

crashtests **WILDHAUS** 2015



Camionnettes: un transport à risque

Journée réservée aux médias et aux invités

Jeudi 25 juin 2015, site de crash tests de Wildhaus, Suisse

Sommaire

Bienvenue	4
Programme	5
Les trois crash tests	6
1^{er} crash: Collision entre un véhicule de livraison et un enfant qui surgit de derrière une voiture de tourisme garée	7
2^e crash: Un véhicule de livraison entre en collision avec un obstacle fixe	8
3^e crash: Un véhicule de livraison fonce dans une file de véhicules à l'arrêt	9
Camionnettes: un transport à risque	10
Thèmes des années précédentes	18
Conseils de sécurité	20
Wildhaus: centre de la recherche accidentologique	23
Questions / informations complémentaires	24

Bienvenue!



Andreas Krümmel
Membre du Directoire
AXA Winterthur



Bettina Zahnd
Responsable Recherche accidentologique & Prévention, AXA Winterthur

Chers invités,

Si les petits véhicules de transport ne sont guère spectaculaires au premier regard, ils n'en demeurent pas moins omniprésents et indispensables: en effet, aucun artisan, commerçant ou fournisseur de services ne peut faire prospérer ses affaires sans disposer d'une solution de transport fiable. Les 300 000 véhicules de livraison qui sillonnent chaque jour les routes de Suisse appartiennent également à cette catégorie.

Conduits aussi bien par des personnes expérimentées que des novices, ils répondent aux exigences les plus diverses et sont utilisés à toutes sortes de fins. Les petits véhicules de transport servent à acheminer biens, marchandises et personnes.

Contrairement aux camions, ces véhicules ne doivent pas se plier à l'interdiction de circuler la nuit. De même, ils ne sont soumis à aucune prescription sur la durée du repos. En Suisse comme en Allemagne, ces véhicules peuvent être conduits par toutes les personnes en possession d'un permis de conduire pour voiture de tourisme. Au vu de tous ces facteurs, rien d'étonnant à ce que ces véhicules s'accompagnent de risques.

Durant les crash tests d'aujourd'hui, nos experts en accidentologie mettront en scène certains de ces risques et présenteront dans le même temps des approches de solutions et des propositions de mesures de prévention.

Nous nous réjouissons de vivre cette journée riche en événements en votre compagnie!

Programme

Concours
«Simulateur de
conduite»: gagnez
quelques tours
de piste sur le
Nürburgring!

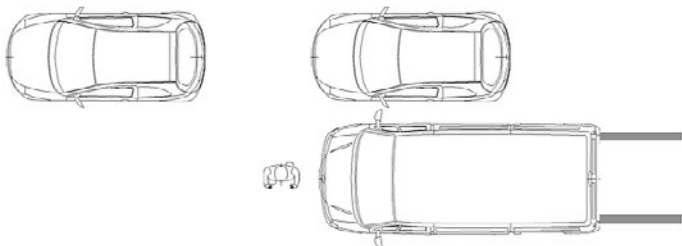
- 10h00 **Accueil** sur le site des crash tests de Wildhaus
- 10h30 **Allocution de bienvenue**
Andreas Krümmel
Membre du Directoire d'AXA Winterthur
- 10h45 **1^{er} crash:**
Un véhicule de livraison renverse un enfant qui joue
Un enfant joue au ballon. Ce dernier roule sur la route et l'enfant court pour le rattraper. Alors que le véhicule de livraison avance à une vitesse approximative de 50 km/h, l'enfant surgit de derrière une voiture de tourisme garée et est renversé par le véhicule de livraison.
Ensuite: table ronde
- 12h00 **2^e crash:**
Collision avec un obstacle fixe
Le conducteur a loué un véhicule de livraison pour son déménagement. Il sous-estime la hauteur du véhicule, entrant en collision à une vitesse approximative de 50 km/h avec un obstacle fixe.
- 12h30 **Repas de midi**
- 14h30 **3^e crash:**
Un véhicule de livraison fonce dans une file de véhicules à l'arrêt
Un véhicule de livraison circule sur l'autoroute. Son conducteur remarque trop tardivement la file de véhicules à l'arrêt devant lui et fonce dans celle-ci à une vitesse approximative de 70 km/h.
- Vers 15h30 **Fin de la manifestation**

(Programme sous réserve de modifications)

