

Possibilités d'amélioration de la sécurité des véhicules

Résumé

Les constructeurs de voiture et de motos font constamment des améliorations, et c'est très bien MAIS certaines imperfections ou certains manques mettant la sécurité en jeu sont flagrantes et n'ont pas reçu les améliorations souhaitées. **En ordre de priorité** décroissante :

1 - Le danger pour les cyclistes des portières qui s'ouvrent.

Les portières des voitures françaises s'ouvrent trop facilement et trop rapidement sur toute leur largeur ! La solution adoptée par beaucoup de voitures étrangères est une ouverture avec 2 ou 3 crans intermédiaires assez durs. Je subodore que les constructeurs français pensent qu'il faut, pour les femmes françaises, que les portes s'ouvrent sans efforts, mais c'est MORTEL !

Une autre solution serait d'avoir à gauche, côté chaussée, une seule portière (celle du chauffeur) et qu'elle soit coulissante au lieu d'une portière à charnière. À droite côté trottoir, rien ne serait changé : les deux portes traditionnelles à charnière.

Pour les portières plus larges que 1 m dont en particulier les coupés : imposer un choix obligatoire pour les portières gauches entre : temporisation de 3 secondes après le début d'ouverture au 1/4 de largeur, ou portière coulissante unique ou portières avec charnières arrières.

2 -Les cadrans des compteurs de vitesse hétérogènes.

L'hétérogénéité du positionnement des chiffres sur les cadrans des compteurs de vitesse ne facilite pas le respect des limitations de vitesse. Il faut 2 secondes pour fixer le compteur et lire le chiffre alors que si les valeurs des vitesses étaient toujours au même endroit, normalisé, comme les aiguilles des montres, un seul coup d'œil suffirait. Une normalisation, à l'échelle européenne, de la position des chiffres est nécessaire et urgente. Les autres suivront : nous sommes l'Europe.

3 - L'ergonomie déficiente des limiteurs de vitesse.

Le maniement du bouton de mise en fonction ou de commutation "limiteur-régulateur" est peu accessible, peu visible, cela provoque une distraction de plusieurs secondes de l'attention du conducteur. Bien que ce point ait été amélioré sur les modèles récents, pour cette raison, certains conducteurs ne l'utilisent pas. D'autre part, les chiffres devraient être beaucoup plus gros, plus visibles. Enfin le limiteur devrait être persistant : ne pas se déconnecter quand on éteint le moteur, mais mieux encore : ce serait bien que le limiteur se connecte systématiquement lors de l'allumage du moteur : si on veut le déconnecter, on le déconnecte : c'est-à-dire l'inverse du système actuel.

4 - Les montants des parebrises qui masquent.

Le montant trop large des parebrises plongeants masquent les piétons. La raison : la concentration de quatre fonctions : 1 - tenir le pare-brise. 2 - rigidifier la coque de la voiture. 3 - servir de support au rétroviseur. 4 - être une partie de la portière. La dissociation des 4 fonctions de ce montant comme par exemple sur la C3 Picasso : que le montant ne serve qu'à tenir le parebrise

5 -L'écran distracteur du GPS. Que l'écran s'éteigne dès que la voiture roule : les renseignements oraux suffisent.

6 - La boîte noire. Elle enregistre et garde en mémoire la vitesse pratiquée avant l'accident. Mettre au point et installer sur tous les véhicules (Voiture et MOTOS) une boîte noire afin que les juges et les assureurs sachent qui est en infraction par exemple lors des accidents aux carrefours avec stop : que le juge puisse savoir si le véhicule circulant sur la voie prioritaire est en infraction de vitesse.

7 - Commutateur phare-code. Son maniement n'est pas ergonomique ni fiable. Il semble qu'il existe une norme européenne qui rend plus fiable, je ne l'ai pas trouvée..

8 - Limitation de la vitesse par construction. Limiter à la construction la vitesse des voitures et des motos à 130 km/h avec une marge de seulement 5 km/h.

Les portières qui s'ouvrent trop vite accidentant les cyclistes.

Les portes des voitures en stationnement sont le stress permanent des cyclistes et lorsqu'une porte s'ouvre, soit le cycliste la percute et se blesse gravement, soit il l'évite par un écart à gauche et se fait heurter par les voitures qui circulent à grande vitesse, soit il tombe après avoir heurté la porte qui s'ouvre et se fait écraser par les voitures.

Lorsqu'il ouvre (brutalement ?) la portière, le conducteur ne voit pas si un cycliste arrive derrière, sauf s'il est cycliste et dans ce cas il regarde dans son rétroviseur.

Cette ouverture peut provoquer seulement une simple blessure (ça m'est arrivé en vélo à Paris), mais parfois c'est plus grave et mortel.



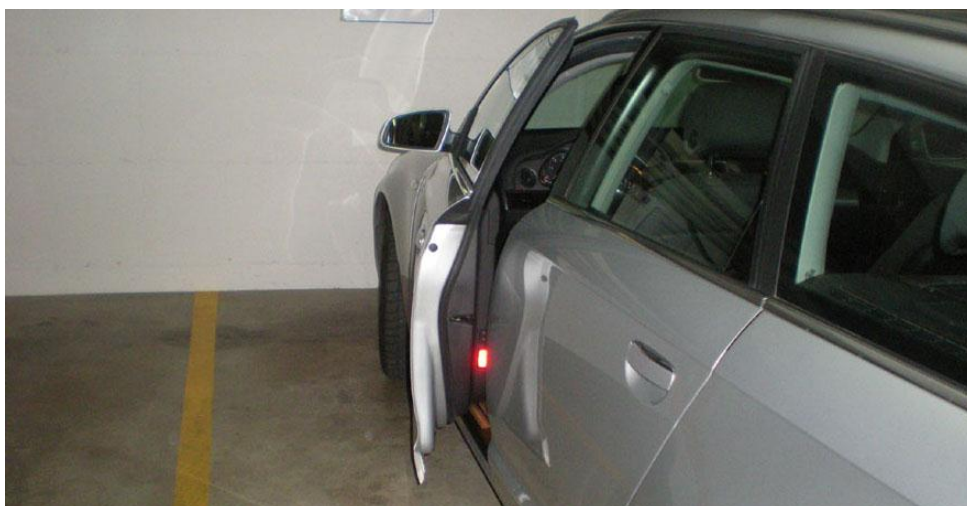
À cet endroit à Versailles une femme cycliste a été tuée en avril 2007.

