

manuel de sécurité routière pour les autobus et les autocars



la sécurité avant tout

doubler la fréquentation
des autobus et autocars

www.busandcoach.travel

// table des matières

1 // introduction	3
2 // un véhicule sûr	4
2.1. liste des principaux directives et règlements traitant de la sécurité routière active	5
2.2. actualisation et modification des exigences des directives et règlements relatifs à la sécurité active	5
2.3. liste des directives et règlements principaux relatifs à la sécurité passive	6
2.4. actualisation et modification des exigences des directives et règlements relatifs à la sécurité passive	7
3 // un conducteur sûr	10
3.1. temps de conduite, temps de travail et repos	11
3.2. contrôles auxquels sont soumis les conducteurs	12
3.3. formation des conducteurs	13
4 // une entreprise sûre	15
4.1. les douze règles d'or en matière de sécurité routière	16
4.2. charte de la sécurité routière volontaire pour les entreprises d'autobus et d'autocars	17
5 // aide-mémoire du conducteur	19

1 // introduction

Chaque année, les autobus et les autocars amènent des millions de passagers à leur destination en toute sécurité, et avec la plus faible empreinte écologique possible.

Bien que l'utilisation du transport collectif de personnes soit en augmentation, beaucoup de personnes ignorent encore aujourd'hui que l'autobus et l'autocar constituent ensemble le mode de transport par route le plus sûr et ce, malgré le fait qu'ils partagent l'infrastructure avec d'autres usagers et d'autres modes.

Malgré des statistiques exemplaires, la sécurité routière reste la priorité première de tout exploitant et conducteur responsable.

C'est pourquoi l'Union internationale des transports routiers (IRU) a décidé de rassembler ses récentes initiatives dans le domaine de la sécurité routière dans un manuel pratique et facile à consulter par un large public : gérants d'entreprise d'autobus et d'autocars, conducteurs, fonctionnaires, citoyens, bref toute personne qui a intérêt à ce que le secteur de l'autobus et de l'autocar conserve sa place en tête des efforts de la société, et préserve, voire améliore, ses excellents résultats sur le plan de la sécurité.

En plus d'être une précieuse source d'informations sur ce qui se fait de mieux sur le plan technique ou dans le domaine de la formation des conducteurs, le manuel contient plusieurs propositions législatives très concrètes visant à améliorer la sécurité tant au stade de la conception des véhicules qu'à celui de l'entretien, mais aussi au niveau de l'environnement opérationnel du conducteur.

En outre, le manuel aborde en détail certains aspects pratiques de la gestion d'entreprise et de la conduite au quotidien, et offre :

- aux entreprises d'autobus et d'autocars et à leurs gestionnaires des conseils simples et directs pour garantir la sécurité de leurs clients et de leurs conducteurs, notamment la signature, au niveau de l'entreprise, d'une charte volontaire pour la sécurité routière ;
- aux conducteurs professionnels d'autobus et d'autocars une série d'aide-mémoire qui résumant en instructions simples et faciles à appliquer toutes les connaissances disponibles au sein du secteur sur plusieurs aspects essentiels de la sécurité routière.

L'IRU et ses associations membres s'engagent à faire de la sécurité routière une priorité permanente en partageant le savoir-faire du secteur avec l'ensemble de ses partenaires publics et privés, ainsi qu'avec chaque entreprise et chaque conducteur d'autobus et d'autocar.

L'IRU et ses associations membres ont l'ambition d'actualiser régulièrement ce manuel et de prendre d'autres initiatives permettant au secteur de l'autobus et de l'autocar de conserver le statut de champion de la sécurité routière connu et respecté dont il jouit aujourd'hui.

2 // un véhicule sûr

Des véhicules sûrs, bien entretenus et fonctionnant en tout temps au meilleur de leurs capacités sont essentiels pour maintenir, voire améliorer, les excellentes performances des entreprises d'autobus et d'autocars en matière de sécurité routière.

D'importants progrès ont été réalisés jusqu'ici grâce à la réglementation et aux technologies innovantes mises en œuvre par les constructeurs, en collaboration avec le secteur de l'autobus et de l'autocar. Pourtant, le secteur entend aller plus loin et améliorer encore plus les performances des véhicules dans le domaine de la sécurité, afin de conserver sa position de champion de la sécurité routière.



2.1. liste des principales directives et règlements traitant de la sécurité routière active

Directive 70/388/CEE	Règlement n° 28.00 de la CEE-ONU	Avertisseur acoustique
Directive 78/316/CEE	Règlement n° 121.00 de la CEE-ONU	Identification des commandes
Directive 75/443/CEE	Règlement n° 39.00 de la CEE-ONU	Appareil indicateur de vitesse et marche arrière
Directive 70/311/CEE	Règlement n° 79.01 de la CEE-ONU	Dispositifs de direction
Directive 71/320/CEE	Règlement n° 13.10 de la CEE-ONU	Freins
Directive 2003/97/CE	Règlement n° 46.02 de la CEE-ONU	Dispositifs de vision indirecte
Directive 76/756/CEE	Règlement n° 48.03 de la CEE-ONU	Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse
Directive 92/23/CE	Règlement n° 54.00 de la CEE-ONU	Pneus

2.2. actualisation et modification des exigences des directives et règlements relatifs à la sécurité active

2.2.1. Améliorer la tenue de route

Situation actuelle :

Les systèmes ESP - Electronic Stability Programme (ESP) : actuellement mentionné dans la directive 71/320/CEE et le règlement n° 13.10 de la CEE-ONU sur les dispositifs de freinage. Ce système de contrôle électronique améliore la stabilité dynamique du véhicule.

Système de surveillance de la pression des pneumatiques - Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) : actuellement utilisé sur base volontaire.

Pneus : actuellement réglementés par la directive 92/23/CE et les règlements 54.00 et 117 de la CEE-ONU. Des pneus à faible résistance au roulement (LRRT, low rolling resistance tyres) sont également utilisés.

Recommandations de l'IRU :

Les véhicules équipés de l'ESP devraient être équipés d'un système TPMS.

Ce système devrait être obligatoire afin de garantir une pression optimale des pneus, et automatiquement associé à l'usage de pneus LRRT afin de garantir en permanence la maximisation des performances du véhicule en matière de sécurité et de respect de l'environnement (économie de carburant).

- Les technologies ESP et TPMS devraient être obligatoires pour les véhicules des catégories II et III.
- Une période transitoire suffisante doit être prévue avant l'instauration d'une utilisation obligatoire pour tous les véhicules M3.
- Une campagne de promotion et d'information sur l'efficacité des technologies doit être mise sur pied.

2.2.2. Améliorer la vision indirecte du conducteur

Situation actuelle :

Rétroviseurs : actuellement réglementés par la directive 2003/97/CE sur les dispositifs de vision indirecte (telle que modifiée par la directive 2005/27/CE) et le règlement n° 46 de la CEE-ONU (le groupe de travail GRSG a créé un groupe de travail informel sur les systèmes à caméra).

Recommandations de l'IRU :

- Les rétroviseurs entre la porte et le volant, ainsi qu'un rétroviseur horizontal à l'avant doivent être obligatoires pour tous les autobus afin d'améliorer la visibilité indirecte des personnes qui montent dans le véhicule ou en descendent.
- Les exigences relatives à la condensation des vitres dans les autobus et autocars doivent être similaires à celles prévues pour les voitures.

→ Améliorations au niveau de la conception des rétroviseurs afin d'éliminer les angles morts des deux côtés du véhicule.

→ Étudier l'utilisation de systèmes de surveillance caméra et de radars en complément ou en remplacement des rétroviseurs standards.

2.2.3. Améliorer les systèmes d'aide en cas de marche arrière

Situation actuelle :

Caméras, systèmes radar : pas d'exigence légale, toujours laissé à l'initiative du transporteur.