Les trois crash tests en un coup d'œil

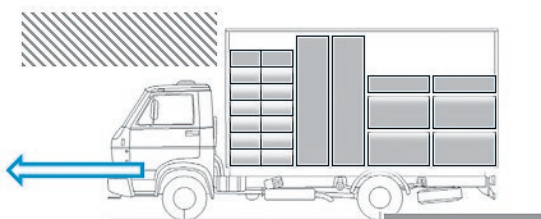
1^{er} crash:

Collision entre un véhicule de livraison et un enfant qui surgit de derrière une voiture de tourisme garée



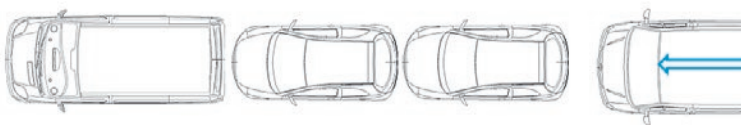
2^e crash:

Un véhicule de livraison entre en collision avec un obstacle fixe



3^e crash:

Un véhicule de livraison fonce dans une file de véhicules à l'arrêt



1^{er} crash



Collision entre un véhicule de livraison et un enfant qui surgit de derrière une voiture de tourisme garée

Contexte

Un enfant joue au ballon. Ce dernier roule sur la route et l'enfant court pour le rattraper. Un véhicule de livraison roulant à environ 50 km/h entre en collision avec l'enfant qui a surgi de derrière une voiture de tourisme garée.

Conséquences

L'enfant, qui percute le capot élevé et la partie avant verticale du véhicule de livraison, est précipité à la vitesse de collision du véhicule. Il est projeté sur quelques mètres avant de heurter le sol. La collision initiale avec le véhicule est violente pour la jeune victime, blessée par les forces générées au moment du choc. Et comme sa tête heurte la partie verticale de l'avant du véhicule, des blessures graves voire mortelles sont à attendre dans cette partie du corps. Le véhicule de livraison quant à lui n'est que légèrement endommagé par la collision. Le conducteur ne devrait souffrir d'aucune blessure.

2^e crash



Un véhicule de livraison entre en collision avec un obstacle fixe

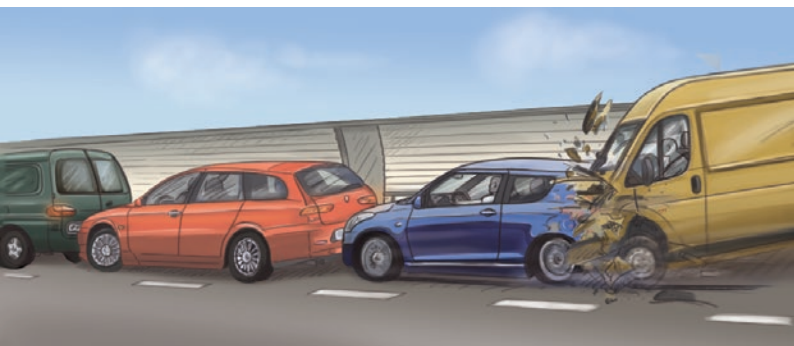
Contexte

Le conducteur a loué un véhicule de livraison pour son déménagement. Il sous-estime la hauteur du véhicule, entrant en collision à la vitesse approximative de 50 km/h avec un obstacle fixe.

Conséquences

La collision a fortement déformé la structure du véhicule de livraison. Le chargement, lui aussi conséquent, a également subi l'impact avec l'obstacle et pourrait même se renverser sur la route. Le châssis et la cabine du conducteur du véhicule de livraison n'ont subi qu'une légère décélération du fait de la collision. Le conducteur est indemne.

3^e crash



Un véhicule de livraison fonce dans une file de véhicules à l'arrêt

Contexte

Un véhicule de livraison circule sur l'autoroute. Son conducteur remarque trop tardivement la file de véhicules à l'arrêt devant lui et fonce dans celle-ci à une vitesse approximative de 70km/h.