Des solutions existent

1^{ère} solution pour la sécurité des cyclistes : éviter l'ouverture trop facile et trop rapide de la portière sur toute sa largeur **C'est possible**

Un inconvénient des portières des voitures françaises : elle s'ouvre trop facilement en grand d'un seul coup, avec une faible poussée du bras ou de l'épaule et de ce fait le cycliste n'a pas le temps de réagir. Ce n'est pas le cas pour beaucoup de voitures étrangères : par exemple l'Audi ci-dessous où on voit que la charnière est munie de 3 crans solides permettant successivement quatre positions : on ne peut pas facilement passer plusieurs crans rapidement de telle sorte que la portière s'ouvre d'abord de 20 cm pendant un court instant (par exemple une seconde), juste le temps que le cycliste qui arrive par derrière voit ce début d'ouverture et ne soit pas surpris par la continuation de l'ouverture.

Connaissant les risques, la plupart des conducteurs de ces voitures acquièrent l'habitude de s'arrêter 2 ou 3 secondes après le premier cran, ce qui est impossible avec les voitures françaises : la moindre poussée de l'épaule ou du bras ouvre en 1/4 de seconde de 80 cm (plus d'un mètre pour les coupés !)



1^{er} cran : une demi seconde : 20 cm, le cycliste a le temps de réagir. Puis (photos suivantes)

La portière continue à s'ouvrir par la poussée du bras mais avec des arrêts d'un court instant entre chaque position. L'observation montre qu'en général d'ailleurs le conducteur n'ouvre pas jusqu'au 4^{ème} cran et tourne la tête vers l'arrière dès le 2^{ème} cran..



1^{er} cran la portière s'ouvre seulement de 20 cm pendant un instant : le cycliste a le temps de commencer à réagir



2^{ème} cran : la portière s'ouvre seulement de 50 cm, n'engageant pas beaucoup l'espace de trajectoire du cycliste qui, en plus, avait déjà su que la portière s'ouvre. À cette position, en général l'observation montre que le conducteur se penche et regarde en arrière.



3^{ème} cran ouvert seulement après coup d'œil vers l'arrière, et sinon, de toute façon le cycliste a eu le temps de voir et de s'arrêter au besoin.



4^{ème} cran peu utilisé ou très prudemment sur voie publique

2^{ème} solution pour la sécurité des cyclistes : trois portières dont une seule côté rue, coulissante **C'est possible**

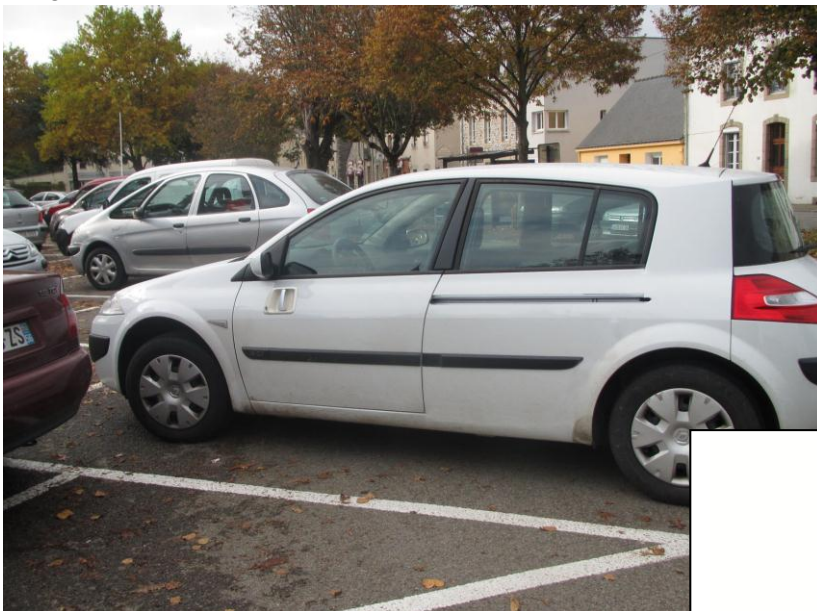
Une solution serait d'avoir à gauche, côté chaussée, une portière coulissante pour le chauffeur au lieu d'une portière à charnière. Cette porte coulissante, une fois ouverte prendra la place qu'occupe habituellement la portière arrière, de ce fait cela ne permettra plus d'avoir une portière arrière à gauche. À droite côté trottoir, rien ne serait changé : les deux portes traditionnelles à charnière, pour le passager avant et les 2 ou 3 passagers à l'arrière.

De telles portes coulissantes existent déjà sur quelques modèles de voitures et ne posent pas de problèmes majeurs.