Recommandations de l'IRU :

- L'utilisation de la technologie existante (systèmes de radar, caméras, etc.) doit être encouragée et soutenue.

2.3. liste des directives et règlements principaux relatifs à la sécurité passive

Directive 92/22/CEE	Règlement n° 43.00 de la CEE-ONU	Vitrages de sécurité
Directive 92/24/CEE	Règlement n° 89.00 de la CEE-ONU	Limiteurs de vitesse
Directive 74/408/CEE	Règlement n° 80.01 de la CEE-ONU	Résistance des sièges
Directive 77/541/CEE	Règlement n° 16.04 de la CEE-ONU	Ceintures de sécurité
Directive 76/115/CEE	Règlement n° 14.06 de la CEE-ONU	Ancrage des ceintures de sécurité
Directive 70/221/CEE	Règlement n° 34.02 de la CEE-ONU	Réservoir de carburant
Règlement (CE) n° 661/2009		Sécurité générale



2.4. actualisation et modification des exigences des directives et règlements relatifs à la sécurité passive

2.4.1. Empêcher la propagation du feu et protéger les zones à risques du véhicule contre les incendies

Situation actuelle :

- Les matériaux utilisés pour la construction de l'intérieur de la carrosserie des autobus et des autocars (règlement (CE) n° 661/2009 relatif à la sécurité générale des véhicules).
 - Les matériaux utilisés empêchent autant que possible, ou du moins retardent, la propagation du feu afin de permettre aux occupants d'évacuer le véhicule en cas d'incendie.
- Systèmes de détection (règlement n° 107 de la CEE-ONU).
 - Système de détection des incendies dans le compartiment moteur obligatoire (en sus de l'application de la norme Euro VI).
 - Système de détection de fumée ou de température excessive dans le compartiment intérieur (prescription adoptée lors de la 100e session du groupe de travail GRSG de la CEE-ONU en avril 2011).
 - Accord volontaire sur l'installation de systèmes de détection incendie dans le compartiment moteur des nouveaux autobus et autocars (prise d'effet : janvier 2011).
- Test des câbles électriques (règlement n° 118 de la CEE-ONU) obligatoire à partir du 9 décembre 2012 (nouveaux types).
- Test du comportement ignifuge des matériaux isolants (règlement n° 118 de la CEE-ONU) obligatoire à partir du 9 décembre 2012 (nouveaux types) et du 9 décembre 2015 (tous types).
- Test du comportement au feu des matériaux (règlement n° 118 de la CEE-ONU) obligatoire à partir du 9 décembre 2012 (nouveaux types) et du 9 décembre 2015 (tous types).

Recommandations de l'IRU :

L'IRU et ses membres sont favorables à une installation, à la source, de systèmes de détection d'incendie et de fumée et de systèmes d'extinction d'incendies dans le compartiment moteur. Il conviendrait également d'envisager l'installation de systèmes de détection dans les compartiments passagers et bagages, en sus d'une utilisation accrue de matériaux ignifuges dans la construction des véhicules.

Une inspection périodique des véhicules permet de réduire les risques d'incendie et les problèmes mécaniques, et de rehausser le niveau de sécurité ainsi que le respect des normes dans le secteur du transport routier.

Un bon entretien de toutes les composantes mécaniques des autocars et autobus permet de réduire considérablement tout risque d'incendie.

La liste des points à inspecter avant et après un trajet (établie dans l'aide-mémoire anti-incendie de l'IRU) peut contribuer à la prévention des incendies dans les autocars et autobus. Il convient de transmettre soigneusement cet aide-mémoire à l'ensemble des conducteurs et de le diffuser auprès de tous les organismes concernés du secteur du transport de personnes.

2.4.2. Améliorer l'évacuation du véhicule

Situation actuelle :

- Le règlement (CE) n° 661/2009 abroge la directive 2001/85/CE pour les véhicules neufs à partir de 2014.
 - Les carrosseries des véhicules sont conçues et construites de façon à permettre la conduite du véhicule de manière sûre et stable, même à pleine capacité. Des mesures sont prises pour assurer l'accès et l'évacuation du véhicule en sécurité, notamment en cas d'urgence.
 - Les véhicules de la classe I sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs de chaise roulante.

- Le groupe de travail GRSG s'est penché sur un certain nombre de portes de service et de secours, en particulier la porte du conducteur qui doit être admise comme porte de secours (règlement n° 107 de la CEE-ONU). Des travaux sont en cours sur les portes de service, les fenêtres et les issues de secours.

Recommandations de l'IRU :

- À l'extérieur : le bouton d'urgence doit se trouver à une distance située entre 1000 et 1500 mm du sol et à 500 mm maximum de la porte.
- À l'intérieur : les issues de secours doivent être correctement indiquées et placées d'une manière harmonisée (un bouton ou une poignée recouverte de plexiglas).
- À l'intérieur et à l'extérieur : verrouillage/déverrouillage central de toutes les portes et fenêtres de secours avec un dispositif universel électronique ou manuel.
- Le couloir des véhicules doit être conçu et construit de manière à permettre le libre passage des passagers.

2.4.3. Prévoir l'éclairage d'urgence des sorties de secours

Situation actuelle :

Les issues de secours sont marquées.

Recommandations de l'IRU :

- La signalisation des issues de secours doit être lumineuse pour permettre aux passagers de s'orienter en cas d'accident dans des conditions de mauvaise visibilité.
- Les issues de secours doivent être indiquées par un signal lumineux portant le pictogramme vert normalisé d'une personne qui court, qui reste allumé en cas d'accident.

2.4.4. Mettre en œuvre des systèmes de véhicule avancés

Situation actuelle :

- Régulateur de vitesse (Cruise control) : autorisé – sur base volontaire.

- Régulateur de vitesse actif (Distronic) ou adaptatif : autorisé – sur base volontaire.

- Tyre Pressure Monitoring System (TPMS) : autorisé (règlement (CE) n° 661/2009).

- Système d'avertissement de changement de voie de circulation : obligatoire à partir de 2014 (règlement (CE) n° 661/2009).

- Système avancé de surveillance des freins : obligatoire à partir de 2014 (règlement (CE) n° 661/2009).

- Système d'avertissement de collision frontale : autorisé – sur base volontaire.

- Système Driver Alert Control (DAC) : autorisé – sur base volontaire.

Recommandations de l'IRU :

- Le régulateur de vitesse n'est pas optimal. Le système Distronic est plus efficace parce qu'il adapte automatiquement la vitesse du véhicule en fonction de la circulation.
- Tous les systèmes avancés énumérés ci-dessus relèvent de la responsabilité du conducteur.

2.4.5. Harmoniser les tableaux de bord et les commandes ergonomiques de toutes les marques de véhicules.

Situation actuelle :

Les tableaux de bord et les commandes ergonomiques diffèrent selon les véhicules.

La directive 78/316/CEE sera remplacée par le règlement (CE) n° 661/2009.

Recommandations de l'IRU :

- Les exigences définies dans la norme ISO doivent être étendues aux autobus et autocars / règlement n° 121 de la CEE-ONU.
- Commandes, cadrans et dispositifs d'avertissement faciles à identifier/visualiser.



2.4.6. Améliorer la conception des sièges

Situation actuelle :

Les exigences en matière de performances sont définies dans le règlement n° 107 de la CEE-ONU et dans le règlement n° 14 de la CEE-ONU pour les ancrages des ceintures de sécurité.

Recommandations de l'IRU :

- Des améliorations à l'arrière du siège sont toujours possibles pour accroître la sécurité.
- Les sièges à suspension peuvent améliorer le confort et dès lors réduire la fatigue lors des transports longue distance. Cependant, les avantages pour la sécurité ne sont pas transposables en milieu urbain lorsque des mesures (infrastructure) de modération du trafic peuvent créer un danger pour la sécurité.
- Position de la ceinture supérieure : l'ancrage effectif doit être marqué en permanence dans le véhicule ou le siège afin de définir la position enfant ou la position adulte. Ce système situe automatiquement la ceinture au niveau de l'épaule de l'occupant.

