

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

\_\_\_\_\_

Lyon / Septembre 2010

### LE CAMION ET LA SÉCURITE SUR LA ROUTE : DES DONNÉES ET DES FAITS POUR RÉVISER SES PRÉJUGÉS

**Bien qu'indispensables au bon fonctionnement de nos sociétés, les camions sont montrés du doigt par le grand public. Parmi les clichés tenaces, le camion serait une source majeure d'accidents. À l'occasion de la semaine de la sécurité routière, il est temps de tordre le coup à cette idée reçue. Statistiques à l'appui, le camion s'avère être plutôt bon élève en matière de sécurité routière. En améliorant sans cesse, dès leur conception, la qualité et la fiabilité de ses camions, Renault Trucks est en pointe dans le domaine de la sécurité. Conscient de ses responsabilités avec en moyenne 80 000 véhicules par an mis sur le marché, le constructeur français de véhicules industriels a fait de la sécurité une de ses priorités permanentes. Cela se traduit par une recherche de solutions toujours plus performantes et des produits et services commercialisés intégrant les conclusions de cette même recherche.**

#### ■ Les faits : le camion, bon élève en matière de sécurité routière. Le cas de la France

En 2008, les camions ne représentent que 3,2 % du nombre des véhicules présents dans les accidents corporels et seulement 7 % de la circulation totale (71 % pour la voiture).

De 1997 à 2008, le nombre d'accidents corporels avec présence de poids lourds a été réduit de près de 50 %.

Le taux de présence des camions dans les accidents (nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus) a été divisé par près de 9 depuis 1980 et reste proportionnellement très inférieur à celui des voitures (taux de présence divisé par 6,1).

Chiffres France – Source : Union routière de France

## ■ Une accidentologie de pointe

Renault Trucks mène en France des travaux d'accidentologie avec le Centre européen d'études et de sécurité (CEESAR). Par le biais d'études détaillées d'accidents (E.D.A.), le centre lui fournit de quoi comprendre les causes et les conséquences lésionnelles des accidents et identifier les axes de recherche pour les prévenir ou en limiter la gravité. Il en déduit des priorités d'action pour développer des dispositifs qui auront une réelle influence sur l'amélioration de la sécurité routière (choc voiture/camion ; choc camion/autres usagers de la route hors voitures ; protection des personnes à bord des camions).

## ■ La sécurité active

La sécurité active comprend les dispositifs mis en place pour éviter les accidents. Il s'agit des systèmes de freinage, de ralentissement, de maintien de la trajectoire, etc.

Les réalisations et travaux de Renault Trucks portent sur différents points de sécurité sur le véhicule. En raison de son poids, le ralentissement d'un camion est un élément essentiel de sécurité. Il a été constamment amélioré au niveau de ses performances et de ses temps de réponse. A l'heure actuelle, *Optibrake* le ralentisseur Renault Trucks est le plus puissant du marché avec une puissance de ralentissement de 380 kW. Les freins de ses camions sont en outre à commande électronique EBS. Il s'agit d'un ABS couplé à une gestion de la répartition de l'effort de freinage roue par roue en fonction des conditions d'adhérence. Dans le même ordre d'idée, le contrôle dynamique du véhicule est assuré par des dispositifs de maintien de trajectoire, de prévention du renversement et de la mise en portefeuille, assurés par le programme de stabilité électronique ESP.