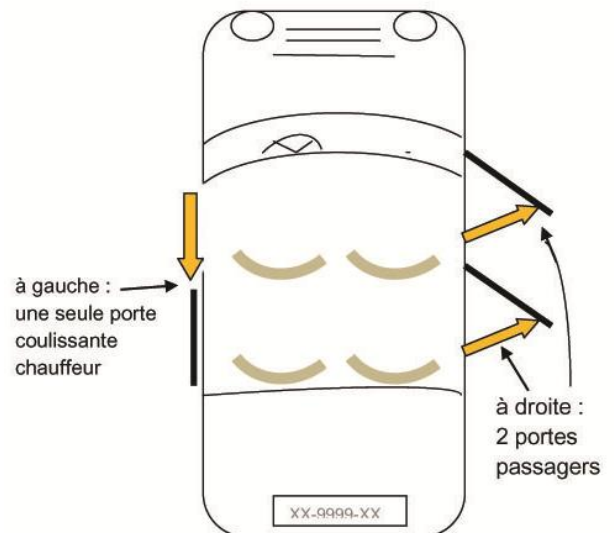
Les opposants à cette solution trouveront bien sûr plusieurs défauts rédhibitoires à ces dispositions, en négligeant de prendre en compte un instant les gains de sécurité des cyclistes.

On objectera, par exemple, la gêne pour le passager arrière gauche, qui a l'obligation de se mouvoir (légèrement) latéralement pour prendre sa place. **Déjà les coupés "deux portes" obligent à des contorsions bien supérieures qui pourtant sont acceptées.**

La suppression de cette porte arrière gauche constitue, de toute façon, un gain de sécurité pour le passager de gauche, surtout s'il est un enfant, comme c'est assez souvent le cas, car il n'aura plus le risque de sortir dangereusement du côté chaussée.



← Une porte unique
à gauche côté rue,
coulissante.



← à droite aucun
changement : deux
portes normales.

Le danger accru des "coupés"

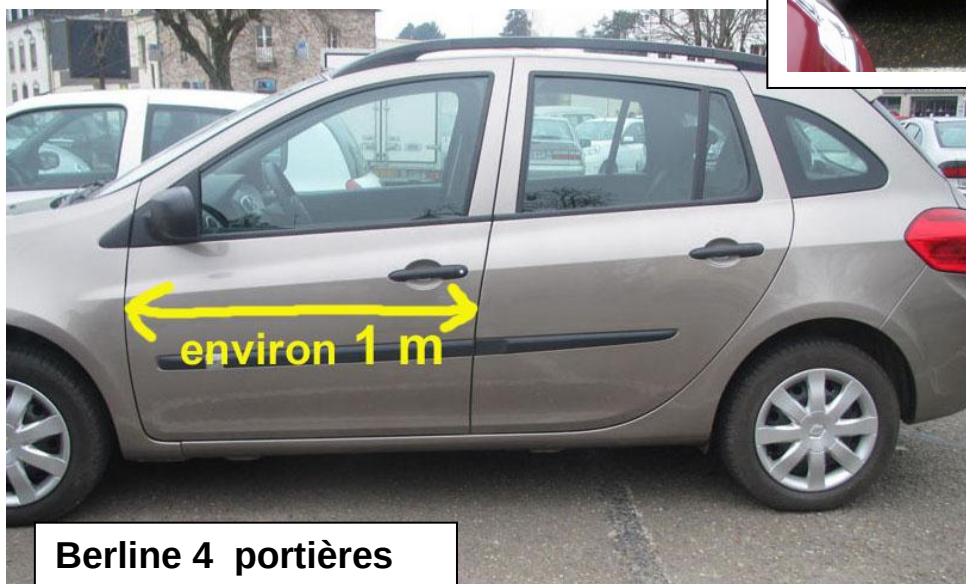
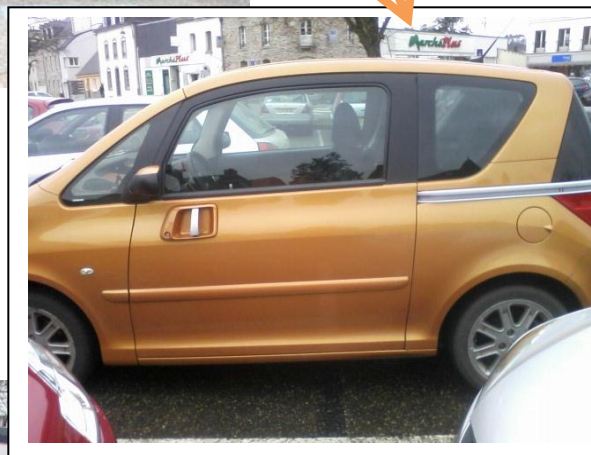
La portière des coupés (2 portières - 4 places) est toujours environ 30 cm plus large que la portière des berlines (4 portières - 4 places). L'ouverture d'une telle portière engage encore plus la trajectoire des cyclistes.

Pour les portières de plus de 1 mètre : coupés ou berlines, une réglementation spéciale devrait leur imposer, une des trois solutions suivantes au choix du constructeur :

- soit une porte coulissante (c'est possible : la portière peut passer sur la roue arrière, cela existe déjà sur beaucoup de voitures : voir exemple la voiture couleur cognac en médaillon)
- soit une temporisation de 3 secondes entre "l'ouverture au 1/4" et la continuation de l'ouverture.
- une charnière arrière. Une telle charnière arrière existe bien déjà sur la voiture MERIVA



Coupé 2 portières



Berline 4 portières

Les cadrans des compteurs de vitesse

L'hétérogénéité du positionnement des chiffres sur les cadrans des compteurs de vitesse ne facilite pas le respect des limitations de vitesse :

il faut 2 secondes pour fixer le compteur et lire le chiffre alors que si les valeurs des vitesses étaient toujours au même endroit, normalisé, comme les aiguilles des montres, un seul coup d'œil suffirait

Exemple d'hétérogénéité de la position de l'aiguille du 100 sur plusieurs compteurs



La normalisation de la position des chiffres du compteur de vitesse est nécessaire.

