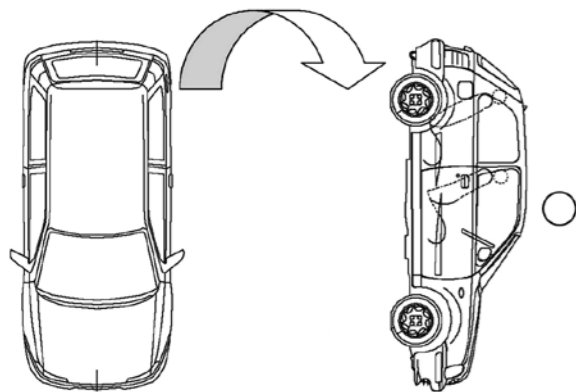




3^e crash test: Sortie de route

Situation initiale

Une voiture de tourisme quitte sa voie à vive allure, part en tonneau et heurte un arbre pendant sa rotation.



Résultats

En cas de collision latérale, la voiture de tourisme aura à peine été freinée par le tonneau. Un impact latéral du véhicule ou du toit sur un arbre est particulièrement dangereux pour les passagers car il ne s'y trouve aucune zone de déformation. Le toit et les portières sont les zones les moins stables d'une voiture de tourisme et ne peuvent pas résister à une collision avec un arbre. Dans de telles configurations, l'habitacle est si endommagé que les passagers n'ont guère de chances de survie.



Données et faits

En 2007, 196 personnes ont été tuées sur les routes secondaires en Suisse et 3012 en Allemagne. En comparaison européenne, la Suisse se place, avec 26 victimes pour un million d'habitants, en 2^e position derrière les Pays-Bas. L'Allemagne, avec 36 tués pour un million d'habitants, est 5^e de ce classement dont la Pologne est la lanterne rouge (78 victimes).

En moyenne, 53% de toutes les personnes tuées sur les routes suisses chaque année le sont sur des routes secondaires. Ce chiffre monte même à 60% en Allemagne.

54% des accidents mortels sur les routes secondaires sont sans implication de tiers (ce chiffre descend à 38% en Allemagne). Viennent ensuite les collisions frontales, avec 15% (33% en Allemagne) puis les accidents causés par des changements de direction, avec 7% (14% en Allemagne).

Bien que les passagers des véhicules de tourisme soient les principales victimes sur les routes secondaires suisses (44%; Allemagne: 61%), le risque d'accident mortel pour un motard est donc, selon la catégorie d'accident concernée, jusqu'à 27 fois plus élevé que pour un passager de voiture.

On déplore chaque année en Suisse quelque 400 accidents de la circulation (1075 en Allemagne) impliquant des véhicules agricoles, dont environ 10 (43 en Allemagne) ont une issue tragique. Entre 30 et 40% d'entre eux ont lieu lors d'un virage à gauche.

(Sources: bpa, OFS, SPAA, destatis, IRTAD)



Conseils

Les routes secondaires ne laissent aucune place à l'erreur!

- Ne négligez jamais le port de la ceinture de sécurité ou du casque!
- Accordez toute votre attention à la route, restez concentré.
- Prenez en compte tous les usagers de la route, du piéton à la moissonneuse-batteuse.

Sortie de route égale danger!

- Adaptez votre vitesse à temps, en particulier avant les virages.
- Sachez anticiper et évitez les brusques manœuvres d'évitement.
- L'ESP vous aide à rester sur la route.

Un dépassement est toujours risqué!

- Attention: la moitié de la voie libre appartient aux véhicules venant dans le sens inverse.
- Avant de déboîter: contrôlez et mettez le clignotant.
- Ne dépassez jamais en cas de doute!

Traverser: avec la plus grande prudence!

- N'oubliez pas que les véhicules agricoles peuvent déboîter, s'insérer ou traverser sans prévenir.
- Prenez votre temps aux croisements et aux débouchés: les motards sont peu visibles.
- Tenez compte du fait qu'un véhicule qui s'insère a besoin de temps pour accélérer.



Les routes secondaires sont-elles vraiment sûres?

Journée dédiée aux médias et aux invités

Jeudi 18 juin 2009, Wildhaus (Suisse)



Bienvenue

Chers invités,

Les routes secondaires constituent une grande partie du réseau routier en Suisse et en Allemagne. Motos, voitures de tourisme, véhicules de transport et machines agricoles, mais aussi piétons, cyclistes et cavaliers – bref, trafic professionnel et trafic de loisirs – s’y croisent au quotidien.

Comme le révèle le «Rapport AXA sur la sécurité routière», les usagers de la route se sentent davantage en sécurité sur les routes secondaires qu’en ville ou sur autoroute. Pourtant, les apparences sont trompeuses: environ 50% des accidents mortels se produisent en effet sur des routes secondaires. Bon nombre d’entre eux pourraient être évités grâce à des campagnes de sensibilisation des conducteurs, à des mesures en matière de construction routière et à une meilleure technologie automobile.

