

Programme d'éducation routière dans l'armée

Autor(en): **Addor, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **113 (1968)**

Heft 4

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343416>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

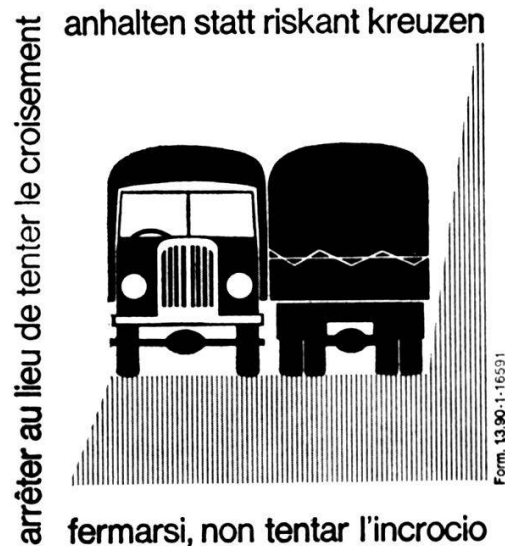
panoplie d'engins puissants et variés, constituent en quelque sorte un corps de sapeurs-pompiers hautement perfectionné, rompu non seulement aux techniques de la lutte contre le feu, mais encore à tous les procédés de sauvetage de personnes sinistrées sous les décombres de leur maison.

(A suivre)

Colonel-brigadier NICOLAS

Programme d'éducation routière dans l'Armée

Le *Service des transports et des troupes de réparation* (STR) organise dans l'Armée une campagne de prévention des accidents de la circulation militaire qui vise un but précis et qui se manifeste, notamment, par une vignette en trois langues



« arrêter au lieu de tenter le croisement »

apposée au début de cette année sur le pare-brise de tous les véhicules de la troupe et de l'administration militaire.

Cette devise indique le point essentiel sur lequel portera l'éducation routière des conducteurs militaires en 1968. Il ne

s'agit pas évidemment de remplacer mais de compléter efficacement les autres mesures de prévention des accidents.

Cette instruction particulière, d'environ deux heures, est donnée au début du service à tous les conducteurs militaires, soit par l'officier automobiliste, soit par l'officier ou sous-officier instructeur responsable.

Dans les cours de répétition, l'instruction est organisée par les unités d'armée ou les commandements compétents; dans les écoles et cours, par les services intéressés.

En tout premier lieu, ce sont, sans aucun doute, les conducteurs militaires qui peuvent contribuer à la sécurité du trafic en conduisant d'une manière correcte. Toutefois, pour leur part, les cadres doivent non seulement donner le bon exemple, mais sévir contre les conducteurs fautifs, notamment contre ceux qui ignorent délibérément les règles de la circulation. Tous les supérieurs, en particulier les commandants de troupe, se doivent de participer activement à la lutte contre les accidents de la circulation et de collaborer efficacement au succès du programme d'éducation routière dans l'armée.

En consacrant le Programme d'éducation routière (PER) 1968 au *croisement*, le STR se propose d'examiner les problèmes que pose le croisement des véhicules à moteur aux endroits où la route se resserre et de voir avec le conducteur comment il peut éviter les accidents en effectuant des manœuvres de ce genre. Celui qui veut se comporter correctement dans un jeu à double action doit en connaître les règles. Dans ce domaine, ces règles sont celles de la circulation et, à propos des croisements difficiles, elles disent, en substance que :

« C'est le conducteur dont le véhicule est le moins encombrant qui doit céder la place ».

Mais le problème du croisement comporte encore d'autres éléments, par exemple la conduite « défensive ». Cette méthode aide aux conducteurs à prendre conscience de leurs responsa-

bilités, surtout dans les conditions souvent difficiles du service militaire. « *Arrêter au lieu de tenter le croisement* » est la recette qui permet d'écartier le danger des croisements difficiles. C'est en quelque sorte une « soupe de sûreté ».

Le STR a décomposé le thème « *croisement* » en 7 exemples et conseils frappants qui doivent attirer l'attention de la troupe et des conducteurs militaires.

Nous donnons ci-dessous les versions intégrales de ces 7 exemples.

1. *Savoir s'arrêter*

Savoir conduire c'est savoir s'arrêter.

L'art. 4 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) est la règle fondamentale de la législation concernant la vitesse :

« Le conducteur ne doit pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité; lorsque *le croisement est malaisé*, il doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de cette distance. »

2. *Prévoir*

Aux endroits dépourvus de visibilité, il faut toujours s'attendre à rencontrer le véhicule le plus encombrant, qui peut avoir la plus grande largeur admise, soit 2,5 m ou même 3 m (les transports d'une largeur supérieure doivent être signalés en avant).

L'article 29² OCR prescrit en outre :

« A l'extérieur des localités, le conducteur doit actionner son avertisseur avant de s'engager dans un virage serré et dépourvu de visibilité ».

A cet effet, comme chaque véhicule est muni d'un avertisseur, l'effet de surprise est fortement diminué si le conducteur s'annonce à celui qui vient en sens inverse, en actionnant l'avertisseur.