Le respect des limitations de vitesse a été, ces derniers temps, un sujet de la préoccupation des automobilistes. Il nous a tous été donné d'entendre qu'une conduite avec les "yeux rivés sur le compteur" était une contrainte dangereuse (d'une association "pro-vitesse").

Certes une majorité de voitures sont actuellement équipées de limiteurs de vitesse mais de nombreux conducteurs "omettent" de s'en servir, et surtout, son utilisation se heurte aux fréquents changements de la vitesse limite imposée soit par les traverses d'agglomération ou l'approche de carrefours, ce qui est justifié, mais aussi par une pléthore de panneaux de limitations de vitesse 70 à l'approche de virages, qui sont à 99% non justifiés ni conformes aux recommandations techniques du ministère en charge des transports.

Certes une méthode reposante pour éviter un dépassement involontaire de la vitesse limite serait de prendre l'habitude de circuler à 5 ou 10 km/h en dessous, ce qui exonère de la contrainte de regarder son compteur toutes les minutes mais sur les voies à fort trafic on se fait dans ce cas doubler en permanence par les automobilistes qui circulent aux alentours de la vitesse limite.

Reste la solution de regarder souvent son compteur de vitesse. Souvent serait acceptable mais ce qui l'est moins est qu'il faut aussi le regarder longtemps à chaque fois **car il faut lire les chiffres** proches de l'aiguille et, selon la lisibilité du compteur, selon votre acuité visuelle, selon que l'on conduise toujours le même véhicule **cela demande une fixité du regard de deux secondes** sur le cadran du compteur, et parfois beaucoup plus. Pendant ce temps le véhicule parcourt 100 mètres à 130 km/h ou 50 mètres à 90 km/h ce qui fait courir le risque de ne pas avoir saisi assez tôt la manœuvre d'une voiture amont ou l'intrusion d'un autre véhicule dans le champ visuel.

Pourquoi faut-il fixer si longtemps son regard sur le cadran alors que pour lire l'heure sur sa montre il suffit d'une demi-seconde, et pourtant dans ce cas nous devons percevoir la position de deux aiguilles. La raison est que contrairement aux montres et aux horloges, **les valeurs de la vitesse ne sont pas positionnées aux mêmes endroits** sur tous les compteurs, selon la voiture ou la moto que l'on conduit. Imaginons les tracasseries qu'auraient générées les horlogers s'ils n'avaient pas, il y a 500 ans, normalisé la position des chiffres, chaque fabricant aurait positionné à son gré les chiffres des heures sur le cadran : l'un mettant 14 h tout en haut, à l'endroit où l'on trouve habituellement midi, l'autre y mettant 10 h, etc., on aurait crié à la bêtise ! Aujourd'hui nous en sommes pourtant là avec les compteurs de vitesse, alors crions à la bêtise et **normalisons au plus vite la position des chiffres** d'une façon claire et facile à retenir, c'est-à-dire comme le montre les cadrans ci-dessous en choisissant une fois pour toutes, par exemple :

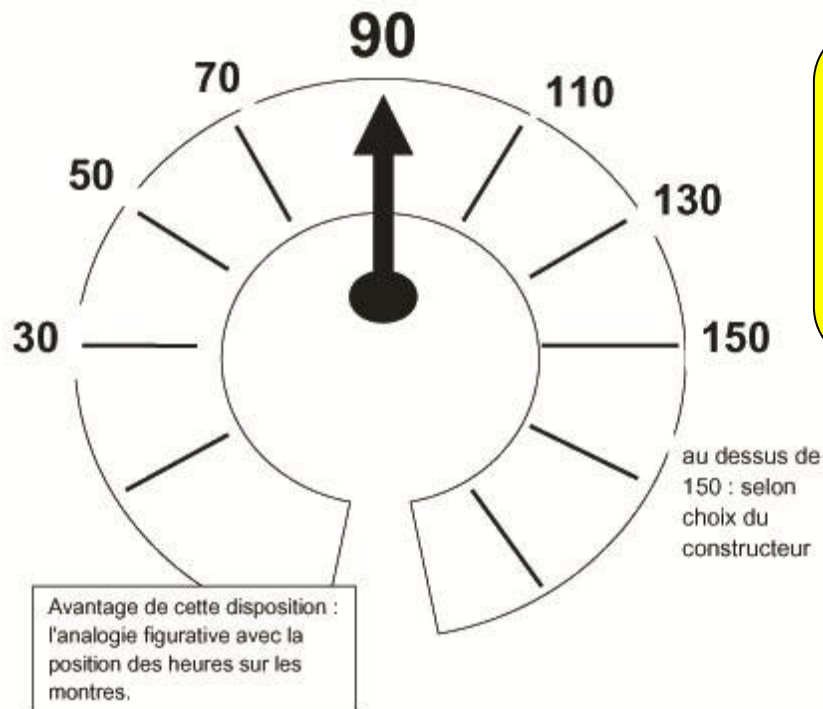
--- soit le 100 à midi, 50 à 9 heures et 150 à 3 heures.

--- soit mieux : des espacements réguliers de 20 en 20, calés sur la position des chiffres d'une montre : la mémorisation se ferait mieux car les gens sont habitués au positionnement des chiffres des montres.

