



Un miroir supplémentaire fait des miracles.



Le bras du rétroviseur gauche du Van Hool EX permet de voir le flanc gauche et l'avant du véhicule.

Bien régler ses rétroviseurs pour éviter des malheurs

Un test avec deux véhicules mène à des constats parfois surprenants

Il y a peu, la FCBO et l'ICB ont testé les rétroviseurs d'un des véhicules de formation de la FCBO (Iveco Crossway) ainsi que d'un bus Van Hool EX sur les terrains de l'IBSR, à un jet de pierre des bureaux de la FBAA. Avec ses cinq rétroviseurs, l'EX offrait une vue parfaite devant et à côté de l'autocar. Le véhicule de formation, en revanche, bien que légalement en ordre, laissait quelque peu à désirer en termes de réglage. En collaboration avec le constructeur, les véhicules de formation ont été systématiquement modifiés et des rétroviseurs supplémentaires vont être installés.

L'instructeur Filiep Houthoofd, qui a participé au test des véhicules, estime que l'importance des rétroviseurs n'est jamais suffisamment soulignée.

“Je le répète souvent à nos chauffeurs professionnels: ‘vous n’avez qu’une paire d’yeux, mais grâce aux rétroviseurs, vous pouvez avoir des yeux partout et il faut absolument s’en servir

sans modération, car le danger guète dans chaque coin.’”

Les futurs chauffeurs en sont certes conscients, mais Filiep Houthoofd constate malgré tout que les rétroviseurs ne sont pas toujours bien réglés. Un bon réglage peut pourtant éviter bien des malheurs, et pas seulement à cause de l'angle mort. Filiep Houthoofd: “Je n’hésite pas

à insister auprès des entrepreneurs pour me charger moi-même du traçage des lignes des aires de réglage quand c'est possible. Certaines entreprises de notre secteur ont déjà aménagé une telle aire de réglage ou souhaitent le faire. C'est un investissement minimal, mais il garantit à lui seul un rendement considérable en matière de sécurité”.

L'absence d'une telle aire de réglage ne doit cependant pas être une excuse pour ne pas accorder d'attention à un réglage correct des rétroviseurs. Pour bien régler ses rétroviseurs, il faut commencer par adopter une bonne position assise. Pendant la conduite, tout affaissement ou changement dans la position de conduite idéale se traduira par une mauvaise vue dans les rétroviseurs, avec les conséquences que cela peut avoir. Aussi la FCBO y accorde-t-elle beaucoup d'attention dans ses modules de conduite défensive et d'ergonomie, tout comme dans ses formations pratiques.

Filiep Houthoofd: "Prenons l'exemple du rétroviseur convexe dans le bras droit. On constate généralement qu'il est réglé de telle sorte à voir le coin avant droit du véhicule, ce qui est compréhensible, car lorsqu'il s'agit de ne pas heurter un véhicule mal garé en tournant, ce n'est souvent qu'une question de centimètres. Mais ce réglage permanent nuit résolument à l'angle mort. Et l'excuse comme quoi la plupart des portes avant sont en verre ne tient pas la route. Notre test a démontré que c'est largement insuffisant pour éviter l'angle mort".

Autres constats

Filiep Houthoofd et ses collègues ont fait d'autres constats remarquables. "Un miroir convexe supplémentaire, monté tant à gauche qu'à droite, fait fondre comme neige au soleil tous les angles morts. Je voudrais donc insister auprès des constructeurs pour qu'ils les prévoient dès l'usine. Il serait en plus souhaitable que le réglage de tous les miroirs soit électrique, car chaque chauffeur a une autre stature. Il faut un réglage individuel qui puisse se faire facilement. Le chauffage des miroirs n'est pas non plus un luxe superflu quand il fait mauvais".

Filiep Houthoofd est par ailleurs un grand défenseur de la caméra de recul. "Il s'agit d'une manœuvre qui est d'office dangereuse, avec un gigantesque angle mort. Combien de collisions n'auraient pas pu être évitées avec une caméra de recul (équipée de préférence d'un léger signal sonore à l'intérieur et d'un autre plus bruyant à l'extérieur du véhicule)? A mon humble avis, ce genre d'investissement est vite amorti.

Nécessité démontrée

"Lors de la dernière édition de Busworld, nous avons pu découvrir nombre de systèmes de ce genre, à des prix très variables, ce qui démontre bien leur nécessité. Y compris dans notre secteur des bus et autocars.

Il serait peu sérieux et naïf de nous cacher derrière les statistiques des accidents dus à l'angle mort dans notre secteur: chaque victime est une victime de trop et je veux à tout prix souligner notre image de moyen de transport sûr. Nous avons eu une matinée particulièrement



La FCBO a bénéficié du soutien de l'IBSR et de Van Hool pour réaliser ses tests.



Les miroirs du Van Hool EX offrent une vue parfaite.