3. *Conduire d'une manière « défensive »*

Pour effectuer une manœuvre de croisement, il importe de conduire d'une manière « défensive » : s'arrêter au lieu de tenter le croisement, c'est-à-dire s'arrêter avant d'être coincé ! Celui qui arrête son véhicule à temps est toujours en bonne posture ! Dès lors il vaut la peine de s'arrêter, même si c'est le conducteur venant en sens inverse qui devrait le faire. C'est peut-être uniquement parce qu'il ignore les règles de la circulation et l'effet bienfaisant pour les nerfs de la méthode de la conduite « défensive », que le conducteur téméraire prend le risque d'être coincé.

La légère perte de temps causée par l'arrêt n'a aucune importance, mais il n'en serait pas de même d'un constat d'accident.

4. *Poids*

Il arrive parfois que des véhicules automobiles lourds sont impliqués dans une manœuvre de croisement sur des routes étroites qui longent une pente. Cette manœuvre a déjà été fatale à plus d'un automobiliste, le bord de la chaussée du côté de la pente ayant cédé sous le poids du véhicule.

Lorsque dans une telle situation, un des véhicules doit reculer jusqu'à une place d'évitement, cette manœuvre incombe au conducteur du véhicule le plus léger et, à égalité de catégorie ou s'il s'agit de véhicules avec une remorque, c'est le conducteur pouvant le faire le plus aisément, en raison du faible encombrement de son véhicule, qui recule.

Toutefois, là où une manœuvre de croisement semble être la solution adéquate, il faut arrêter le véhicule lourd à l'extrême bord de la chaussée, côté montagne, pendant qu'on manœuvre prudemment le véhicule le plus léger pour le faire avancer.

Lorsqu'il est nécessaire de passer de l'autre côté de la route, il faut placer des plantons de circulation. Au besoin faire descendre les passagers qui fonctionneront comme aides de circulation.

Par conséquent il faut prendre garde à la nature du bord de la chaussée et penser au poids du véhicule qui ne repose que sur quatre petites surfaces. Une prudence toute particulière doit être adoptée avec les camions 4×4 qui sont lourds de l'avant.

5. *Largeur inhabituelle du véhicule*

Chaque armée offre la particularité d'employer un grand nombre de véhicules larges. D'autre part, chacun sait que nous n'avons pas la possibilité de recruter comme automobilistes un nombre suffisant de chauffeurs de camions civils expérimentés. Les fameux « routiers » ne se trouvent, pour une bonne part, que dans les classes de l'élite.

C'est pourquoi, lorsqu'ils entrent en service, les conducteurs ne sont malheureusement pas tous suffisamment familiarisés avec le type de véhicule qu'ils devront conduire.

La largeur de votre véhicule vous cause-t-elle à vous aussi des difficultés dans la circulation? Dans tous les cas, ne dépassez pas un véhicule qui circule lentement, tant que la circulation en sens inverse présente un danger. Chacun rechigne à freiner et surtout à rétrograder la vitesse. Mais c'est précisément dans ces circonstances que vous ne devez en aucun cas céder à la nonchalance.

A cet effet des cours d'entraînement hors service pour conducteurs de camions sont organisés. Les présidents des associations régionales de chauffeurs militaires donnent tous renseignements à ce sujet. Leur adresse peut être demandée au STR, tf (031) 67 28 76.

6. *Le moyeu « d'achoppement »*

La plupart des camions tout-terrain utilisés dans l'armée présentent, en raison des exigences de la construction, des moyeux de roues avant qui sont saillants. Dans les camions à direction avancée, il s'agit du marchepied.

Lorsque deux véhicules semblables croisent de trop près, ils courent le danger de s'accrocher par ces parties exposées, et

c'est la collision. La même chose peut se produire avec un obstacle fixe.

C'est ainsi que dans un croisement, de nombreux automobilistes ont déjà perdu la maîtrise de leur véhicule et causé des accidents parfois graves. A petite cause grands effets! Prenez garde au danger que présentent les moyeux de roue et les marchepieds saillants.

7. *Le « truc » du chauffeur postal*

C'est à juste titre que les chauffeurs des cars postaux de nos routes alpestres sont réputés pour leur prudence, leur sûreté et leur sens de la responsabilité. Peut-être peuvent-ils en remontrer même aux conducteurs militaires?

La corne à trois tons qui retentit dans les montagnes annonce longtemps d'avance un croisement difficile. Mais bien qu'il bénéficie de la priorité sur les routes postales de montagne, chaque chauffeur postal arrête son car pendant qu'il est encore temps et domine ensuite la situation avec maîtrise.

Conducteur militaire, vous ne pouvez pas offrir aux passagers de votre camion le confort des cars postaux, mais cela ne diminue en rien la responsabilité que vous assumez à leur égard, au même titre que les chauffeurs postaux.

Il se peut que vous deviez surmonter des difficultés que vos collègues de la poste ne connaissent pas. C'est pourquoi n'hésitez pas à recourir vous aussi au « truc » dont ils se servent avec succès:

« arrêter au lieu de tenter le croisement ».

Lieutenant-colonel G. ADDOR