2.4.7. Faire fonctionner les feux stop en cas d'utilisation d'un ralentisseur

Situation actuelle :

Les feux stop ne fonctionnent pas lorsqu'un ralentisseur est utilisé.

Recommandations de l'IRU :

- Les feux stop doivent fonctionner lorsqu'un véhicule freine pour éviter les situations dangereuses pour d'autres usagers.
- Le secteur du transport routier demande des règles de sécurité obligatoires dans ce domaine et, entre-temps, s'engage, sur une base volontaire, à fixer un câble relié aux feux stop.

2.4.8. Optimiser le placement et la fixation des accessoires

Situation actuelle :

Les accessoires ne sont pas fixés et ne sont pas situés à un endroit approprié.

Recommandations de l'IRU :

- Les distributeurs de boissons doivent être installés dans un endroit où ils peuvent être utilisés en toute sécurité et ne peuvent présenter un danger pour la sécurité des conducteurs et des passagers.
- Les commandes des équipements DVD/vidéo doivent être situées dans un endroit sûr et inaccessible pendant que le conducteur est occupé à conduire le véhicule.
- (le cas échéant) Prévoir la possibilité d'encastrer des écrans LCD dans les appuie-tête des sièges d'autocar.

2.4.9. Systèmes de transport intelligents (ITS) / Systèmes de navigation

Situation actuelle :

Actuellement mis en œuvre sur base volontaire.

Recommandations de l'IRU :

- eCall :
 - Gain de temps lorsqu'un incident se produit : les services d'urgence peuvent réagir plus vite;
 - Promouvoir l'utilisation de l'eCall, y compris parmi les autres usagers.
- Les systèmes de navigation doivent faciliter l'utilisation de toutes les infrastructures routières et communiquer des informations détaillées sur les obstacles à la libre circulation des autobus et autocars, tels que des ponts ou tunnels trop bas, ou des voies de circulation à gabarit/poids limité.

3 // un conducteur sûr

Les conducteurs ne prennent pas de raccourcis lorsqu'il s'agit de sécurité routière, et un cadre réglementaire très développé est en place pour éviter toute tentation. Les conducteurs doivent être en parfaite santé, reposés et en forme afin de ne jamais faillir aux clients placés sous leur vigilance. Ils doivent être compétents et formés, mais également contrôlés, afin de s'assurer que la sécurité sans cesse renforcée reste la caractéristique première du transport en autobus et autocar.



3.1. temps de conduite, temps de travail et repos

Situation actuelle :

Les conducteurs doivent respecter toute une série de règles visant à s'assurer qu'ils prennent suffisamment de repos et observent les limites journalières et hebdomadaires en ce qui concerne les temps de travail et de conduite.

Règlement (CE) n° 561/2006 sur les temps de conduite et de repos dans l'UE (en vigueur depuis mai 2007)

- Repos hebdomadaires réguliers obligatoires de 45 heures (au minimum un fois toutes les deux semaines).
- Repos hebdomadaire réduit de 24 heures (au maximum une fois toutes les deux semaines) et obligation de compenser toute réduction du repos régulier de 45 heures par un repos prolongé dans les trois semaines.
- Repos quotidien régulier de 11 heures obligatoires une fois par période de 24 heures. Possibilité de réduire le repos journalier à 9 heures 3 fois par semaine.
- Pause de minimum 45 minutes toutes les 4,5 heures de conduite.
- Temps de conduite hebdomadaire plafonné à 56 heures.

- Les trajets domicile-véhicule ne peuvent pas être assimilés à des périodes de repos.
- Règles strictes en matière de repos pour les conducteurs affectés à des circuits en autocar d'une durée comprise entre 6 et 12 jours. (Ces règles seront incluses ici).

Directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail dans le transport routier (en vigueur depuis le 23 mars 2005)

- Complète et couvre l'ensemble des travailleurs mobiles (y compris les indépendants) qui sont soumis au règlement (CE) n° 561/2006 de l'UE relatif aux temps de conduite et de repos.
- Semaine de travail de maximum 48 heures calculée sur une période de référence de quatre mois.
- Travail nocturne limité à 10 heures par période de 24 heures.
- Pause obligatoire après 6 heures de travail.

Recommandations de l'IRU :

Le règlement (CE) n° 561/2006 a été principalement conçu pour les poids lourds, mais il s'applique actuellement au secteur de l'autobus et de l'autocar également. Il ne reflète pas les différents modèles de travail des conducteurs d'autobus et d'autocars.

3.2. contrôles auxquels sont soumis les conducteurs

Situation actuelle :

Les conducteurs d'autobus et d'autocar sont de vrais professionnels. Cela n'empêche pas qu'ils soient régulièrement contrôlés de manière à ce que le client puisse avoir confiance en leur aptitude au travail.

Règlement (CE) n° 3821/85 concernant le tachygraphe (en vigueur depuis 1985)

- Tous les véhicules affectés à des opérations relevant du champ d'application des règles européennes en matière de temps de conduite et de repos doivent être équipés d'un tachygraphe – un appareil de contrôle sécurisé qui enregistre les temps de conduite, de repos et de travail du conducteur.
- Depuis mai 2006, tous les véhicules neufs doivent être équipés d'un tachygraphe numérique, un appareil doté d'éléments de sécurité encore plus pointus et constamment mis à jour afin d'empêcher toute falsification des enregistrements des temps de conduite et de repos.
- Le tachygraphe pourra à l'avenir être relié à un système de positionnement par satellite afin de renforcer la sécurité et d'intégrer le véhicule dans des systèmes de technologies de l'information, dont « eCall », et probablement d'autres mesures améliorant la sécurité routière.

Directive 2006/22/CE concernant les contrôles (en vigueur depuis mai 2006)

- Détermine la fréquence minimale de contrôles nécessaire pour garantir le respect des règles européennes en matière de temps de conduite et de repos et du règlement relatif au tachygraphe numérique. Un minimum de 3% des jours prestés par le conducteur doivent être contrôlés.
- Les autorités de contrôle des États membres doivent effectuer au minimum six contrôles transfrontaliers par an en collaboration avec les autorités du pays voisin. Elles doivent élargir leur champ de coopération afin d'accroître l'efficacité des contrôles du respect des temps de conduite et de repos et des règles de sécurité par le biais de programmes communs de formation, la normalisation des niveaux d'équipement et des systèmes électronique d'échange d'informations et de renseignements.

Recommandations de l'IRU :

L'IRU et ses membres souhaitent que les conducteurs soient soumis à des contrôles rigoureux et que les coupables d'infractions sévères soient sévèrement sanctionnés. L'IRU salue le recours aux nouvelles technologies et aux contrôles fondés sur le renseignement ciblant les entreprises qui présentent un risque connu ou manifeste. L'IRU soutient également les nouvelles mesures actuellement débattues au sein de l'UE et qui visent à rendre le tachygraphe numérique plus difficile à manipuler et à imposer une formation plus rigoureuse pour les organes et agents de contrôle chargés de faire respecter les lois.



3.3. formation des conducteurs

Situation actuelle :

Au vu de toutes les responsabilités et obligations légales pesant sur les épaules des conducteurs d'autobus et d'autocars, il est naturel qu'une importance primordiale soit accordée à la formation.

