

04.09.2012 - 10:22 Uhr

Transport d'enfants : les banquettes longitudinales sont dangereuses



Bern (ots) -

Le TCS a réalisé, en collaboration avec CarPostal Suisse SA, un crash test à 35 km/h avec un minibus pourvu d'une banquette longitudinale et de sièges traditionnels. Les passagers assis face à la route sont bien protégés alors que ceux assis latéralement risquent leur vie. Par conséquent, le TCS demande l'interdiction des banquettes longitudinales pour le transport d'enfants. Le test montre aussi l'importance de s'attacher dans les minibus.

Le TCS a voulu tester l'efficacité des différents systèmes actuellement autorisés dans le transport scolaire afin de déterminer les forces et faiblesses de chacun. En collaboration avec CarPostal et l'émission « A Bon Entendeur », le TCS a donc réalisé cet été un crash test au Dynamic Test Center de Vauffelin (BE). Différentes configurations de transport d'enfants ont été simulées : deux mannequins sur une banquette longitudinale et deux sur des sièges face à la route.

Sur la banquette longitudinale sont assis un mannequin représentant un enfant de six ans, attaché avec une ceinture à deux points (ou ceinture ventrale) réglementaire, et un adolescent de 12 ans, volontairement non attaché. Sur les sièges orientés dans le sens de la marche du véhicule ont été assurés avec une ceinture trois points deux autres enfants de 6 ans : le premier dans un siège aux dimensions réduites et le deuxième dans un siège enfant spécifique avec dossier. L'impact frontal a eu lieu à 35 km/h contre un mur fixe.

Risque très élevé sur les banquettes longitudinales Les résultats sont sans appel : alors que l'enfant transporté dans un siège adapté à sa morphologie ne subit que de très légères blessures au cou et à la tête, celui positionné dans un siège aux dimensions réduites, également attaché par une ceinture 3 points, est aussi bien protégé. Dans ce test les valeurs des deux dummies restent clairement en dessous des limites biomécaniques.

Le résultat est beaucoup plus grave pour les enfants transportés latéralement. « Le premier mannequin, volontairement non assuré malgré la présence d'une ceinture deux points, vole littéralement dans le minibus. Il subit de graves blessures au cou, au thorax, au bassin et à la tête. Son pronostic vital est fortement engagé » affirme Anton Keller, ingénieur du département conseil en mobilité du TCS. Le mannequin assuré par une ceinture ventrale est lui aussi grièvement blessé puisque l'enrouleur du dispositif de retenue s'est cassé sous le poids du mannequin au moment du choc et la ceinture s'est détendue. Le mannequin a ainsi heurté le sol avec sa tête et son bassin a également subi une décélération aux conséquences très graves.

Statistique des accidents Selon le bpa, le nombre d'enfants (0 à 14 ans) victimes d'un accident à bord d'un minibus est plutôt faible

: 22 blessés graves et 2 morts durant les 20 dernières années. Ces chiffres sont toutefois à relativiser puisque 5'181 enfants (0-14 ans) ont été blessés à bord d'une voiture de tourisme ces 10 dernières années (2002-2011). Même si la sécurité routière s'est fortement améliorée durant cette période, l'année 2011 compte tout de même 394 enfants blessés et 1 mort à bord d'une voiture de tourisme. Si l'on considère tous les accidents de la route (piétons, cyclistes,...), ces chiffres montent à 1'555 blessés et 10 morts pour l'année 2011.

Législation en vigueur Le transport d'enfants sur des banquettes longitudinales est encore admis en Suisse bien que de tels véhicules ne peuvent plus être nouvellement immatriculés depuis le 1er janvier 2008. Par ailleurs, tous les véhicules existants doivent être munis de ceintures ventrales à 2 points d'ancrage depuis le 1.1.2010. Le test du TCS montre que ces mesures ne sont pas suffisantes et qu'il est nécessaire d'accomplir un pas ultérieur en interdisant le transport d'enfants sur les banquettes longitudinales. Le rapport du bpa intitulé « transport d'écoliers 2011 » résume toute la législation en vigueur concernant les bus scolaires.

Quatre questions à Jean-Marc Thévenaz, chef de la sécurité routière du TCS

1. Pourquoi est-ce que ces bancs longitudinaux sont encore autorisés en Suisse ?

C'est au législateur qu'il faut poser la question. L'accident de Salins (VS) en janvier 2004 a certainement marqué un tournant. Suite à ce malheureux accident, l'immatriculation de nouveaux minibus équipés de banquettes longitudinales a été interdite à partir de 2008. Par la suite, l'obligation d'équiper les banquettes des véhicules existants avec des ceintures ventrales a été introduite en 2010. Malgré cela, des minibus immatriculés avant 2008 peuvent toujours circuler en Suisse et ce sont ces véhicules que nous estimons dangereux.

2. Finalement, est-il si urgent de remplacer ces minibus vu le nombre de victimes très faible de ces 20 dernières années ?