Avec l'une ou l'autre solution, d'un seul coup d'œil, sans avoir besoin de déchiffrer les chiffres, en une demi-seconde, le conducteur connaîtrait la vitesse de son véhicule, même s'il passe d'un véhicule à un autre.

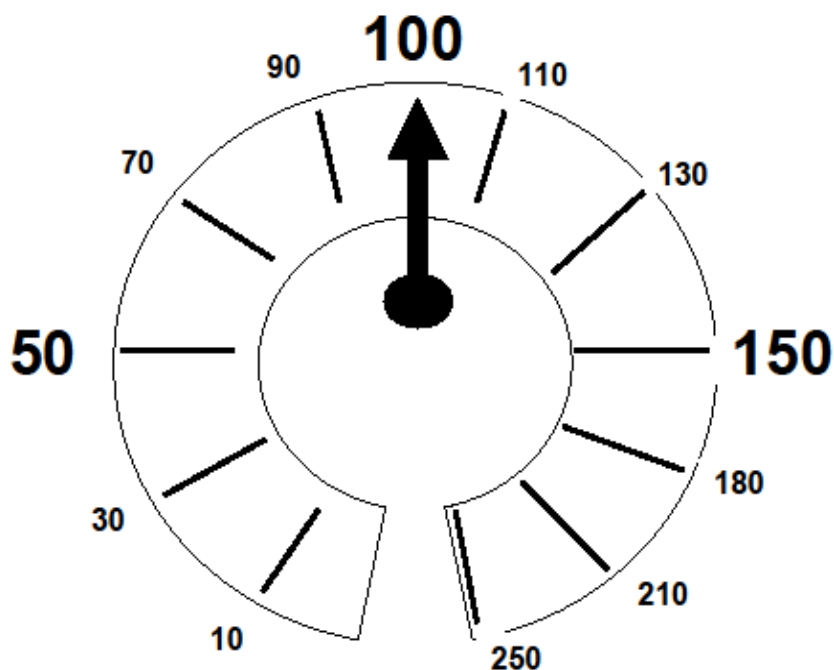
Réalisons cette normalisation au moins à l'échelle européenne, les autres suivront.

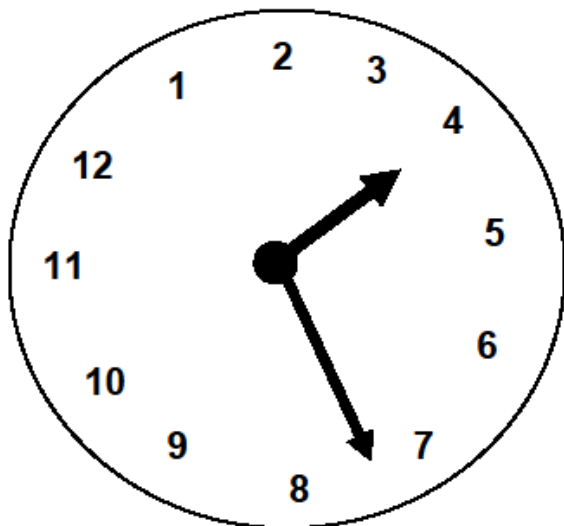
Propositions de normalisation européenne des cadrans des compteurs de vitesse



Choisir l'un ou l'autre de ces deux exemples, ou un autre pour standardiser la position des chiffres des vitesses

L'avantage de la solution ci-dessus est le découpage en tranches de 30° comme pour les montres, donc l'analogie des positions des chiffres des vitesses avec la position des chiffres des aiguilles des montres : la mémorisation sera évidente par les conducteurs.





Quelle heure est-il ?

Imaginons un instant le casse-tête permanent que serait l'absence de standardisation des aiguilles d'une montre, **pourtant nous en sommes là aujourd'hui avec les cadrans des compteurs de vitesse.**

Historique
La Reverso Tribute To 1931, au boîtier en acier et au mouvement mécanique extra-plat, 6 300 €, Jaeger-LeCoultre (01.58.18.14.80).



Les nouveaux classiques horlogers

Vintage
Inspirée du modèle Heritage 1954, cette montre en acier porte un mouvement automatique, 1 230 €, Longines (01.53.81.22.71).



Mythique
Un boîtier extra-large et un mouvement mécanique extra-plat pour cette Tank Louis Cartier en or rose, 11 800 €, Cartier (01.42.18.43.83).



Contemporaine
La Captain Central Second en acier abrite le mouvement automatique Elite 670, 3 800 €, Zenith (01.55.62.36.38).



Alors que le Salon international de la haute horlogerie ferme ses portes aujourd'hui, à Genève, voici une sélection de modèles de ville taillés pour séduire les hommes élégants.

Après avoir enfanté des générations de montres épaisses comme des hamburgers, turbulentes à l'instar de ces fonctions à tourbillon qui ne tiennent pas en place, et/ou obsédées de la performance - plonger à 20 000 lieues, franchir le mur du son, chronométrer la vitesse de la lumière... les marques reviennent à des sujets urbains. Version 2013, la montre de ville revoit ses classiques en les conjuguant sur plusieurs modes. A commencer par la quête d'une certaine finesse : les mouvements plats et extraplats reprennent du poil de la bête et se placent comme les nouveaux défenseurs du « bon goût » horloger. Vient ensuite la forme. Outre le boîtier rond, universel et intemporel, les pièces rectangulaires, cintrées, etc. distillent une élégance néovintage fort recherchée. Enfin, les cadrans affichent une grande lisibilité. En noir ou en blanc, ils témoignent d'un joli sens de l'épure. Chic !

Ultra-fine
Cette Altiplano en or gris abrite le calibre automatique le plus plat au monde de 2,35 mm d'épaisseur, 20 200 €, Piaget (01.58.18.14.15).