Directive 2003/59/CE concernant la formation des conducteurs (en vigueur depuis le 10 septembre 2008)

- Un permis de conduire de catégorie professionnelle n'est plus suffisant pour accéder à un emploi dans le secteur. Tous les nouveaux conducteurs professionnels doivent obtenir un certificat d'aptitude professionnelle (CAP) européen.
- Le CAP est obtenu à la suite de 280 heures de formation obligatoire suivies par un test ou en réalisant les modules 1 à 4 suivis par un examen pratique et théorique, toujours sous l'égide d'une entité agréée par l'État membre.
- Tous les conducteurs doivent suivre 35 heures de formation continue tous les cinq ans pour conserver leur CAP.
- La formation et la preuve de l'aptitude professionnelle sont fortement orientées vers la sécurité routière. La directive définit, entre autres, les compétences de base suivantes :
 - Formation poussée aux techniques de conduite défensive fondées sur la conduite sûre et écologique, couvrant la connaissance des caractéristiques techniques et du fonctionnement des éléments de sécurité et des limites d'utilisation des freins, une meilleure utilisation combinée freins et ralentisseur, l'utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, l'attitude à adopter en cas de défaillance.
 - Pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers, y compris utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, spécificités du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants).
 - Connaissance des périodes de travail maximales ainsi que des principes, de l'application et des conséquences des règlements

européens relatifs aux temps de conduite et de repos et à l'utilisation du tachygraphe.

- Connaissance de la réglementation relative au transport de voyageurs, au transport de groupes spécifiques, aux équipements de sécurité, aux ceintures de sécurité et au chargement du véhicule.
- Sensibilisation aux risques de la route et à la typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques et causes des accidents de la circulation impliquant des autocars, conséquences humaines, matérielles, financières.
- Capacité à réagir à toutes les situations d'urgence afin de garantir la sécurité de tous les passagers et des autres usagers de la route, par le biais d'une formation couvrant les premiers secours, les procédures d'évacuation en cas d'incendie et la gestion des conflits entre conducteurs et passagers.
- Conscience de l'importance de l'aptitude physique et mentale pour la sécurité routière ; connaissance des principes d'une alimentation saine, des effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, des symptômes, causes, effets de la fatigue et du rôle fondamental du cycle activité/repos.

Recommandations de l'IRU :

L'IRU fait tout pour assurer que la directive européenne sur la formation des conducteurs améliore effectivement les compétences et la sécurité dans la pratique et pas seulement sur papier.

La qualité de la formation et les capacités en matière de formation au niveau de l'UE (infrastructures, instructeurs) doivent être rapidement renforcées.

Les États membres doivent ouvrir des registres nationaux d'instituts de formation afin d'en surveiller le nombre et les normes qu'ils appliquent. Les gouvernements doivent apporter leur soutien concret aux organes de formation agréés qui constituent de vrais centres d'excellence en termes de formation, comme les institutions de formation accréditées par l'Académie de l'IRU.

Un meilleur contrôle et une meilleure coordination du processus d'accréditation des instituts de formation, des formateurs et des programmes seront essentiels pour garantir l'application de normes cohérentes en matière de formation à l'échelle de l'UE.

ÇA NE VOUS ETONNE PAS QUE LES GENS PREFERENT

rembourser un crédit auto chaque mois,
payer une assurance auto mensuelle,
faire le plein chaque semaine,
perdre des heures dans les bouchons
laver leur voiture deux fois par mois,
acheter une vignette chaque année,
laisser de grosses sommes chez le garagiste,
payer pour se garer,
et acheter des accessoires comme
du lave-glace,
des pneus hiver et des désodorisants

**plutôt que d'acheter un abonnement de bus
mensuel pour s'asseoir tranquillement chaque
matin avec de la lecture en allant au travail ?**

BOUGEZ MALIN

www.busandcoach.travel

4 // une entreprise sûre

La sécurité des clients, de l'équipage et des autres usagers de la route est une priorité pour toutes les entreprises d'autobus et d'autocars. Pour tout professionnel qui se respecte, tout accident est un accident de trop.

Même si le transport en autobus et autocar est le mode de transport routier le plus sûr, l'amélioration de la sécurité est une tâche de tous les jours et un engagement prioritaire de chaque entreprise et de sa direction.

4.1. les douze règles d'or en matière de sécurité routière

1. Veiller à ce que les conducteurs et l'équipage soient conscients des exigences en matière de port de la ceinture de sécurité et aient reçu une formation approfondie relative au type de véhicule qu'ils vont conduire.
2. Rappeler aux passagers les consignes de sécurité et le port obligatoire de la ceinture (par exemple, en projetant une vidéo dans les véhicules des catégories II et III).
3. Veiller à ce que les conducteurs soient toujours en parfaite santé grâce à la promotion d'un style de vie sain et une formation permanente à la conduite défensive et à d'autres techniques et meilleures pratiques en matière de sécurité routière.
4. Veiller à ce que les conducteurs connaissent et respectent à tout moment les règles en matière de temps de conduite et de repos grâce à une formation et une supervision rigoureuses et à une planification appropriée des opérations.
5. Veiller à ce que les acheteurs tels que les voyagistes comprennent que toutes les opérations de transport doivent être effectuées dans le respect de la réglementation sociale (principe de coresponsabilité).
6. Veiller à ce que les conducteurs connaissent les besoins spécifiques de leurs passagers et les implications en matière de sécurité routière liées au transport d'enfants, de personnes âgées ou de personnes handicapées.
7. Veiller à ce que les conducteurs soient formés au respect des limites de vitesse.
8. Veiller à ce que les conducteurs et l'équipage sachent qu'il leur est interdit de consommer des boissons alcoolisées ou des médicaments susceptibles de modifier le comportement pendant les heures de travail et les instruire, via une formation spécifique, des effets néfastes d'une telle consommation en dehors des heures de travail sur leur capacité à exécuter leurs tâches en toute sécurité.
9. Obliger les conducteurs à porter leur veste fluorescente lorsqu'ils sont en dehors du véhicule pendant leur service.
10. Mettre en place des procédures en matière de stationnement sécurisé et veiller à ce que tous les conducteurs aient été formés aux procédures d'évacuation de tous les types de passagers.
11. Former les conducteurs aux techniques de conduite défensive et veiller à ce qu'ils connaissent mieux les causes principales des accidents impliquant le véhicule ou les passagers, ainsi que la manière de les éviter.
12. Élaborer et mettre en œuvre une politique garantissant une amélioration constante des performances de l'entreprise dans le domaine de la sécurité routière.

4.2. charte de la sécurité routière volontaire pour les entreprises d'autobus et d'autocars



L'IRU invite chaque entreprise d'autobus et d'autocars qui le désire à adhérer à cette charte volontaire pour la sécurité routière.

En signant la charte, l'entreprise s'engage publiquement à mettre en œuvre ses dispositions de manière régulière et vérifiable.

1. Planifier les transports de manière à remplir ses obligations de sécurité

- Planifier les transports de manière à respecter les règles concernant les heures de conduite et les temps de repos.
- S'assurer que le poids du véhicule respecte les prescriptions en matière de charge minimale et maximale par essieu.
- Planifier les transports de manière à respecter les exigences concernant la vitesse, l'itinéraire et autres restrictions de circulation. En l'absence de restrictions, s'assurer que l'itinéraire le plus sûr est emprunté.
- S'assurer que les véhicules sont garés de façon à ne pas nuire à la sécurité routière.

2. Contrôler le respect de la loi par les conducteurs

- Contrôler régulièrement que les conducteurs sont en possession des permis et certificats de formation professionnels et autres documents exigés par la loi, et qu'ils ont reçu une formation appropriée.
- Contrôler les disques de tachygraphe afin de s'assurer du respect des temps de conduite et de repos.
- Donner une suite adéquate à toute plainte à l'encontre du conducteur.
- Veiller à ce que les conducteurs aient pleinement conscience de leurs obligations, notamment en ce qui concerne leurs passagers, et s'en acquittent.