Conséquences

Le petit véhicule de transport percute la file de véhicules. La dernière voiture est heurtée et brutalement poussée vers l'avant. Les forces générées sont importantes et propulsent le conducteur du véhicule dans le fond de son siège. A peine quelques millièmes de secondes plus tard, la voiture percute la voiture de tourisme qui la précède. Ce choc provoque une nouvelle décélération marquée. Le conducteur est projeté vers l'avant. Les brusques variations des pointes d'accélération provoqueront selon toute probabilité des blessures chez le conducteur. Au total, cette collision aura endommagé le véhicule de livraison à l'origine de l'accident, deux voitures de tourisme et un autre véhicule de livraison également arrêté dans la file de véhicules. Les deux véhicules impliqués dans la première collision sont les plus touchés. En marge de la collision proprement dite, le chargement peut également représenter un danger pour le conducteur du véhicule de livraison s'il n'a pas été solidement arrimé.

Camionnettes: un transport à risque



Les petits véhicules de transport sont bien plus dangereux que les voitures de tourisme. Les données du service Recherche accidentologique & Prévention d'AXA abondent d'ailleurs en ce sens: les véhicules de livraison assurés chez AXA provoquent environ 40 % d'accidents de plus que les voitures de tourisme. Comment expliquer ce phénomène? Et comment les assureurs, les conducteurs, les gestionnaires de flottes, mais aussi les politiques et les constructeurs peuvent-ils contribuer à réduire le nombre d'accidents?

Evolution du parc de véhicules de livraison

Le nombre de petits véhicules de transport immatriculés a fortement progressé ces dernières années (+30% depuis 2005 en Suisse). A titre de comparaison, les voitures de tourisme n'ont connu qu'une hausse de 14%, tandis que le nombre de camions immatriculés a même reculé de 2%. Le même phénomène s'observe en Allemagne, où le nombre de nouvelles immatriculations de petits véhicules de transport a augmenté ces quatre dernières années.

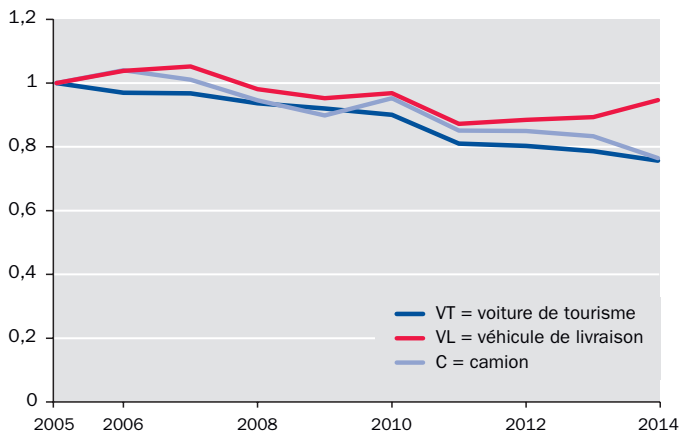
La Suisse avait déjà enregistré une hausse notable de ses immatriculations de véhicules de livraison en 1998, vraisemblablement liée à la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP) décidée cette année-là et introduite trois ans plus tard. Les petits véhicules de transport sont exempts de cette RPLP. De plus, ils ne sont pas soumis à l'interdiction de circuler la nuit et peuvent également rouler sans restriction le dimanche et les jours fériés.

Aucune carte de tachygraphe numérique ne surveille les durées du travail, de la conduite et du repos; sur l'autoroute, ces véhicules sont aussi rapides que les voitures de tourisme. Par rapport aux voitures de tourisme, les petits véhicules de transport disposent toutefois d'une charge utile et d'un volume de charge utile nettement plus importants. Et enfin, les véhicules de livraison (des véhicules d'un poids total autorisé de 3,5 tonnes au maximum) peuvent être conduits par toutes les personnes en possession d'un permis de conduire pour voiture de tourisme. Pour résumer, les avantages des petits véhicules de transport sont nombreux, tout comme les dangers qu'ils représentent.

Evolution des accidents de la route impliquant des véhicules de livraison

Les statistiques des accidents de l'Office fédéral des routes (OFROU) recensent tous les accidents rapportés par la police. Une analyse des accidents impliquant des véhicules de livraison met en évidence des tendances préoccupantes. Le nombre d'accidents impliquant des voitures de tourisme et des camions est en recul depuis des années, en Suisse comme en Allemagne. En Suisse, le nombre d'accidents a ainsi chuté de 24 % entre 2005 et 2014, alors que le nombre d'accidents impliquant des véhicules de livraison n'a baissé que de 5%. Cette différence s'explique jusqu'à un certain point par l'augmentation du nombre de véhicules de livraison en circulation. Mais ce facteur ne permet toutefois pas d'expliquer complètement la légère augmentation du nombre d'accidents impliquant des véhicules de livraison entre 2011 et 2014. Il s'agit d'un chiffre plus qu'inquiétant.

