



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 28 août 2024

Conduire avec une remorque en toute sécurité grâce à des systèmes de régulation

Le tangage d'une remorque peut sérieusement compromettre la sécurité au volant et conduire à un accident. Des cours de conduite adaptés aident à adopter le bon comportement dans les situations délicates. En outre, les systèmes de régulation électroniques peuvent contribuer sensiblement à la sécurité au volant. Le TCS a testé ces systèmes dans différentes situations.

Quiconque se déplace avec une remorque, qu'il s'agisse d'une caravane ou d'un van pour chevaux, a en tête le risque de tangage. Les utilisatrices et utilisateurs novices, en particulier, peuvent rencontrer des difficultés, et pas seulement lors des manœuvres de stationnement. Un attelage réagit beaucoup plus au vent latéral et aux changements de voie que la voiture seule. Souvent, la réaction n'est pas assez rapide ou s'avère inappropriée lorsqu'une remorque se met à tanguer. Lorsque la remorque dérape sérieusement, le volant et les freins ne suffisent souvent plus pour la redresser, ce qui peut entraîner un accident.

La sécurité de la conduite constitue donc un sujet important. Par ailleurs, le nombre de remorques ne cesse de croître en Suisse. En 2023, près de 420'000 remorques de poids total autorisé en charge de moins de 3,5 tonnes étaient immatriculées en Suisse. Cela représente une augmentation de 19 pour cent au cours des dix dernières années, alors que l'augmentation du nombre de voitures particulières immatriculées n'était que de 10 pour cent sur la même période.

Peu de constructeurs sur le marché

Il existe différentes approches techniques pour détecter une remorque qui tangue, voire dérape, et aider à la stabiliser. La tête sphérique de la barre de remorquage est équipée de garnitures de friction, ce qui supprime en partie le roulis. Ces dispositifs anti-ballotements sont à la pointe de la technologie depuis plus de 20 ans et n'ont pas été spécifiquement étudiés lors de ce test. En outre, le correcteur électronique de trajectoire (ESP, pour *electronic stability program*) du véhicule peut avoir une fonction supplémentaire qui détecte les remorques et contrôle l'ESP de manière à freiner autant que possible une remorque qui se met à tanguer.

Le test s'est toutefois concentré sur la troisième option, à savoir les systèmes anti-lacets qui actionnent automatiquement les freins de la remorque dans les situations critiques. Le marché correspondant se limite aux fournisseurs AL-KO, BL-Trading et Knott. Trois modèles de ces fournisseurs ont ainsi été testés.

Des points faibles se manifestent lors du changement de voie

Lors du test, les manœuvres de conduite l'ont clairement montré : la sécurité de conduite d'un attelage peut être considérablement améliorée par des systèmes de régulation électroniques. Un bon ESP sur le véhicule qui tracte peut déjà apporter des avantages en matière de sécurité. Mais un système stabilisateur pour la remorque elle-même améliore encore considérablement la sécurité. Les trois modèles testés fonctionnent parfaitement sur le tangage de remorques typique, mais des différences ont été constatées pour les manœuvres difficiles lors d'un changement de voie ou d'une tentative d'évitement.

Le système de la marque AL-KO ne présente aucune faiblesse et obtient donc la mention « excellent ». Mais une bonne préparation de la remorque a aussi toute son importance. Avec une charge d'appui trop insuffisante, l'attelage devient tellement instable que même le meilleur système électronique n'est d'aucune aide. En outre, il convient de régler correctement les freins de la remorque une fois par an, car même le vainqueur du test, l'AL-KO ATC 2.0, ne sert pas à grand-chose avec un système de freinage mal entretenu.

La solution de BL-Trading, le pionnier dans le domaine de la stabilisation des remorques, présente quelques faiblesses au niveau de la finition et de la manipulation. En ce qui concerne le critère décisif, la fonction de stabilisation, il arrive toutefois juste derrière AL-KO et obtient la mention « très recommandé ». En outre, il s'agit d'un système universel qui permet par exemple de passer d'une remorque à n'importe quelle autre. Le Knott ETS Plus se fait distancer dans le test en raison d'une régulation trop tardive lors d'un changement de voie, mais obtient dans l'ensemble la mention « recommandé ».



Un cours de conduite pour plus de sécurité

Le meilleur système ne sert à rien si les conductrices et conducteurs manquent d'expérience. Le TCS propose des cours de conduite avec remorque dans ses centres de formation à la conduite. Différents défis avec l'attelage du véhicule sont abordés dans le cadre d'exercices, que ce soit lors de manœuvres de stationnement, dans les virages ou en général sur les comportements de conduite et de freinage.

La bonne préparation

Afin de minimiser la probabilité de tangage et donc le risque d'accident, il est très important de bien préparer l'attelage avant de prendre la route :

- L'étape la plus importante d'une bonne préparation est le réglage de la charge d'appui. Cette dernière doit être adaptée avant chaque trajet avec une charge modifiée. La charge d'appui maximale possible selon le permis de circulation est la meilleure.
- Utiliser impérativement des pneus suffisamment profilés et correctement gonflés. La pression des pneus appropriée est indiquée dans la documentation du fabricant de la remorque.
- Bien répartir la charge dans la caravane : les objets lourds près du sol, les objets légers en hauteur.

Les systèmes de réglage doivent être installés par un ou une spécialiste.

Contact

Massimo Gonnella, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 26 | 076 367 25 33 | massimo.gonnella@tcs.ch
www.pressetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs à ses quelque 1,6 millions de membres. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 359'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectuée en moyenne 57'000 interventions, dont près de 3200 évaluations médicales et 1200 rapatriements par an. TCS Swiss Ambulance Rescue est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 17 bases logistiques et plus de 35'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 42'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 33 campings et environ 950'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.