3. Encourager la formation professionnelle allant au-delà des minima légaux

- Encourager les conducteurs à comprendre leurs responsabilités envers leurs passagers, les autres usagers de la route et les communautés qu'ils côtoient.
- Faire en sorte que les conducteurs soient formés selon des normes internationalement reconnues, telles que celles des centres de formation accrédités par l'Académie IRU.
- Conserver des preuves de cette formation.
- Réévaluer régulièrement les performances des conducteurs qui ont fait l'objet de réclamations.

- Remettre à chaque conducteur un exemplaire personnel des aide-mémoire de l'IRU et/ou de tout autre instrument de sécurité routière produit par l'IRU ou les associations nationales, le cas échéant.

4. S'assurer que les véhicules sont sûrs et bien entretenus

- S'assurer, par un entretien préventif et des contrôles avant le départ, que les véhicules soient toujours en état de rouler en sécurité.
- S'assurer que les véhicules soient bien préparés en fonction de l'état des routes et des conditions climatologiques possibles et prévoir l'équipement indispensable à cet effet (par exemple, chaînes à neige en hiver).
- Mettre en œuvre des conseils en matière d'entretien des véhicules.
- Mettre en œuvre des procédures permettant aux conducteurs de signaler des défauts.

5. Respecter les autres usagers de la route et les piétons

- Instruire et former les conducteurs aux techniques de conduite « défensive ». En particulier, ne pas suivre de près les autres véhicules.
- Rappeler aux conducteurs la grande vulnérabilité des piétons, des cyclistes et des motocyclistes.
- S'assurer que les conducteurs utilisent au maximum les autoroutes et routes importantes, et qu'ils évitent de traverser des zones résidentielles, à l'exception des autobus et autocars desservant celles-ci.

6. Promouvoir la santé de leurs employés

- Respecter la responsabilité des employeurs envers leurs employés en matière de santé au travail.
- Prendre des mesures concrètes pour encourager les conducteurs à adopter un style de vie sain en évitant de conduire sous l'influence de médicaments inappropriés.
- Informer les conducteurs de manière appropriée sur les dangers sanitaires qu'ils peuvent rencontrer sur des itinéraires spécifiques, notamment concernant les épidémies.

doubler la fréquentation des autobus et autocars

Rejoignez-nous!

www.busandcoach.travel



facebook.com/SmartMoveCampaign



[@Smart_Move](https://twitter.com/Smart_Move)



[SmartMoveCampaign](https://www.youtube.com/SmartMoveCampaign)



[smart_move](https://apps.apple.com/app/smart-move/id123456789)

5 // aide-mémoire du conducteur

Aide-mémoire anti-incendie pour les bus/autocars

Afin de prévenir les risques d'incendie sur les véhicules, l'IRU a élaboré un aide-mémoire sur les contrôles périodiques à intégrer dans les activités d'entretien des compagnies de transport.

Un contrôle régulier des véhicules peut garantir une détection précoce des anomalies et des problèmes du véhicule susceptibles d'occasionner un incendie.

Responsabilités du conducteur

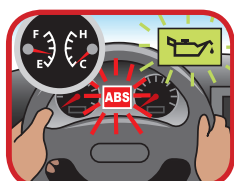
Avant de prendre la route



Le conducteur doit impérativement contrôler :

- ✓ La pression des pneus (contrôle visuel quotidien - test des pneus hebdomadaire). Veiller notamment à ce que les pneus jumelés ne se touchent pas.
- ✓ Qu'il n'y a pas de fuite de liquide au sol (contrôle visuel). Veiller à ce qu'il n'y ait pas de fuite d'huile par le pot d'échappement et pas trop de fumée bleue (consommation d'huile du turbocompresseur).
- ✓ Que les systèmes de préchauffage (moteur et habitacle) fonctionnent correctement.
- ✓ Qu'il n'y a pas de résidus dans le système d'échappement.

En cours de route



Le conducteur doit impérativement :

- ✓ Vérifier la jauge de température du liquide de refroidissement.
- ✓ Vérifier le témoin du système de détection d'incendie (les véhicules doivent en être équipés).
- ✓ Contrôler les systèmes de détection de fumée et de chaleur dans les compartiments internes (les véhicules doivent en être équipés).
- ✓ Vérifier le système de contrôle de la pression des pneus pour autant que le véhicule en soit équipé.
- ✓ Eviter toute surchauffe. Arrêter le véhicule en cas de surchauffe du moteur, des freins ou du ralentisseur / ou en cas d'odeurs ou de fumées suspectes.
- ✓ Se garer dans un endroit sûr.

- ✓ Eviter la surcharge, qui fait augmenter toutes les températures !
- ✓ Consigner tout dysfonctionnement dans le rapport d'activité quotidien, avec le kilométrage et l'heure.
- ✓ Vérifier tous les témoins lumineux.
- ✓ Vérifier le bon fonctionnement du ralentisseur (hydraulique ou électrique).

Arrivé à destination



Le conducteur doit impérativement :

- ✓ Informer le personnel technique et/ou le conducteur suivant de tout dysfonctionnement.
- ✓ Remettre un exemplaire du rapport d'activité quotidien au personnel technique ou au gestionnaire de flotte.
- ✓ Chaque jour, contrôler visuellement le compartiment moteur du véhicule et les équipements environnants et signaler tout problème au personnel technique.
- ✓ Veiller à ce que les poubelles du véhicule soient vidées quotidiennement.
- ✓ S'assurer que toutes les sources de chaleur externes (équipements de cuisine, de chauffage) sont éteintes.

Au retour de l'autocar



- ✓ Garer le véhicule et éteindre la batterie principale (lorsque cela est possible). Ceci déconnecte les batteries de l'alternateur, éliminant ainsi un risque d'incendie dû à une défaillance électrique interne.

Responsabilités du personnel d'entretien des véhicules



Le technicien responsable de l'entretien du véhicule doit impérativement contrôler régulièrement que :

- ✓ Les problèmes signalés dans le rapport du conducteur ont été résolus, et les mesures prises enregistrées et classées.
- ✓ Les systèmes de détection d'incendie sont bien connectés dans le compartiment moteur.

- ✓ Les systèmes de détection de fumée sont bien connectés dans les toilettes et le compartiment couchette du conducteur.
- ✓ Le câble B+ de l'alternateur (alimentation directe de la batterie) et le câble B+ du démarreur sont correctement branchés.
- ✓ Les câbles ne sont pas détendus ou débranchés et qu'ils évitent tout contact avec le sol.

Responsabilités du personnel d'entretien des véhicules



- ✓ Aucun liquide (carburant, fluide de direction assistée, huile pour moteur, moyeux et boîte à vitesse) n'entre en contact avec une surface chaude.
- ✓ Il n'y a pas de fuite d'huile au pivot de la soupape de décharge du turbocompresseur.
- ✓ Il n'y a pas de fuite dans les capteurs.
- ✓ Les niveaux : liquide de refroidissement, huile (contrôle hebdomadaire) sont corrects.
- ✓ Il n'y a ni carburant ni huile sur les matériaux isolants à l'intérieur du

compartiment du moteur.

- ✓ Les systèmes de préchauffage fonctionnent correctement (moteur et habitacle).
- ✓ Le ralentisseur (gaz d'échappement, hydraulique ou électrique) fonctionne correctement et que tous les équipements annexes sont sans défaut (valves ou conduits cassés, fuites).
- ✓ Le système d'échappement est hermétique/isolé.
- ✓ Le niveau de lubrifiant dans les moyeux est suffisant.
- ✓ L'état des freins est satisfaisant.
- ✓ Les extincteurs sont bien à bord du véhicule et fonctionnent correctement.
- ✓ Les issues de secours sont opérationnelles.
- ✓ Il n'y a pas de fuite dans les conduits d'essence.