De même, le recul du nombre d'accidentés (blessés et morts) ces dix dernières années a été plus marqué chez les conducteurs et occupants de voitures de tourisme (-30%) que chez les conducteurs de véhicules de livraison (-17%). Ces pourcentages s'expliquent presque entièrement par la hausse des immatriculations de véhicules de livraison.



Une étude du service Recherche accidentologique & Prévention d'AXA a examiné en détail environ 800 accidents de clients Entreprises. Elle a permis de mettre en lumière certains constats: avec 52,3%, les «stationnements et manœuvres» sont le **type d'accident le plus fréquent** pour les véhicules d'entreprise (VT, VL et C). Viennent ensuite les «accidents sans implication de tiers», autrement dit ceux qui n'impliquent pas de deuxième véhicule ou de piéton. Les «collisions par l'arrière», avec 14,4%, figurent en troisième position. Pour ce qui est de la **cause d'accidents la plus fréquente**, c'est la «conduite imprudente en marche arrière» qui arrive en tête du classement de ces 800 cas. Rien d'étonnant au demeurant, puisque la plupart des accidents surviennent lors de manœuvres et de stationnements. Les accidents causés par «inattention et distraction» (18,5%) viennent en 2^e position. L'étude a analysé les accidents au cas par cas. La plupart du temps toutefois, un accident a plusieurs causes. Ainsi, une collision par l'arrière aurait par exemple pu être évitée avec une plus grande distance de sécurité et une vitesse moindre. De même, cette collision ne se serait pas produite si le conducteur avait réagi une demi-seconde plus tôt. Dans ce cas de figure, l'accident est-il à imputer à une vitesse trop élevée, à une distance de sécurité trop courte ou à l'inattention du conducteur?

Véhicules de livraison

Par véhicules de livraison ou petits véhicules de transport, l'on entend les véhicules utilitaires d'un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes. Divers types de véhicules tombent sous le sens de cette définition: versions utilitaires de voitures de tourisme, camionnettes, ludospaces, versions utilitaires de minibus, véhicules de livraison avec benne, caisse ou bâche.

La charge utile est une caractéristique importante des petits véhicules de transport. Pour la maximiser, le poids à vide du véhicule de livraison doit être réduit autant que possible. Dans bien des cas, cela se produit au détriment de la sécurité, de telle sorte que des systèmes d'assistance à la conduite, notamment, ne sont pas proposés en série.

Suivant l'utilisation du véhicule de livraison, le volume de charge utile a également son importance, par exemple si le véhicule est la propriété d'un service de messagerie. En conséquence, les véhicules de livraison disposant d'un volume important de charge utile sont massifs et ce, à tous les niveaux: ils sont à la fois hauts, larges et longs. Leur hauteur peut devenir un problème pour les conducteurs non expérimentés lorsque, par exemple l'entrée d'un garage a une hauteur maximale. Au volant d'une voiture de tourisme, ces panneaux ont rarement de l'importance, mais avec un véhicule de livraison, pénétrer dans un garage peut être délicat. Le conducteur novice doit également prendre en compte la largeur. Du fait de la longueur du véhicule de livraison et des vitres latérales arrière la plupart du temps absentes, le conducteur dispose d'une vision arrière et latérale réduite. L'angle mort est bien plus important que sur une voiture de tourisme.

Si la charge utile ou le volume du véhicule de livraison ne suffit pas, une remorque peut être ajoutée. Celle-ci s'accompagne alors d'exigences spécifiques que le conducteur doit connaître avant de prendre le volant.

Dans la plupart des cas, les véhicules de livraison sont achetés par des entreprises et employés à des fins professionnelles. Cette utilisation peut prendre bien des formes: tandis que les artisans sillonnent plutôt les routes des villages et des villes, où davantage

d'accidents se produisent au kilomètre, les véhicules de livraison des services de messagerie circulent pratiquement 24h/24. Ils parcourent quantité de kilomètres, notamment sur des autoroutes, où la fréquence des accidents est moins élevée qu'en agglomération.