Partant de cette constatation, nos chercheurs en accidentologie se sont penchés cette année sur la sécurité sur les routes secondaires. Trois crash tests illustrent ainsi les scénarios d’accidents les plus fréquents hors agglomération. Par cette démarche, nous souhaitons attirer l’attention des conducteurs sur les dangers et les risques des routes secondaires, et présenter des solutions qui permettraient d’accroître la sécurité de celles-ci.

Nous vous souhaitons une journée de crash tests passionnante et instructive!

Clemens Klinke
Président du Directoire
DEKRA Automobil GmbH

Andreas Krümmel
Membre du Directoire
AXA Winterthur



Programme

A p. de 10h00 Arrivée des invités sur l’aire de test de Wildhaus

10h30 **Accueil**

Andreas Krümmel
Membre du Directoire
AXA Winterthur

Clemens Klinke
Président du Directoire
DEKRA Automobil GmbH

10h45 **1^{er} crash test: collision frontale avec une moto**

Une grosse cylindrée dépasse à environ 60 km/h une voiture qui roule plus lentement. En exécutant cette manœuvre, la moto percute de plein fouet une voiture de tourisme qui arrive correctement en sens inverse à 30 km/h.

12h00 **2^e crash test: collision latérale avec un véhicule agricole**

Une voiture de tourisme percute à environ 80 km/h, et sans freiner, la remorque d’un véhicule agricole qui traverse justement la chaussée à ce moment-là.

Vers 12h30 **Déjeuner à la patinoire de Wildhaus**

14h30 **3^e crash test: sortie de route**

Une voiture de tourisme part en tonneau et heurte un arbre pendant sa rotation.

Vers 15h30 **Fin de la manifestation**

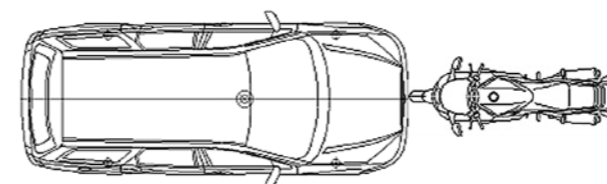
(sous réserve de modifications)



1^{er} crash test: Collision frontale avec une moto

Situation initiale

Une grosse cylindrée dépasse à environ 60 km/h une voiture qui roule plus lentement. En exécutant cette manœuvre, la moto percute de plein fouet une voiture de tourisme qui arrive correctement en sens inverse à 30 km/h.



Résultat

Lors de la collision, le conducteur et le passager de la moto sont projetés, par-dessus le réservoir et le guidon, contre le véhicule arrivant de face. S’ils percute alors le montant A ou le bord du toit de la voiture de tourisme, ils sont brutalement stoppés. Si en revanche ils viennent heurter le pare-brise, le choc est moins violent. En cas de vitesse de collision élevée, le passager peut également être projeté sur la voie après être passé par-dessus la voiture arrivant en sens inverse.

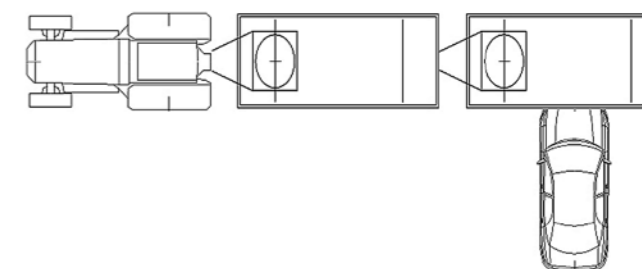
Dans la voiture arrivant en sens inverse, les airbags se déclenchent; les passagers souffrent de blessures légères. Par contre, si l’un des motards vient traverser le pare-brise, le risque de blessures est aussi plus important pour le conducteur et le passager de la voiture de tourisme. Il existe par ailleurs un risque d’incendie si le réservoir de la moto est endommagé.



2^e crash test: Collision latérale avec un véhicule agricole

Situation initiale

Un tracteur tirant deux remorques chargées traverse une route secondaire pour passer d’un champ à un autre. Une voiture de tourisme percute à environ 80 km/h, et sans freiner, la deuxième remorque du véhicule agricole.



Résultat

Les tracteurs et les remorques agricoles ne disposent généralement pas de protection anti-encastrement. Le compartiment moteur de la berline vient donc s’encastrer sous le seuil de chargement de la remorque, de sorte que la zone de déformation ne peut jouer son rôle. La totalité de l’énergie de l’impact doit être absorbée par le montant A et le pare-brise. Aussi le toit est-il arraché vers l’arrière, et la voiture de tourisme reste coincée sous la remorque. Les passagers n’ont pratiquement aucune chance de survie, malgré la ceinture de sécurité et l’airbag. Le conducteur de l’attelage de remorques est quant à lui à peine mis en danger.