Irremplaçable
La Calatrava en or rose est équipée du calibre 215 PS, mécanique à remontage manuel, 20 300 €, Patek Philippe (01.42.44.17.77).



Précise
Ce modèle automatique Le Locle, en acier PVD, a remporté le premier prix « catégorie classique » du Concours international de chronométrie Le Locle 2011, 930 €, Tissot (01.42.56.18.53).



FABienne REYBAUD

Le limiteur et le régulateur de vitesse

1 - Le maniement du bouton de mise en fonction ou de commutation

"limiteur-régulateur" est déficient : il faut souvent aller chercher ce bouton à des endroits peu pratiques, peu visible (sous le volant par exemple), à des endroits où il y a d'autres boutons : il faut choisir le bon, tout cela **perturbe dangereusement l'attention** pendant plusieurs secondes. Cela handicape leur utilisation et pour cette raison certaines catégories de conducteurs préfèrent ne pas s'en servir. Certaines petites améliorations ont été apportées (par exemple bouton seul entre les deux sièges avant) mais le problème demeure.

2 - Pour descendre de 90 à 70 il faut cliquer 10 fois

car le pas est souvent de 2 km/h. Pendant ce temps de pianotage il faut regarder l'écran, pour voir où on en est et cela pendant plusieurs secondes. Ce serait très facile d'imaginer que deux clics rapprochés (ou un clic maintenu) abaissent ou montent de 20, tout en gardant la possibilité du clic unique pour descendre (ou monter) de 2 km/h comme c'est actuellement le cas : c'est un système ergonomique qui se pratique dans des appareils courants.

3 - Les chiffres sont trop petits, ils sont beaucoup, beaucoup, beaucoup trop petits : il faut scruter pour déchiffrer : presque aussi peu visible que les touches des téléviseurs ! il faut quand même que les constructeurs n'oublient pas qu'il n'y a pas que les moins de 40 ans qui conduisent. Rajouter à cela que lorsqu'il y a du soleil à l'extérieur on ne distingue plus rien.

4 - Avoir un limiteur persistant, non labile. Combien de fois après un arrêt court, je redémarrais confiant dans mon limiteur, pour m'apercevoir au bout de quelques kilomètres que je gambadais allègrement à 100 km/h, inconscient : le limiteur était connecté mais à aucune vitesse ! Il faudrait qu'après un arrêt du véhicule, quelque soit la durée (même plusieurs jours) le limiteur reste réglé à la valeur où il était lors de l'arrêt.

Mieux encore, inverser le choix : actuellement, au démarrage le limiteur n'est pas en action et si on veut l'utiliser on doit donc actionner le bouton. La proposition est d'inverser ce choix : au démarrage, le limiteur - 1 - se mette systématiquement en action et - 2 - à la valeur intégrée avant l'arrêt. Ensuite, si l'on veut le déconnecter ou connecter le régulateur, on doit appuyer sur le bouton ad hoc.

5 - Le régulateur adaptatif. C'est une amélioration intéressante qui a été mise au point ces dernières années et qui apporte une meilleure sécurité, elle consiste à suspendre l'effet d'accélération du régulateur si le radar situé à l'avant du véhicule détecte que l'on s'approche de trop du véhicule précédent. Il faut réfléchir pour savoir si c'est bon que le système aille, en plus, jusqu'à freiner à la place du conducteur, ce qui sortirait du cadre propre attribué au régulateur. Sans cette désactivation automatique, c'est le conducteur qui désactive le régulateur par l'action sur la pédale de frein lorsqu'il constate que la voiture devant ralentit fortement mais cette manœuvre demande au moins une demi-seconde (c'est le temps de réaction) et pendant cette demi-seconde on s'est rapproché dangereusement du véhicule précédent et se terminer en collision. C'est pour cette raison qu'il est conseillé de désactiver le régulateur lorsque le trafic est dense comme l'a recommandé le Professeur André Dufour.

Le régulateur adaptatif devrait aller plus loin et s'intéresser au cas où le conducteur s'endort : dans ce cas la voiture continue à grande vitesse sur une trajectoire incontrôlée. Il conviendrait de pouvoir détecter à temps le risque d'endormissement, c'est-à-dire la somnolence et immédiatement désactiver le régulateur.