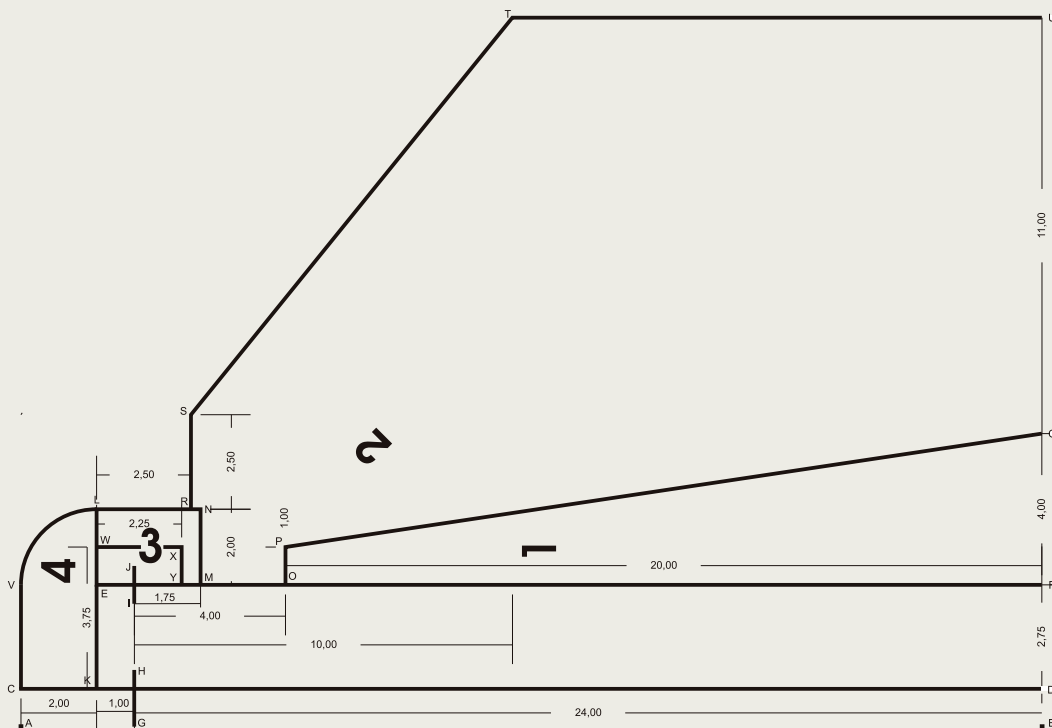
Le véhicule de formation est en ordre mais peut faire mieux. Des améliorations sont recherchées en collaboration avec le constructeur.

interactive et enrichissante, parfois surprenante, sur l'aire de réglage de l'IBSR, que je

tiens par ailleurs à remercier de la collaboration et du soutien".

Des miroirs pour voir

Pas besoin d'un dessin pour comprendre qu'il est inutile de placer des rétroviseurs si l'on n'y voit rien. D'où l'importance de viser, outre un équipement suffisant des véhicules, leur réglage correct. C'est en utilisant correctement les équipements en effet que les accidents et beaucoup de dégâts matériels peuvent être évités. Dans ce contexte, on pourrait songer à aménager une aire de réglage sur un terrain d'entreprise.



1. Des miroirs à régler

Comme indiqué dans l'introduction, il est possible d'aménager une aire de réglage sur un terrain d'entreprise. En principe, ceci nécessite juste un pinceau et un pot de peinture (de la couleur de votre choix). Vous trouverez les dimensions sur le plan ci-joint.

L'aire de réglage en tant que telle est divisée en quatre zones, qui correspondent aux champs qu'on devrait voir au moyen des différents rétroviseurs à l'avant et côté passager. Comme exposé dans l'article sur l'équipement des bus et autocars, la plupart de nos véhicules ne disposent pas d'une grande quantité de rétroviseurs. Résultat : de nombreux champs ne sont pas visibles à partir du siège du conducteur.

Il est néanmoins conseillé de régler les équipements existants du bus ou de l'autocar le mieux possible sur la zone qu'elle couvre. Les rétroviseurs d'un véhicule équipé des seuls grands rétroviseurs obligatoires seront réglés de telle sorte à couvrir au maximum la zone 1 (voir plan). Il est déconseillé de les régler de manière

à ce que la zone 2 soit également visible, entièrement ou partiellement. Ceci pourrait en effet réduire la vue de la zone originale à couvrir (zone 1).

2. Un projet flamand

Le service mobilité et travaux publics de Flandre (Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen ou MOW) a mis sur pied un projet en la matière. Il consiste dans une campagne de sensibilisation des chauffeurs et des chefs d'entreprise d'une part et dans le soutien aux entreprises pour l'aménagement d'une aire de réglage sur leurs terrains d'autre part.

La campagne vise surtout les camions mais est aussi ouverte aux bus et aux autocars.

Le soutien, quant à lui, consiste à mettre des instructions à disposition. La MOW ne dispose apparemment pas de suffisamment de moyens pour un soutien plus important.

Lorsqu'on aménage une aire de réglage, ce qui est de toute façon une bonne idée, on peut aussi

choisir de la rendre accessible au public. Pour ce faire, il faut toutefois remplir certaines conditions :

- le site doit être facilement accessible pour tout type de véhicules;
- la situation doit être telle qu'il y ait suffisamment de passage de véhicules lourds dans les environs;
- le site doit cadrer avec le plan de répartition visé par le MOW;
- l'aménagement doit faire l'objet d'un accord avec les autorités flamandes.

Pour plus d'infos : www.gewoongroter.be

3. Quid de Bruxelles et de la Wallonie ?

Il n'existe pas de projet de ce genre à Bruxelles et en Wallonie. Mais que cela ne vous décourage pas si vous êtes implanté dans une de ces deux régions. L'aménagement d'une aire de réglage des rétroviseurs se traduira inévitablement par une diminution des dommages physiques et matériels dans la circulation. Qui donc s'y opposerait ?