Mesures à prendre en cas d'incendie ou d'urgence



- ✓ (Essayer de) garer le véhicule dans une zone sûre.



- ✓ Serrer le frein à main.



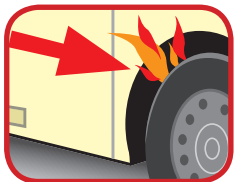
- ✓ Dire à l'équipage de se tenir à bonne distance du véhicule.



- ✓ Ouvrir les portes afin de permettre aux passagers de sortir rapidement.



- ✓ Couper le moteur. Isoler la batterie en activant l'interrupteur général quand c'est possible. Couper la climatisation/le chauffage.



- ✓ Identifier la source du feu.



- ✓ Informer les services d'urgence appropriés en leur donnant autant d'informations que possible sur l'incident ou l'accident et le nombre de personnes concernées.



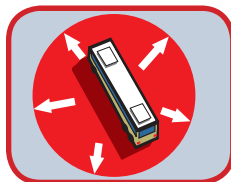
- ✓ S'il est possible de le faire sans danger, utiliser les extincteurs pour maîtriser les incendies minimes. **NE PAS OUVRIR LE COMPARTIMENT DU MOTEUR S'IL EST EN FEU.**



- ✓ Endosser le gilet réfléchissant et disposer correctement au sol les panneaux d'avertissement. Sécuriser la zone de l'incident.



- ✓ S'assurer que l'équipage est en sécurité, à bonne distance du véhicule.



- ✓ S'écarter de la zone de l'accident ou de la situation d'urgence, conseiller aux autres personnes de s'écarter et suivre les conseils des services d'urgence.

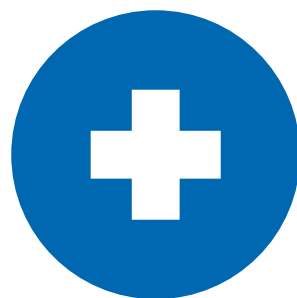
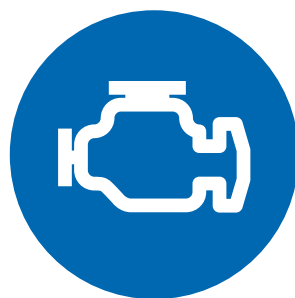
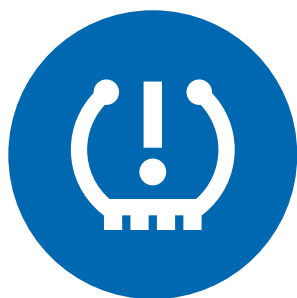
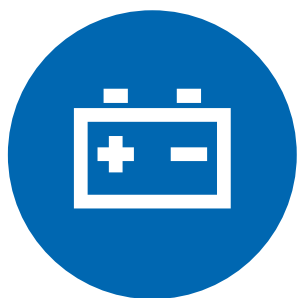


- ✓ Signaler l'incident aux responsables de l'entreprise.

Ce aide-mémoire vous est offert par l'**Académie de l'IRU**, l'organe de formation de l'**Union Internationale des Transports Routiers (IRU)**. Découvrez nos formations sur www.iru.org/academy

Aide-mémoire hiver pour les conducteurs et transporteurs

Avant la saison hivernale



Composants électriques

Courroie de transmission

- ✓ Contrôler les éventuelles craquelures ou déchirures (pouvant survenir en cas de températures extrêmes).
- ✓ Vérifier la bonne tension (une courroie lâche peut réduire le rendement de l'alternateur et vider la batterie).

Connexions électriques

- ✓ Vérifier que le véhicule et sa remorque sont bien connectés.

Batterie

- ✓ Vérifier que la batterie est suffisamment chargée (elle est davantage sollicitée avec la baisse des températures).

Alternateur

- ✓ Vérifier le taux de charge lorsque le système est en pleine charge et tous les équipements en service.

Pneus

Pneus hiver

- ✓ Utiliser des pneus portant les marques M+S, M.S ou M&S (ils offrent une meilleure traction et facilitent la conduite dans certaines situations, notamment sur boue et neige).
- ✓ Monter les pneus hiver sur l'essieu moteur au minimum (vérifier les exigences nationales).

Pression des pneus

- ✓ Gonfler correctement les pneus pour permettre une bonne adhérence, conserver une bonne distance de freinage et maîtriser le véhicule (les températures hivernales agissent sur la pression des pneus).
- ✓ Suivre les pressions recommandées dans le manuel du véhicule.

Fluides

Radiateur

- ✓ Contrôler l'état général, les durites, la fermeture et l'ouverture du thermostat.

Antigel

- ✓ Compléter si nécessaire en respectant le rapport d'eau distillée et d'antigel recommandé.
- ✓ Déterminer le point de congélation du mélange avec un testeur quand le moteur est froid.

Liquide lave-glace

- ✓ Utiliser un liquide résistant à basse température.

Niveaux du groupe motopropulseur

- ✓ Utiliser une huile de haute qualité (protège le moteur lors des démarrages à froid).

Huile et filtre

- ✓ Utiliser l'huile recommandée par le constructeur et vérifier les niveaux manuellement.

Déshydrateur d'air

- ✓ Remplacer si nécessaire.

Séparateur d'eau

- ✓ Purger dans le circuit de carburant.

Équipements divers

En cas d'incident/accident

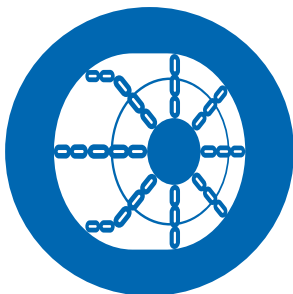
- ✓ Emporter avec soi une trousse de premiers secours, une carte, un grattoir à glace, un balai à neige, une lampe de poche, des triangles de signalisation, des balises lumineuses, un câble de remorquage et des câbles de batterie, une pelle, un sac de sable, une couverture, des gants et un téléphone mobile.

Système de chauffage auxiliaire (cabine)

- ✓ Vérifier le bon état de marche.

Durant la saison hivernale

Roulez avec une extrême prudence
sur les routes enneigées et verglacées !



Pneus

- ✓ Une profondeur minimale de sculpture est obligatoire (consulter les exigences nationales).
- ✓ Veiller à ce que le véhicule soit équipé de chaînes adaptées.



Nettoyage

- ✓ Éliminer la neige et la glace présentes sur votre véhicule, afin d'éviter que des plaques se décollent et gênent les véhicules qui vous suivent.



Visibilité

- ✓ Veiller à la propreté du pare-brise, des rétroviseurs, et éliminer la neige et la glace.
- ✓ Vérifier le bon état des balais d'essuie-glace. Le sel et la neige fondue projetés sur le pare-brise nuisent à la visibilité.



Systèmes d'éclairage

- ✓ Vérifier la bonne marche des feux de croisement/ feux de route, clignotants et feux arrière, et s'assurer qu'ils ne sont pas recouverts de neige ou de glace.



Circulation d'air

- ✓ Contrôler l'absence de feuilles, neige et glace au niveau de la grille d'entrée d'air et à l'arrivée d'air du système de chauffage.