Les montants des parebrises

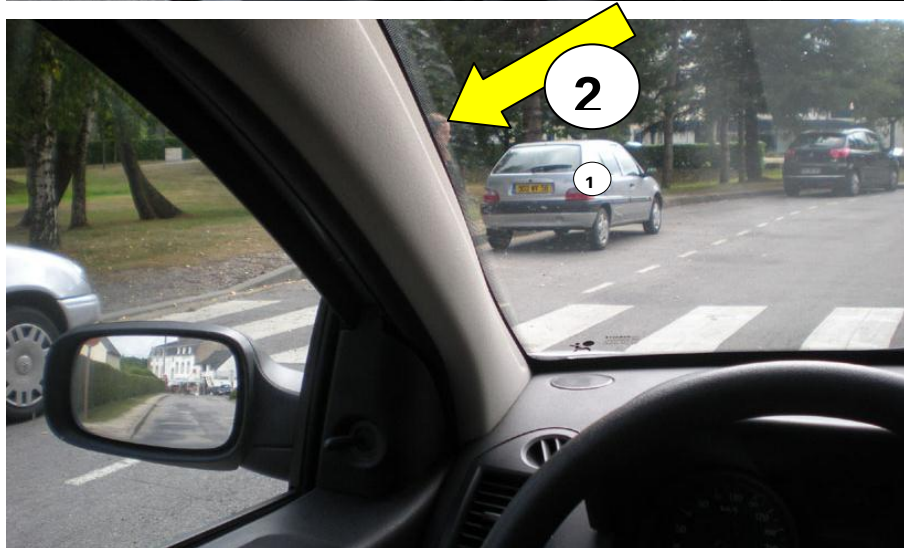
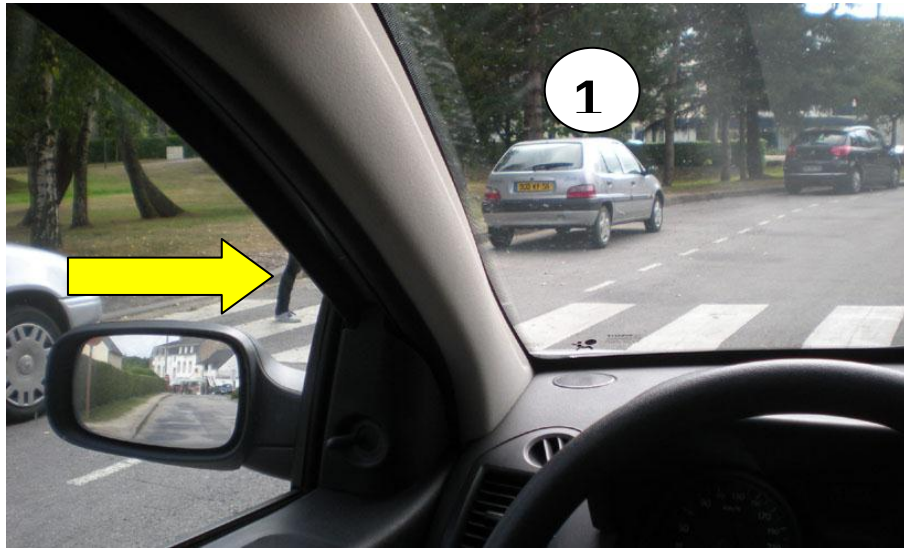
Le montant trop large des pare-brise masquent les piétons.



Les parebrises presque verticaux (comme la traction avant ci-dessus) étaient dangereux en cas de choc avec un piéton, les constructeurs ont donc adopté les parebrises plongeants, beaucoup moins dangereux pour les piétons, et en plus, cela donne une meilleure pénétration dans l'air, donc une réduction de la consommation de carburant : c'est bien, très bien, MAIS ...

Le montant du pare-brise est trop large : **il masque le piéton.**

Louise dont on voit à peine le pied (flèche jaune photo 1) puis ensuite la tête (flèche jaune photo 2) disparaît pendant que la voiture fait quelques mètres, puis réapparaît devant la voiture à un moment où l'on n'a plus la distance pour s'arrêter (photo 3) .



Peut-on faire mieux ? Oui, certains modèles sont moins masquant

Le montant est large et très masquant parce qu'il cumule quatre fonctions :



← Le montant est large et masquant **parce qu'il cumule quatre fonctions** :

- 1 - tenir le pare-brise.
- 2 - rigidifier la coque de la voiture
- 3 - servir de support au rétroviseur.
- 4 - être une partie de la portière



← **Un bon compromis** est adopté par certains constructeurs en **limitant le montant plongeant à une seule fonction** : celle de tenir le pare-brise, les trois autres fonctions étant reportées en arrière. De ce fait, le montant plongeant est toujours dans le champ de vision du conducteur, il protège le piéton en cas de choc, mais il est très mince et n'occulte pas beaucoup le champ de vision. *(Ici : photo de la C3 Picasso)*



← **Mais** un petit zinzin triangulaire comme ici ne fait absolument pas l'affaire et est pire que rien car en fait il agrandit la largeur du montant masquant.

L'écran distracteur du GPS

La raison de la tolérance de l'écran du GPS est une acceptation béate devant un progrès technologique. Le danger de quitter la route des yeux plusieurs secondes pour regarder l'écran et décrypter ses indications graphiques est indéniable. Or, son utilisation en conduite n'a nullement besoin d'être visuelle : il est très suffisant d'entendre les consignes orales du GPS tout au long de l'itinéraire et rien ne serait perdu si l'écran ne s'allumait pas lorsque le moteur tourne ou lorsque la voiture roule. Est-il acceptable d'admettre que la facilité de trouver sa route puisse amoindrir la sécurité ?



L'accident exceptionnellement grave et dramatique de Sierre en Suisse le 13 mars 2012 (28 morts), a montré que les distracteurs d'attention mentale et de vision de la route pouvaient être meurtriers.

Proposition : rendre impossible l'allumage des écrans GPS si la voiture roule.

La boîte noire

La boîte noire enregistre, les paramètres de conduite principaux : vitesse, limiteur en action ou non et à quelle valeur et en cas d'accident ou d'arrêt du véhicule, garde en mémoire les minutes qui ont précédé.

Il n'est pas acceptable en effet qu'un juge ou qu'une compagnie d'assurance qui doivent déterminer les responsabilités ne possèdent pas d'élément pour connaître, de façon précise et certaine, la vitesse des véhicules et de ce fait, l'infraction éventuelle au code de la route.