Chaque blessé ou tué est de trop et l'histoire nous montre que de graves accidents peuvent arriver n'importe quand et n'importe où. Il s'agit d'une mesure préventive simple que nous pouvons prendre : remplacer ces minibus d'un autre âge par des véhicules sûrs pour nos enfants. La technologie existe, elle est éprouvée et fiable. Il faut aussi accentuer la prévention auprès des enfants, des parents et des autorités afin que la ceinture soit portée dès que le véhicule démarre.

3. Est-ce que le remplacement de tous ces minibus ne sera pas une charge trop élevée pour les communes ?

La question du coût est importante, surtout pour les petites communes. Cela dit, la sécurité dans ce domaine ne doit pas faire l'objet d'un compromis. Je rappelle aussi que les quelques véhicules encore en circulation ont au minimum 5 ans et qu'ils sont probablement déjà amortis.

4. Le transport privé est soumis à des règles strictes en matière de port de la ceinture. Pourquoi le transport public n'est pas soumis à ces mêmes règles ?

Le mode de transport est totalement différent, même si une zone grise existe. Les transports publics roulent la plupart du temps à vitesse réduite, sur des voies réservées et avec un poids relatif beaucoup plus important que les véhicules qu'ils côtoient. Tous ces éléments font que les passagers d'un tram ou d'un bus de ligne sont plus en sécurité que les passagers d'un véhicule. A cela s'ajoute la mise en pratique et le coût lié à l'installation de ces dispositifs dans les transports publics. C'est tout simplement impensable.

Toutefois, la question du port de la ceinture dans les transports publics est légitime lorsqu'il s'agit d'un transport par bus sur des autoroutes, des routes de montagne ou de voies rapides de circulation. Dans ce cas, le TCS recommande de toujours porter la ceinture de sécurité lorsque celle-ci est présente. C'est un réflexe de bon sens qui peut sauver la vie.

Trois questions à Fabian Kirchhofer, responsable des transports scolaires CarPostal

1. Pourquoi CarPostal participe au crash test?

CarPostal a cofinancé ce test par conviction. Nous transportons annuellement plus de 120 millions de passagers dont 4 millions d'écoliers dans nos transports scolaires. La sécurité dans le domaine du transport de voyageurs est une préoccupation permanente, notamment quand il s'agit d'écoliers. CarPostal a supprimé les banquettes longitudinales en 2006, 2 ans avant les prescriptions légales. La sécurité des écoliers est une priorité qui ne permet aucun report au lendemain.

2. Avez-vous des inquiétudes quant à la sécurité? Pensez-vous trouver une solution à ces problèmes?

La sécurité et pas uniquement dans le domaine du transport scolaire est une préoccupation permanente. CarPostal a beaucoup investi pour l'améliorer et ce à tous les niveaux. Par exemple, nous avons optimisé l'équipement de tous nos bus scolaires en y installant, entre autres, des ceintures de sécurité 3 points et des sièges aux dimensions réduites (adaptés à la taille des écoliers) avec appui-tête intégrés ou dossiers élevés. Rappelons que la sécurité dépend naturellement des véhicules mais également du bon recrutement et de la formation du personnel de conduite, des inspections, des contrôles et de la sensibilisation permanente auprès des passagers.

3. Est-ce que CarPostal est confrontée à des écoliers qui ne s'attachent pas ou se détachent durant le trajet ?

Oui. Les écoliers doivent être attachés dans les bus scolaires, les conducteurs ont pour consigne de rappeler aux enfants avant chaque départ de s'attacher et de vérifier si c'est le cas. Cela est sous leur responsabilité selon le cadre légal. Il peut cependant arriver que des écoliers se détachent en cours de route. Pour cette raison, les parents peuvent également apporter une aide précieuse en sensibilisant leurs enfants à ne jamais se détacher pendant le transport.

Le port de la ceinture obligatoire chez des jeunes adolescents et le bon comportement lors des trajets pour assurer une sécurité optimale n'est pas toujours facile à faire respecter dans les bus. En Suisse romande, depuis 1998, en partenariat avec des groupements scolaires et d'autres partenaires, CarPostal a mis sur pied un programme de sensibilisation auprès des jeunes. Ce sont des conducteurs-médiateurs qui, sous forme ludique, sensibilisent les jeunes mais aussi leurs collègues conducteurs au comportement à adopter à l'arrivée du bus aux arrêts et à l'intérieur du véhicule durant le trajet. Ils interviennent de manière ludique dans les classes ou directement dans les bus.

Contact:

Moreno Volpi, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, 078 707 71 28,
moreno.volpi@tcs.ch

Service de presse CarPostal, 058 338 57 00, infomedia@carpostal.ch

Les résultats du test et le dossier de presse complet peuvent être téléchargés sur www.presstcs.ch

Les photos sont sur Flickr -

http://www.flickr.com/photos/touring_club/sets/72157631381252180/.

La vidéo est sur Youtube - www.youtube.com/tcs.

Medieninhalte



Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100724196> abgerufen werden.