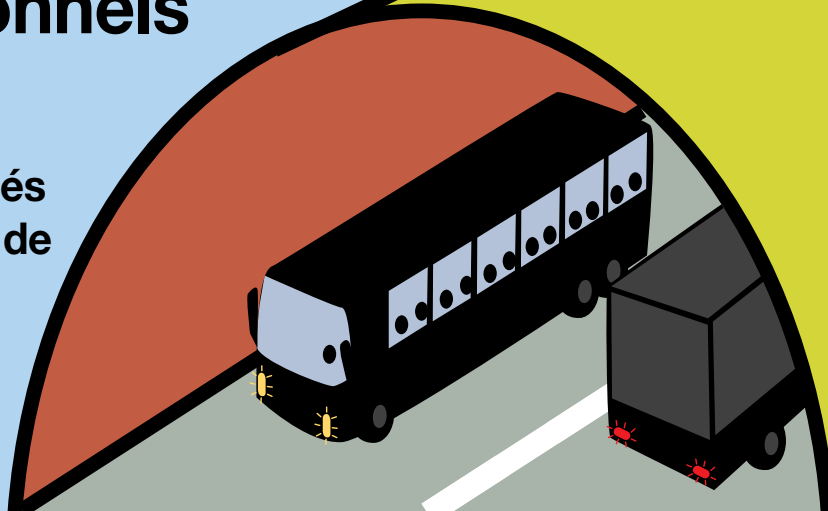
Cet aide-mémoire vous est offert
par l'**Académie de l'IRU**,
l'organe de formation de l'**Union
Internationale des Transports
Routiers (IRU)**.

Découvrez nos formations sur
www.iru.org/academy

Sécurité routière dans les tunnels pour les professionnels

Document établi par la Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Sur la base d'un texte de l'Association Mondiale de la Route (AIPCR)

Conseils destinés
aux chauffeurs de
poids lourds et
d'autocars



Équipements de sécurité usuels dans les tunnels routiers

Éclairage du tunnel

Les systèmes d'éclairage permettent à l'oeil humain de s'adapter à la visibilité réduite dans les tunnels. Les issues de secours et les postes de sécurité sont équipés d'un éclairage de sécurité permanent.

Radio trafic

Des panneaux peuvent indiquer la fréquence de la radio qui donne des informations sur la circulation. L'exploitant du tunnel peut utiliser cette fréquence pour diffuser des messages d'urgence.



Systèmes de ventilation

En cas d'incendie, le système de ventilation aspire les fumées hors du tunnel ou les pousse dans une seule direction.

Issues de secours

Elles sont clairement indiquées par des panneaux et des éclairages appropriés et sont équipées de portes l'épreuve du feu et des fumées.

Surveillance de la circulation

Si le tunnel est équipé de caméras de surveillance de la circulation et qu'un appel d'urgence est émis depuis un poste de sécurité à l'intérieur du tunnel, les images de la caméra placée dans la section concernée peuvent apparaître automatiquement sur l'écran situé dans la salle de commande du tunnel.



Voies d'arrêt d'urgence ou garages

Si le tunnel possède des voies d'arrêt d'urgence ou est équipé de garages disposés à intervalles réguliers, utilisez-les en cas de panne de votre véhicule. Les garages comprennent généralement un poste de sécurité.

Des postes de sécurité

sont situés à intervalles réguliers dans le tunnel. Ils sont normalement équipés:

- de téléphones de secours reliés à la salle de commande du tunnel
- d'extincteurs
- de boutons d'alarme



Commission européenne, DG Énergie et transports
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_fr.html

IRU Union
Internationale des
Transports Routiers
www.iru.org

1 Avant d'atteindre le tunnel  Vérifiez les jauges de carburant, d'huile, de liquide de refroidissement, ainsi que la température du moteur. En cas de surchauffe, arrêtez-vous et laissez refroidir le moteur. Vérifiez les freins et l'éclairage du véhicule.  Vérifiez que les extincteurs sont utilisables et que vous savez comment vous en servir.  CHAUFFEURS DE POIDS LOURD: vérifiez que votre véhicule et son chargement sont conformes à la réglementation du tunnel. Si ce n'est pas le cas, choisissez un autre itinéraire.  CHAUFFEURS D'AUTOCAR: il est important de connaître toutes les procédures de sécurité, y compris pour l'évacuation des passagers.	5 Panne ou accident  Allumez vos feux de détresse. Si possible, conduisez votre véhicule hors du tunnel. Si cela n'est pas possible, rangez-vous sur une bande d'arrêt d'urgence, un garage, ou le côté de la route.  Éteignez le moteur, laissez la clé sur le contact et quittez votre véhicule. Demandez de l'aide UNIQUEMENT depuis un poste de sécurité (l'appel au moyen d'un téléphone mobile ne permet pas de vous localiser). Indiquez si vous transportez des marchandises dangereuses (et de quel type) ou des passagers (et le nombre éventuel de blessés). Conformez-vous aux instructions données par le personnel du tunnel. Si vous le pouvez, donnez les premiers soins aux blessés. 
2 Lorsque vous entrez dans le tunnel  Allumez vos phares. Ôtez vos lunettes de soleil.  Écoutez les messages diffusés par la radio.  Respectez les feux de circulation, les limitations de vitesse et les panneaux de signalisation.  N'utilisez pas votre téléphone mobile. Ne fumez pas.	6 Incendie  Allumez vos feux de détresse. UN FEU S'EST DÉCLARÉ À BORD DE VOTRE VÉHICULE: Cherchez dans la mesure du possible à sortir du tunnel. Si cela n'est pas possible, rangez-vous sur le côté de la route.  Éteignez le moteur, laissez la clé sur le contact et quittez le véhicule immédiatement.  CHAUFFEURS D'AUTOCAR: Évacuez tous vos passagers jusqu'à un endroit sûr (par ex. voie d'évacuation, issue de secours ou abri). UN AUTRE VÉHICULE EST EN FEU:  Respectez une distance de sécurité appropriée par rapport au véhicule précédent. Arrêtez votre véhicule aussi prêt que possible du bord de la route de manière à permettre l'accès des services d'intervention.  Éteignez le moteur, laissez la clé sur le contact et quittez le véhicule immédiatement.  CHAUFFEURS D'AUTOCAR: Évacuez tous vos passagers jusqu'à un endroit sûr. Demandez de l'aide UNIQUEMENT depuis un poste de sécurité (l'appel au moyen d'un téléphone mobile ne permet pas de vous localiser). Indiquez si vous transportez des marchandises dangereuses (et de quel type) ou des passagers (et le nombre éventuel de blessés). Aidez à orienter les autres usagers vers des endroits sûrs.   Si possible, éteignez le feu avec l'extincteur équipant votre véhicule ou un extincteur disponible dans le tunnel, et donnez les premiers secours aux blessés.  Si ce n'est pas possible, dirigez-vous immédiatement vers une issue de secours et conformez-vous aux instructions données par le personnel du tunnel.
3 Dans le tunnel  Respectez une distance de sécurité appropriée par rapport au véhicule précédent, même si la circulation est lente ou à l'arrêt.  N'entreprenez pas de dépassement s'il n'existe qu'une seule voie de circulation dans chaque sens.  Ne faites pas de demi-tour ni de marche arrière, sauf si vous en recevez l'ordre. Ne vous arrêtez pas, sauf en cas d'urgence.	
4 Embouteillage  Allumez vos feux de détresse.  Respectez une distance de sécurité appropriée par rapport au véhicule précédent, même si la circulation est lente ou à l'arrêt.  Éteignez votre moteur si la circulation est à l'arrêt.  Écoutez les messages diffusés par la radio.  Suivez les instructions données par les employés du tunnel ou au moyen des panneaux à messages variables.	

N'oubliez pas

En tant que professionnel, il vous appartient de guider et d'aider les autres conducteurs et passagers dans une situation d'urgence.

La fumée et le feu peuvent tuer – ce n'est pas votre véhicule que vous devez sauver, mais vous-même et vos passagers.

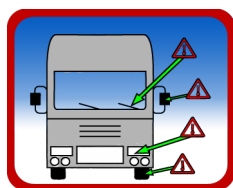
ECO-CONDUITE EN SECURITE

POUR AUTOBUS ET AUTOCARS

Pensez économique et écologique!