La sécurité passive est similaire pour les petits véhicules de transport et les voitures de tourisme. L'habitacle sûr, la ceinture de sécurité et les airbags protègent conducteurs et passagers en cas d'accident. Au moment de l'achat, il est néanmoins judicieux de prendre en compte ces éléments de sécurité passive: suivant le modèle, certains équipements de sécurité ne sont pas systématiquement intégrés et doivent être ajoutés comme équipements spéciaux. En matière de sécurité active, les véhicules de livraison affichent un potentiel encore plus élevé. En effet, si des systèmes d'assistance à la conduite sont souvent intégrés à des voitures de tourisme similaires, c'est encore rarement le cas pour les véhicules de livraison. L'acheteur doit fréquemment commander ces systèmes à titre d'équipement spécial. En outre, chaque système d'assistance à la conduite a son propre poids, augmentant ainsi le poids à vide et réduisant la charge utile.

Les conducteurs de véhicules de livraison

Les petits véhicules de transport peuvent être conduits par les détenteurs d'un permis de conduire pour voiture de tourisme. Au premier regard, cela semble logique, car les véhicules de livraison actuels se manœuvrent de façon similaire aux voitures de tourisme. En y regardant de plus près néanmoins, il apparaît qu'il est difficile de garder une visibilité globale dans le véhicule de livraison. Les dimensions des petits véhicules de transport ne correspondent pas à celles des voitures de tourisme, ce qui se traduit souvent par des accidents au moment de manœuvrer et de stationner.

Pour les personnes qui ne conduisent qu'occasionnellement un véhicule de livraison, les dimensions inhabituelles constituent donc aussi le risque principal de provoquer un accident. Par rapport à une voiture de tourisme, le véhicule de livraison est nettement plus haut, plus large et plus long, ce qui peut entraîner des accidents, heureusement légers et sans dommages corporels dans la plupart des cas.



Les conducteurs professionnels de véhicules de livraison quant à eux connaissent leur véhicule et ont l'habitude de le conduire. Les causes des accidents des professionnels au volant de véhicules de livraison sont comparables à celles des voitures de tourisme. De ce fait, des mesures de prévention similaires sont également proposées.

Des chiffres en provenance d'Allemagne démontrent que les conducteurs de véhicules de livraison provoquent fréquemment des accidents: pour preuve, les conducteurs de petits véhicules de transport sont les principaux responsables de 63,3% des accidents.

Le service Recherche accidentologique & Prévention d'AXA a condensé les principaux conseils en la matière dans son offre de services «driving at work». Celle-ci entend soutenir les clients Entreprises disposant d'une flotte de véhicules dans leur travail de prévention (www.drivingatwork.ch).

Attention

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), l'inattention et la distraction représentent la cause principale d'un accident sur cinq. Se servir de son téléphone ou d'autres appareils, être distrait par des événements extérieurs, discuter avec ses passagers, boire et manger sont les principaux facteurs incriminés. D'où la règle «driving at work» n° 1: *Ne pas se laisser distraire au volant!*



Manœuvrer / stationner

Avec 55%, les sinistres causés lors de manœuvres classiques ou de stationnement constituent le type d'accidents le plus fréquent au sein des flottes de véhicules. D'où la règle «driving at work»

n° 2: *Prudence en manœuvrant et en stationnant!*

Distance de sécurité

Les collisions par l'arrière sont le deuxième type d'accidents le plus fréquent. Elles se produisent surtout en agglomération et peuvent causer de graves dommages corporels. D'où la règle «driving at work»

n° 3: *Eviter les télescopages!*

Vitesse

70% des accidents imputables à la vitesse sont soit des accidents consécutifs à un dérapage, soit des accidents sans implication de tiers. Ils sont parmi les plus meurtriers. C'est pourquoi il est important d'analyser les conditions de l'environnement et d'adapter sa vitesse en conséquence. D'où la règle «driving at work»

n° 4: *La vitesse doit être adaptée à la situation!*

Fatigue

Le temps de réaction est plus lent chez un conducteur épuisé, dont la concentration décroît. La fatigue est mise en cause dans 10 à 20% des accidents de la route. D'où la règle «driving at work»

n° 5: *Ne rouler que frais et dispos!*

Arrimage du chargement

La sécurisation du chargement est essentielle, car un chargement mal fixé ou non sécurisé peut tuer. D'où la règle «driving at work»

n° 6: *Ne prenez le départ qu'une fois le chargement bien fixé!*



Dispositions légales en Suisse

Par rapport aux camions, les véhicules de livraison disposent de certains avantages:

