



Collision arrière – voiture contre poids lourd

Des passagers mal protégés

Les zones de froissement des voitures de tourisme restent le plus souvent non sollicitées lors de collisions contre des poids lourds. Les crash-tests du TCS montrent que les voitures de tourisme s'écrasent à l'arrière du poids lourd et finissent leur course relativement loin sous le camion. Le risque de blessures mortelles est d'autant plus grand.

De 2002 à 2011, la statistique des accidents a fait état de 13 usagers de la route tués et 200 gravement blessés. A titre de comparaison, ce sont en Allemagne 40 tués et 400 blessés graves par an. C'est pourquoi, la Commission européenne a élaboré une directive d'homologation que les Etats membres de l'UE doivent depuis mars 2007 appliquer. Un crash-test du TCS a cependant montré qu'un modèle de barre anti-encastrément construit après la mise en application de la directive présentait des défaillances lors d'une collision arrière entre une voiture et un poids lourd.

Lors de ce test, une voiture de catégorie compacte percute l'arrière d'un camion à 56 km/h. La barre anti-encastrément conforme à la directive 2006/20/EG se rompt sous le choc de la voiture qui termine sa course sous le camion. Les zones de froissement de la voiture ne sont guère sollicitées, mais l'habitacle est entièrement détruit jusqu'aux portes arrière. Même les airbags ne peuvent empêcher la tête des deux «passagers» avant de heurter l'arrière du poids lourd. Le risque de blessures mortelles est dans ce cas très élevé.

Un deuxième test similaire d'un poids lourd amélioré par le TCS se révèle bénin pour les passagers. La barre anti-encastrément, consolidée par des montants obliques et profonds en métal et fixés au châssis, tient le choc. Le résultat de la collision se réduit à de la tôle froissée sur la carrosserie de la voiture. L'habitacle reste préservé. Les ceintures de sécurité et les airbags remplissent leur rôle et le risque de blessures pour les passagers est clairement réduit.

Conclusion

Selon une étude, il est possible de renforcer la barre anti-encastrément d'un poids lourd à moindre frais (moins de 150 francs), d'où une meilleure utilisation des



La barre anti-encastrément se brise. La voiture s'encastre sous le poids lourd.

zones de froissement de la voiture impliquée dans la collision et par conséquent une réduction du risque de blessures pour les passagers. Les exigences de l'actuelle directive sont trop faibles en matière de sécurité. La Suisse est invitée, avec l'UE, à améliorer le dispositif anti-encastrément des poids lourds!

Propositions d'amélioration du TCS

1. Les conditions actuelles des tests devraient être plus sévères encore et tous les paramètres des tests devraient être pris en compte simultanément. De cette façon, ils répondraient mieux aux exigences relatives à la sécurité des passagers de la voiture.
2. La barre anti-encastrément devrait être rattachée le plus fixement possible à

l'arrière du poids lourd. La déplacer de 400 millimètres vers l'avant, comme le prévoit la nouvelle directive, permettrait de réduire la déformation du capot de la voiture. Cela serait bénéfique, en particulier pour des voitures dont le capot est plutôt court.

3. La barre anti-encastrément devrait être placée le plus bas possible, pour qu'en cas de collision avec une voiture de petite dimension, la surface de contact soit la plus grande possible et que le maximum d'énergie soit ainsi absorbé lors du choc.
4. A l'avant des voitures de tourisme, on devrait prévoir des chemins de charge supplémentaires afin que l'énergie du choc soit mieux absorbée, indépendamment de l'obstacle heurté.



La barre anti-encastrément tient le choc. Les passagers sont protégés.