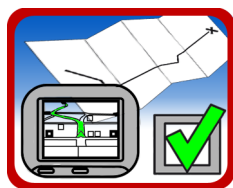
L'ECO-conduite est non seulement un moyen simple, efficace et rentable de réduire la consommation de carburant, les gaz à effet de serre et le nombre d'accidents, mais aussi une marque de respect à l'égard de l'ensemble de la société. Afin d'aider les conducteurs à adapter leur conduite à chaque situation, l'IRU a élaboré cet aide-mémoire de techniques d'ECO-conduite ingénieuses, simples et sûres.

AVANT DE PRENDRE LA ROUTE



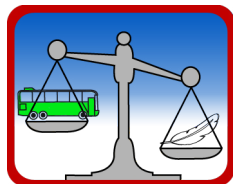
Entretenez votre véhicule

Changez régulièrement l'huile moteur et les filtres à air pour garantir un fonctionnement efficace du véhicule. Utilisez le carburant recommandé par le fabricant pour assurer la propreté et la bonne performance du moteur. Consultez systématiquement le manuel d'utilisation pour un entretien optimal.



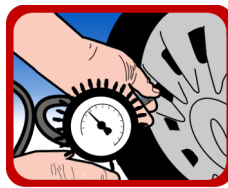
Regroupez les trajets et utilisez des dispositifs embarqués

Planifiez les trajets à l'avance, afin d'éviter les encombrements, ralentissements et immobilisations. Les dispositifs informatiques embarqués peuvent vous aider à gagner du temps et à choisir le bon itinéraire.



Voyagez léger

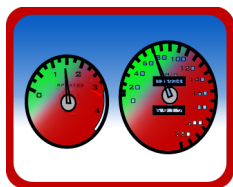
Retirez toute charge inutile du véhicule.



Contrôlez vos pneus

Assurez-vous que les pneus sont constamment gonflés en respectant la pression recommandée par le fabricant. Cette simple mesure peut réduire la consommation moyenne de carburant de 3-4 %. Les pneus sous-gonflés augmentent la résistance au roulement, augmentent la consommation de carburant et s'usent plus rapidement. Consultez le manuel d'utilisation du véhicule ou l'étiquette de pression des pneus pour connaître la pression minimale de gonflage à froid. Le système de contrôle de la pression des pneus, qui doit être utilisé sur une base volontaire, permet au conducteur de vérifier la pression des pneus de son véhicule directement depuis le tableau de bord. Vérifiez également l'alignement de tous les essieux et le parallélisme des roues sur les essieux directeurs selon les instructions du constructeur.

EN COURS DE ROUTE



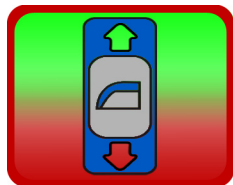
Conduisez à vitesse constante

Essayez de maintenir une vitesse constante avec le rapport de vitesse le plus élevé possible et évitez les accélérations et freinages inutiles. Pour maintenir une vitesse constante, le moteur tourne à moindre puissance si on évite de freiner et d'accélérer en permanence. Anticipez le flux du trafic en regardant le plus loin possible devant vous. Sur autoroute, le régulateur de vitesse automatique contribue à une conduite fluide. Réduisez la vitesse par fort vent contraire ou en cas de forte pluie.



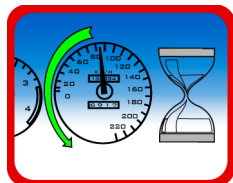
Accélérez et freinez en douceur

Évitez les démarrages en trombe et les freinages brusques qui gaspillent du carburant et accentuent l'usure de certaines pièces du véhicule comme les freins et les pneus. Observez la distance de sécurité entre les véhicules et anticipez le flux de circulation afin de vous donner plus de temps pour freiner et accélérer en douceur. Accélérer en souplesse après un arrêt et freiner en douceur permettent d'économiser du carburant.



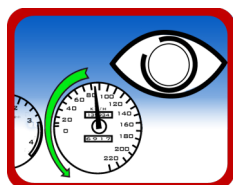
Fermez les fenêtres lorsque vous roulez vite

Évitez de rouler à plus de 60 km/h avec les fenêtres ouvertes. Rouler les fenêtres ouvertes à grande vitesse augmente la résistance aérodynamique du véhicule et augmente la consommation de carburant. Supprimez tout accessoire susceptible de nuire à l'aérodynamisme du véhicule.



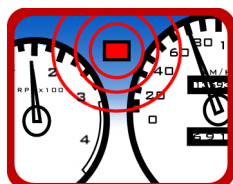
Décélérez en douceur

Chaque utilisation des freins est une perte d'énergie. Essayez d'utiliser au maximum l'inertie du véhicule. Utilisez le ralentisseur et le frein moteur pour réduire la vitesse à l'approche d'un feu rouge et ne freinez que pour l'arrêt final au feu. Vous limitez ainsi l'usure des freins, produisez moins de gaz d'échappement, économisez du carburant et rendra le trajet plus agréable pour vos passagers.



Ralentissez et surveillez votre vitesse

Conduire à la vitesse maximale autorisée permet d'économiser du carburant et de fluidifier la circulation. Les autorités environnementales estiment à 10-15 % les économies de carburant ainsi réalisées. Essayez de maintenir une vitesse constante.



Réagissez aux témoins lumineux

Les véhicules actuels disposent de systèmes de diagnostic embarqué (OBD) sophistiqués qui surveillent constamment la performance du véhicule. Lorsque le témoin OBD s'allume, il est possible que les émissions aient augmenté et que l'économie de carburant soit compromise. Remplacer un capteur défectueux peut améliorer jusqu'à 40% l'économie de carburant. Lorsqu'un témoin OBD s'allume, adressez-vous au personnel d'entretien du véhicule.



Utilisez le chauffage et la climatisation avec modération

N'utilisez que ponctuellement le chauffage et la climatisation afin de réduire la charge du moteur. Moins utiliser la climatisation peut permettre une économie de carburant de 10-15%. Gare à votre véhicule à l'ombre.



Eteignez le moteur à l'arrêt

Les moteurs modernes ne nécessitent pas de préchauffage. Démarrez en douceur sitôt le moteur allumé. Faire tourner le moteur à l'arrêt augmente les émissions et gaspille du carburant. Coupez le moteur sitôt que l'arrêt se prolonge. Le temps nécessaire pour un fonctionnement optimal du véhicule après le démarrage/arrêt est indiqué dans le manuel d'utilisateur du véhicule. Évitez les zones encombrées et empruntez un itinéraire vous permettant de contourner les villes plutôt que de les traverser. Cela prendra peut-être quelques minutes de plus mais permet la plupart du temps une économie considérable de carburant, des plaquettes de frein, plaques d'embrayage et boîte de vitesse, tout en limitant la fatigue du conducteur et en diminuant les risques d'accidents.



Repartir après une immobilisation – mais éviter autant que possible de s'arrêter

Lorsque le feu passe au vert, accélérez rapidement mais en appuyant à moitié seulement sur l'accélérateur. Une forte accélération est très gourmande en carburant. Passez à la vitesse supérieure dès que possible. Les moteurs diesel diffèrent d'une marque à l'autre, mais la plupart requièrent un changement de vitesse à moins de 1500 tr/min, et parfois même à plus bas régime. Il est particulièrement efficace de passer au rapport de vitesse supérieur rapidement car les moteurs modernes sont plus performants avec une forte charge-moteur.

Sur les véhicules modernes, effectuez un minimum de changements de vitesse: 4 à 6 changements suffisent généralement de l'arrêt à la vitesse de croisière.

N'hésitez pas à suivre un cours spécial sur l'ECO-conduite !



Délégation permanente de l'IRU
auprès de l'Union européenne

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Bruxelles
Belgique

Tél : +32-2-743 25 80
Fax : +32-2-743 25 99
Courriel : brussels@iru.org
Web : www.iru.org