- Vitesse maximale autorisée de 120km/h sur les autoroutes
- Les véhicules de livraison peuvent également circuler la nuit, le dimanche et les jours fériés
- Pas de redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP)
- Pas d'Ordonnance sur la durée du travail et du repos
- Pas de dispositions sur des formations continues régulières à suivre par le conducteur (pas d'Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, OACP)

La non-application de l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos ainsi que le caractère non obligatoire de la formation continue devraient notamment être remis en question. De fait, il convient de recommander sans attendre une formation continue régulière aux conducteurs professionnels de véhicules de livraison. Enfin, en matière de durée du travail et du repos, il est difficile de comprendre pourquoi les conducteurs de véhicules de livraison sont soumis à des exigences différentes de celles des chauffeurs de camions.

Thèmes des années précédentes

- 2014** De la ceinture de sécurité au pilote automatique – plus de technique, moins de morts?
- 2013** Les risques au volant: une réalité à tout âge
- 2012** Attention chantier – une voie qui se rétrécit est synonyme de danger
- 2011** Enfin les vacances – Oubliez le quotidien, mais pas les risques!
- 2010** A pied, à vélo, au volant: quels sont les dangers de la circulation urbaine?
- 2009** Les routes secondaires sont-elles vraiment sûres?
- 2008** Circulation routière: nos enfants en danger
- 2007** Des petits bolides décapotables – Quelle sécurité offrent les cabriolets compacts?
- 2006** Plus d'électronique embarquée pour plus de sécurité sur la route?
- 2005** La ceinture de sécurité, un thème éculé?
- 2004** Auto et moto: la collision est-elle inévitable?
- 2003** Petites voitures, risques accrus?
- 2002** Vans: modulables, vastes et sûrs?
- 2001** Sorties de route
- 2000** Véhicules tout-terrain: sécurité oblige

- 1999** Scooter: quel degré de sécurité pour la conduite en deux-roues?
- 1998** Patins en ligne
- 1997** Sécurité des enfants et sécurisation du chargement
- 1996** Collisions arrière et traumatismes cervicaux
- 1995** Accident à une intersection et protection contre les collisions latérales
- 1994** Protection des partenaires et des occupants
- 1993** Sécurité active des véhicules légers (3^e symposium)
- 1992** Crashes contre un arbre et 2^e symposium sur les véhicules légers
- 1991** Sécurité active et passive des véhicules légers
- 1990** Impact contre un mur, accident avec un piéton et collisions de Trabis
- 1989** Impact contre un mur de voitures de tourisme et de motos
- 1988** Collisions entre voitures de tourisme, avec des motos et avec des piétons
- 1987** Essais d'accident impliquant des motos
- 1986** Essais d'accident impliquant des voitures de tourisme et des deux-roues
- 1985** Premiers crash test à Wildhaus: collision à une intersection entre voitures de tourisme

Conseils de sécurité

Vue circulaire limitée, manque de visibilité, angle mort, vent latéral, entrées étroites, ponts bas, arrimage du chargement... autant de défis pour les petits véhicules de transport.

Conseils pour les locataires de petits véhicules de transport

Conduire et manœuvrer

- Faites plusieurs fois le tour d'un parking vide.
- Gardez toujours à l'esprit les dimensions de votre véhicule – et notamment sa hauteur et sa largeur. Cette recommandation vaut notamment à l'heure d'emprunter des passages souterrains ou des rues étroites, au moment du stationnement et lors de manœuvres.
- En changeant de voie de circulation, pensez toujours à l'angle mort, plus important que sur une voiture de tourisme.
- Conservez toujours suffisamment de distance de sécurité avec le véhicule qui vous précède, car les petits véhicules de transport – surtout les plus anciens – ont besoin de davantage de distance de freinage.
- Lorsque vous devez manœuvrer, faites-vous guider par une deuxième personne.
- Pensez à utiliser votre rétroviseur extérieur, notamment en bifurquant, en stationnant et en virant de bord.