Elément central de la sécurité selon Renault Trucks, le chauffeur est au centre de toutes les attentions et différents systèmes sont proposés pour l'aider à maintenir une vigilance constante. L'objectif est de donner la bonne information au chauffeur au bon moment. Renault Trucks commercialise un système de régulateur de vitesse « *intelligent* » issu de ses travaux. En un seul boîtier, il rassemble trois fonctions. Le HMW (*Headway Monitoring & Warning*) ou maintien automatique d'une distance de sécurité entre les véhicules. Il alerte le chauffeur lorsque ce dernier ne maintient pas de distance suffisante avec le véhicule qui le précède. Le FCW (*Forward Collision Warning*) s'oppose à l'imminence d'une collision. Ce dispositif analyse la distance avec le véhicule qui précède et leurs vitesses respectives. Il avertit le chauffeur 2,7 secondes avant le risque de collision, soit le temps nécessaire pour qu'il réagisse et évite l'accident. Enfin, le LDW (*Lane Departure Warning*) sert en cas de mauvaise position sur la chaussée ou de changement intempestif de voie, il émet une alerte une demi-seconde avant que le véhicule ne coupe la ligne et seulement si le clignotant n'est pas mis. Ce système permet au chauffeur d'améliorer sa position sur la voie, l'encourage à mettre systématiquement son clignotant et peut être grandement utile en cas de mauvaise visibilité.

Enfin, les efforts de recherche portent sur les aides à l'amélioration de la vision notamment à travers des rétroviseurs à caméra intégrée, des capteurs et des caméras placées dans les zones de non-visibilité. De plus, les équipes de recherche de Renault Trucks expérimentent continuellement des projets de communication et d'échange d'informations en temps réel entre véhicule et infrastructures.

### ■ La sécurité passive

La sécurité passive correspond aux dispositifs prévus pour réduire les conséquences des accidents. Les réalisations et travaux de Renault Trucks portent essentiellement sur différents dispositifs comme les dispositifs anti-encastrement, tout particulièrement à l'avant. Ces derniers, obligatoires depuis 2003, ont sauvé de nombreuses vies. Renault Trucks travaille à des systèmes à capacité d'absorption d'énergie accrue qui augmenteront encore le nombre de vies humaines épargnées.

La déformation de l'habitacle en cas de choc permet d'éviter de nombreux dommages. Renault Trucks l'a considérablement amélioré afin d'optimiser l'espace vital autour du chauffeur. Dès la conception de la cabine, les pièces qui pourraient venir le blesser en cas d'impact ont été identifiées et modifiées grâce à l'emploi de matériaux très sophistiqués.

La protection des « usagers vulnérables » (piétons et deux-roues) en environnement urbain est aussi prise en compte. La réduction des conséquences des accidents sur ces usagers est aujourd'hui une préoccupation essentielle de l'entreprise, et des projets sont en cours pour faire évoluer la conception et l'architecture des camions à cette fin.

## ■ La sécurité non routière

Renault Trucks adapte pour ses clients des solutions destinées à renforcer la sécurité des personnels hors conducteurs qui sont exposés à des accidents du travail liés à l'exploitation ou à l'entretien d'un véhicule avec une mise au point de sellettes électroniques pour un attelage des remorques en toute sécurité, une mise au point d'avertisseurs de verrouillage des freins de parc, une sécurisation des accès au plateau arrière des cabines.

## ■ La sécurité routière, l'affaire de tous

Le respect plus strict constaté des limitations de vitesse par les voitures et l'augmentation des capacités techniques des camions ont permis une fluidité du trafic. Le camion crée moins de rupture de circulation qu'avant et semble mieux accepté par les autres usagers.

Néanmoins, ne peut plus provenir des seuls constructeurs. Elle nécessite désormais une démarche coordonnée entre tous les acteurs de la sécurité routière avec une amélioration des infrastructures, du comportement des usagers eux-mêmes, une meilleure formation, l'implication des pouvoirs publics etc...C'est exactement le sens et la démarche adoptée dans les programmes de recherche dans lesquels Renault Trucks est impliqué, dans le cadre des programmes français (PREDIT) ou européens (PCRD), ainsi qu'au sein du pôle de compétitivité LUTB.

Pour tout renseignement complémentaire :

<http://corporate.renault-trucks.com>

**Julien Berthet** – Tél. : + 33 (0)4 72 96 39 86 - [julien.berthet@renault-trucks.com](mailto:julien.berthet@renault-trucks.com)

**Fabrice Piombo** – Tél. : + 33 (0)4 72 96 12 20 - [fabrice.piombo@renault-trucks.com](mailto:fabrice.piombo@renault-trucks.com)