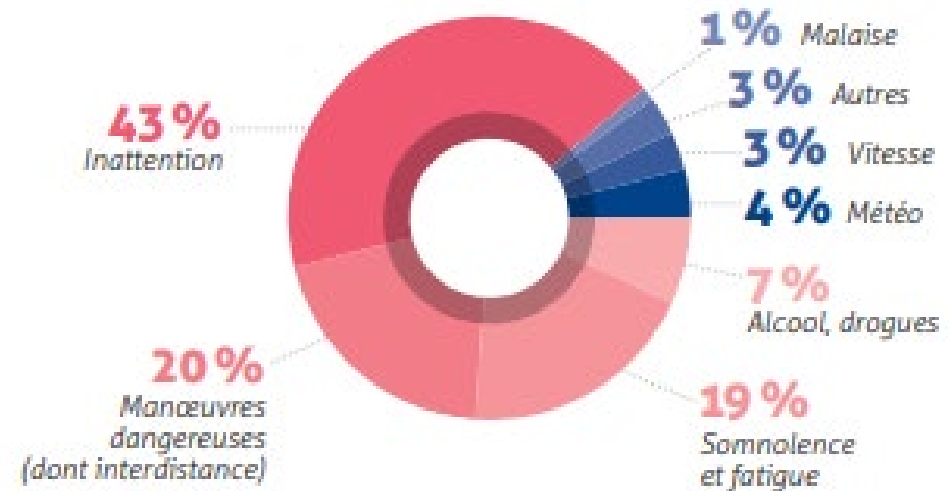
Accidents involving intervention teams occure three-quarters of the time on emergency lane or on right-hand lane...

- Incident localisation (based on 716 incidents reported)
 - 3 incidents out of 4 occur on the right lane or the right shoulder, that is where personal is more likely to be working or intervening
 - When on right shoulder, 1 incident out of 2 (49%) occurs during installation of emergency signalisation



...and are mainly due to a lack of road users' attention

- Factors involved in incident with personal on the highway
- 72% of incident can be tracked with a determining factor
 - “Inattention” and “Sleepiness” are involved in 3 incidents out of 4
 - “Dangerous manoeuvres” involved in 20%
 - “Alcohol and drugs” involved in 7%
 - “Speed” only in 3%

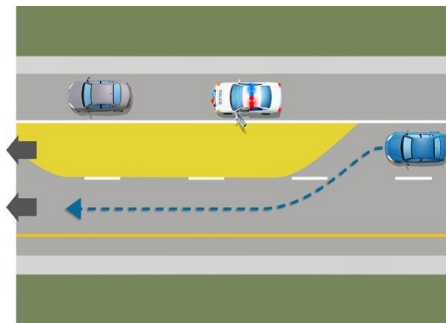


“Corridor de sécurité” has been introduced in French regulation after strong lobbying from ASFA and vehicle-recovery professional associations



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Liberté
Égalité
Fraternité*



September 17, 2018

« ...lorsqu'un véhicule équipé des feux spéciaux mentionnés aux articles R. 313-27 et R. 313-28, ou tout autre véhicule dont le conducteur fait usage de ses feux de détresse dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article R.416-18, est immobilisé ou circule à faible allure sur un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence, tout conducteur circulant sur le bord droit de la chaussée doit à son approche réduire sa vitesse conformément à l'article R.413-17 et changer de voie de circulation après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Si le changement de voie n'est pas réalisable, le conducteur doit s'éloigner le plus possible du véhicule en demeurant dans sa voie. »

Film Corridor de Sécurité

Click on the link below to view the video

<https://www.youtube.com/watch?v=bq5IH5r0vP0>