Arrimage du chargement

- Chargez tout d'abord les objets lourds (p. ex. un canapé), et placez-les juste derrière la cabine du conducteur. Répartissez équitablement le poids entre le côté gauche et le côté droit du véhicule.
- Veillez à bien répartir la charge sur les essieux et respectez la charge maximale par essieu.
- Placez côte à côte coussins, caissons, matelas et tables sur les côtés du petit véhicule de transport.
- Déposez au sol les cartons de déménagement qui pèsent lourd. Disposez ensuite par-dessus le matériel plus léger.
- Glissez sur les côtés du véhicule les objets de forme allongée.
- Évitez autant que possible les espaces vides et chargez le véhicule dans le sens de la marche (chargement compact).
- Assurez le chargement avec des sangles.

Conseils pour les conducteurs professionnels de petits véhicules de transport

- Assistez à des cours sur l'arrimage du chargement.
- Entraînez-vous au freinage à différentes vitesses sur des surfaces adhérentes ou glissantes.
Important: un véhicule vide ne réagit pas comme un véhicule chargé.
- Adoptez une position assise correcte, entraînez votre technique de conduite et votre technique visuelle.
- Lorsque vous devez manœuvrer, faites-vous guider par une deuxième personne.
- Si votre véhicule est doté de capteurs de parcage, faites-leur confiance lorsqu'ils retentissent, mais restez en alerte s'ils demeurent silencieux.
- Consultez la page www.drivingatwork.ch pour d'autres conseils.

Souhaits adressés aux loueurs de petits véhicules de transport

- Toujours doter les petits véhicules de transport de capteurs de parcage à l'arrière du véhicule.
- Fournir des instructions rigoureuses à la remise du véhicule de location.
- Mettre à disposition une liste de contrôle pour une utilisation sûre du véhicule.
- Procéder régulièrement à des contrôles techniques des véhicules.

Souhais adressés aux fabricants:

- Tous les véhicules de livraison devraient être équipés de la technologie de sécurité actuelle. Outre des airbags, des systèmes d'assistance à la conduite, et notamment l'assistant au freinage d'urgence, devraient ainsi être installés en série.

Recommandations aux gestionnaires de flottes

- Au moment de l'achat d'un véhicule de livraison, prêtez attention aux éléments de sécurité passifs et actifs. Des systèmes d'assistance à la conduite doivent souvent être commandés à titre d'équipement spécial.
- Les conducteurs de véhicules de livraison devraient respecter l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos, même s'ils ne sont pas surveillés par des cartes de tachygraphe numériques.
- Les conducteurs de véhicules de livraison devraient régulièrement suivre des formations continues, même s'ils ne sont pas soumis à l'OACP.
- Consultez la page www.drivingatwork.ch afin de vous informer des possibles mesures de prévention pour votre flotte.



... le centre de recherche accidentologique et de prévention d'AXA depuis plus de 30 ans

Wildhaus est en premier lieu connu pour sa situation géographique unique entre les Churfürsten, la Wildhuser Schafberg et le Säntis. Par ailleurs, le village accueille depuis 1985 le centre de recherche accidentologique et de prévention d'AXA. Voici déjà 31 ans que les experts d'AXA procèdent à des crash tests à Wildhaus.


Durant trois semaines, les experts en recherche accidentologique sacrifient des véhicules à des fins de recherche. Il s'agit d'ingénieurs chevronnés épaulés dans leur tâche par des collaborateurs de différents services d'AXA. A ce jour, AXA a déjà procédé à plus de 780 crash tests à Wildhaus; une trentaine impliquant 32 véhicules sont prévus pour 2015.

Les crash tests livrent des conclusions importantes pour la sécurité routière. Ils permettent aux experts en accidentologie d'AXA de formuler des exigences pour davantage de sécurité sur la route ainsi que des mesures de prévention concrètes.

Celles-ci, sous forme de conseils ou d'exigences, seront présentées à l'occasion de la journée réservée aux médias et aux invités. Le public convié et les représentants des médias auront ainsi l'occasion d'assister en direct et sur place aux crash tests annuels. Ce faisant, AXA fournit une contribution importante à la sécurité routière et peut également se targuer de certains succès politiques, tels l'interdiction de pare-buffles sur les véhicules ou l'obligation de porter un casque pour les conducteurs de vélos électriques.

Questions / informations complémentaires

Vous pouvez adresser vos questions à:

 @AXA_Suisse #crashtests2015

 www.facebook.com/AXACH

Informations complémentaires:

AXA Winterthur

www.axa.ch/recherche-accidentologique

AXA Winterthur

Recherche accidentologique & Prévention

General-Guisan-Strasse 40

8401 Winterthur

Téléphone 0800 809 809

www.axa.ch