

30.03.2021 – 07:31 Uhr

Le risque de blessures particulièrement graves augmente durant la saison de la moto



Pour beaucoup de motocyclistes, la saison débute à Pâques. Le risque de décès par rapport à une voiture de tourisme est environ vingt-cinq fois plus élevé en cas d'accident de moto. La Haute école spécialisée bernoise BFH a effectué des tests de collision pour déterminer quelle catégorie de moto offre la meilleure protection.

Chères journalistes,

Chers journalistes,

Beaucoup de motocyclistes, en particulier les jeunes, ne sont pas conscient-e-s du risque élevé encouru sur les routes suisses. Les statistiques de l'Office fédéral des routes (OFROU) font état, pour l'année dernière, de 52 personnes décédées en moto et 71 en voiture. On se situe donc approximativement dans un même ordre de grandeur. En ce qui concerne les blessé-e-s graves, les motocyclistes sont nettement plus nombreux, avec 998 cas, que les blessés en voiture de tourisme (611 cas). Si l'on tient compte du kilométrage des motos, le risque de décès à moto est environ vingt-cinq fois supérieur à celui en voiture de tourisme. Cela s'explique par la plus grande exposition du pilote et la sécurité passive qui, en cas d'accident, se limite aux vêtements et au casque. Seuls les modèles de luxe sont disponibles avec un airbag. Dans les villes et chez les jeunes conducteurs et conductrices, les scooters sont très répandus. Des étudiant-e-s en Ingénierie automobile et du véhicule à la Haute école spécialisée bernoise BFH ont donc étudié, dans le cadre d'un projet du Dynamic Test Center, quelle catégorie de moto offre le meilleur potentiel de protection en cas de collision frontale.

Les scootéristes encourent les plus grands risques

Quatre tests de collision ont été effectués sur le banc d'essai. Durant ce processus, les motocyclistes sont entrés en collision à une vitesse de 50 km/h avec une voiture de tourisme à l'arrêt. Les scootéristes sont entrés en collision sans freins ou presque et auraient subi des blessures graves, voire mortelles, dans la réalité. En revanche, les pilotes des motos de route ont été efficacement retenus sur la moto en raison de la forme du réservoir et de la coque, de sorte que le choc particulièrement dangereux à la tête, au cou ou sur le haut du corps a pu être freiné,

voire complètement évité dans certains cas. Cependant, le fait que le réservoir soutienne le bassin comporte un risque considérable de blessure à l'abdomen.

L'industrie est mise au défi – la BFH contribue à la recherche

À l'avenir, si l'on veut réduire le nombre d'accidents de moto entraînant des blessures graves voire des décès, il est impératif que l'industrie de la moto renforce la sécurité passive. La BFH apporte sa contribution à la recherche dans ce domaine. Cela permettra d'améliorer la retenue des motocyclistes. Par exemple, sur la base de ces résultats, un système de retenue universel, offrant également une protection pour d'autres catégories de motocycles, doit être développé. Toutefois, en attendant que de tels systèmes soient mis sur le marché, il est conseillé lorsqu'on choisit sa moto de s'assurer que le bassin peut être appuyé contre l'avant du réservoir ou la coque, comme sur une moto de route. Les systèmes d'assistance électronique pour la sécurité active, comme l'ABS, les éclairages adaptatifs de virage et le contrôle de roue arrière ou de la traction, sont également recommandés. Il a été démontré que ces systèmes réduisent le risque de chutes ou d'accidents. Il importe toutefois que le « coussin de sécurité » ainsi gagné ne soit pas compensé par un style de conduite plus téméraire.

Bachelor of Science en Ingénierie automobile et du véhicule

La filière de Bachelor en Ingénierie automobile et du véhicule de la BFH est unique en Suisse et, du fait de sa spécialité, elle est proposée en parallèle en allemand et en français. Une bonne maîtrise de l'une des deux langues suffit pour étudier sur le site de Bienne, mais l'enseignement bilingue permet également aux étudiant-e-s d'améliorer leur connaissance de l'autre langue.

Les diplômé-e-s contribuent à une mobilité efficace, sûre et durable dans la suite de leur carrière. Grâce à leur savoir approfondi en matière d'engins mobiles en tous genres – voitures, trains, machines agricoles et de construction, téléphériques, systèmes aéronautiques –, ils et elles se créent d'excellentes perspectives de carrière dans divers domaines d'activité.

La prochaine rentrée de la filière de Bachelor en Ingénierie automobile et du véhicule aura lieu le 20 septembre 2021. Les inscriptions sont possibles jusqu'au 31 juillet.

Vous obtiendrez tous les renseignements détaillés sur la formation, les conditions d'admission et les perspectives professionnelles en consultant la page internet de la BFH bfh.ch/ti/auto ou en participant à une séance d'information : bfh.ch/auto-info.

Contact

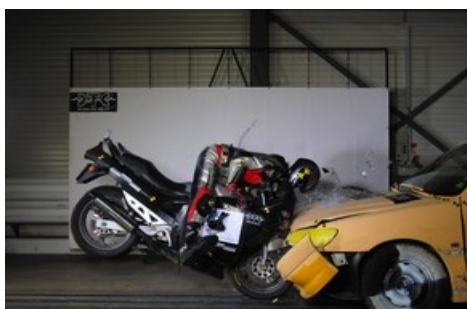
Raphael Murri, enseignant, Ingénierie automobile et du véhicule, Haute école spécialisée bernoise, raphael.murri@bfh.ch, +41 32 321 66 51

Bettina Huber, spécialiste en communication, Haute école spécialisée bernoise, Technique et informatique, bettina.huber@bfh.ch, +41 32 321 63 79

Haute école spécialisée bernoise
Service médias TI

Seevorstadt 103b, CH 2502 Biel
mediendienst.ti@bfh.ch
bfh.ch/ti

Medieninhalte



Le choc à la tête est réduit à 35 % de la valeur limite biomécanique et sur le thorax à 50 % par rapport à un accident en scooter. Les valeurs limites biomécaniques des contraintes sur le bassin n'ont pas été dépassées malgré le comportement non optimisé du réservoir vis-à-vis de la défaillance par déformation.



La tête, le cou et le tronc du scootériste ont heurté violemment le bord du toit de la voiture de tourisme. Les valeurs de contrainte sont de l'ordre de grandeur des valeurs limites biomécaniques.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100015692/100867967> abgerufen werden.