Il arrive souvent qu'à un carrefour d'une route prioritaire et d'une route munie d'un stop, l'automobiliste qui démarre après avoir bien marqué le stop et bien regardé des deux côtés (donc respecte les prescriptions du code) est surpris par un véhicule (moto ou voiture) qui du fait de sa vitesse excessive s'est approché plus vite que prévu pendant les 4 ou 5 secondes qui sont nécessaires à l'automobiliste au stop pour démarrer et franchir le carrefour. Les juges donnent dans ce cas systématiquement tort à celui qui sort du "Stop" alors que le tort est du côté de l'usager de la voie prioritaire qui était en infraction de dépassement de vitesse. Pourquoi ? Parce que la présence du panneau stop est constatable alors que la vitesse excessive de la moto ou de la voiture de la voie prioritaire n'est pas constatable alors que si elle avait été munie d'une boîte noire, le juge aurait pu connaître sa vitesse et lui attribuer la responsabilité de l'accident.

Commutation phare-code.

L'usage s'est progressivement établi chez beaucoup de constructeurs de voitures, au cours de ces dernières décennies de réaliser la commutation code-phare par la même manœuvre de la "tige-poussoir", alors qu'antérieurement (et même encore actuellement pour certaines voitures), la manette avait une position différente en phare et en code, par exemple quand la manette était poussée en avant on était en code et positionnée en arrière on était en phare. De ce fait on savait, en touchant la manette, sans quitter la route des yeux, si l'on était en code ou en phare.

Avec le système souvent utilisé actuellement on éblouit dangereusement, car au moment de croiser, on ne sait pas toujours si on est en phare, ou en code, et on ne quitte pas la route des yeux (à juste titre) pour regarder le témoin lumineux.

Il paraît que la nouvelle norme européenne revient au système ancien qui était bon. Quelle est cette norme ?

Limitation de la vitesse par construction

Limitation par construction de la vitesse des voitures et motos à une vitesse **peu éloignée de 130 km/h (5% par exemple).**

Il n'est pas admissible que les voitures vendues en France permettent de dépasser largement les vitesses autorisées. L'utilisation de voitures puissantes, permettant des vitesses très élevées incitent certains conducteurs à conduire dangereusement à forte vitesse, même en ville, l'expérience l'a montré pour plusieurs accidents à Talange (3 piétons et cyclistes tués en ville), à Lorient (5 pompiers tués sur autoroute), Vitry (3 piétons sur trottoirs tués en ville), Paris (une femme enceinte sur trottoir tuée). Dans les trois cas il s'agissait de voitures conçues pour rouler très vite.

Il n'est pas de réunion ou de discussion avec les jeunes sans que ce paradoxe ne soit évoqué à chaque fois par eux.

Je ne développerai pas plus ce sujet car des experts compétents le font.

Conclusions

Possibilités d'amélioration de la sécurité des véhicules

Le danger pour les cyclistes des portières qui s'ouvrent.

Une solution est d'éviter l'ouverture trop facile et trop rapide de la portière sur toute sa largeur. Cette solution est adoptée sur beaucoup de voitures étrangères

Une autre solution serait d'avoir à gauche, côté chaussée, une portière coulissante et seule, pour le chauffeur au lieu d'une portière à charnière. À droite côté trottoir, rien ne serait changé : les deux portes traditionnelles à charnière.

Pour les portières plus larges que 1 m dont en particulier les coupés : choix obligatoire pour les portières gauches entre : temporisation de 3 secondes après le début d'ouverture au 1/4, portière coulissante unique ou portières avec charnières arrières.

Les cadrans des compteurs de vitesse hétérogènes.

L'hétérogénéité du positionnement des chiffres sur les cadrans des compteurs de vitesse ne facilite pas le respect des limitations de vitesse. Il faut 2 secondes pour fixer le compteur et lire le chiffre alors que si les valeurs des vitesses étaient toujours au même endroit, normalisé, comme les aiguilles des montres, un seul coup d'œil suffirait. Une normalisation, à l'échelle européenne, de la position des chiffres est nécessaire et urgente. Les autres suivront.

Les montants des parebrises qui masquent.

Le montant trop large des parebrises plongeants masquent les piétons. La raison : la concentration de quatre fonctions : 1 - tenir le pare-brise. 2 - rigidifier la coque de la voiture. 3 - servir de support au rétroviseur. 4 - être une partie de la portière. La dissociation des 4 fonctions de ce montant comme par exemple sur la C3 Picasso : que le montant ne serve qu'à tenir le parebrise

L'ergonomie déficiente des limiteurs de vitesse.

Le maniement du bouton de mise en fonction ou de commutation "limiteur-régulateur" est peu accessible, peu visible, cela provoque une distraction de plusieurs secondes de l'attention du conducteur. Pour cette raison, certains conducteurs ne l'utilisent pas. D'autre part, les chiffres devraient être beaucoup, beaucoup plus gros, plus visibles. Enfin le limiteur devrait être persistant : ne pas se déconnecter quand on éteint le moteur, mais mieux : ce serait bien que le limiteur soit systématiquement connecté lors de l'allumage du moteur : si on veut le déconnecter, on le déconnecte : c'est-à-dire l'inverse du système actuel.

L'écran distracteur du GPS. Que l'écran s'éteigne dès que la voiture roule : les renseignements oraux suffisent.

La boîte noire. Elle enregistre et garde en mémoire la vitesse pratiquée avant l'accident. Mettre au point et installer sur tous les véhicules (Voiture et MOTOS) une boîte noire afin que les juges et les assureurs sachent qui est en infraction par exemple lors des accidents aux carrefours avec stop : que le juge puisse savoir si le véhicule circulant sur la voie prioritaire est en infraction de vitesse.

Commutateur phare-code. Son maniement n'est pas ergonomique ni fiable.

Limitation de la vitesse par construction. Limiter à la construction la vitesse des voitures et des motos à 130 km/h avec une marge de seulement 5 km/h.

L'auteur accueillera favorablement toute remarque ou signalement d'erreur : jacques-marie-robin@wanadoo.fr