

que l'on doit effectuer des dépassements par mauvaise visibilité.

Du point de vue du routier, voici la fiche signalétique du bon conducteur:

— il fait signe quand un camion essaie de le dépasser pour lui signaler que le passage est libre et qu'il l'a vu.

— il ralentit pour le laisser revenir à droite dans un passage étroit.

— il dégage rapidement la voie quand il quitte l'autoroute.

— il prend le temps de dire merci quand un poids lourd lui rend service, par exemple lorsqu'un camion mord un peu sur l'accotement en grimpant lentement une côte.

Il faut d'autre part veiller aux phares. Un conducteur de camion étant assis plus haut que celui d'une voiture de tourisme est plus facilement aveuglé. Prenez l'habitude de vous mettre en code lorsque vous voyez un poids lourd à 1.000 mètres devant vous.

Des ennuis peuvent aussi surgir entre conducteurs de poids lourds. Un camion plus lent qui refuse le passage, des dépassements inconsidérés, des talonnages, etc... mais nul n'est parfait en ce bas monde, l'essentiel étant d'avoir toujours évident à l'esprit que les autres aussi ont le droit de vivre et de rouler... et que le code de la route est le même pour tous.

Le dépassement à droite peut vous mettre dans une situation très dangereuse, surtout si vous revenez vers le milieu au moment où le poids lourd rapide qui est à gauche amorce le même mouvement.



Vos pneus révèlent votre voiture

Il ne suffit pas de constater simplement l'état général de vos pneus: la façon dont ils sont usés peu indiquer à coup sûr ce qui ne va pas sur la voiture elle-même.



Lorsqu'on dépasse un poids lourd, il faut accélérer à fond, pour traverser rapidement la zone de turbulence, sans se laisser intimider par le camion qui suit au point de se rabattre précipitamment sur la droite.



A une sortie d'autoroute, mieux vaut rester très en arrière d'un camion même si l'on a la priorité. Car s'il décide brusquement de s'engager dans la sortie, il ne vous verra plus. Vous êtes dans un angle mort.



Lorsqu'on vous talonne, accélérez ou serrez à droite pour laisser la place pour le dépassement. Un camion qui descend une côte doit prendre de l'élan pour remonter.

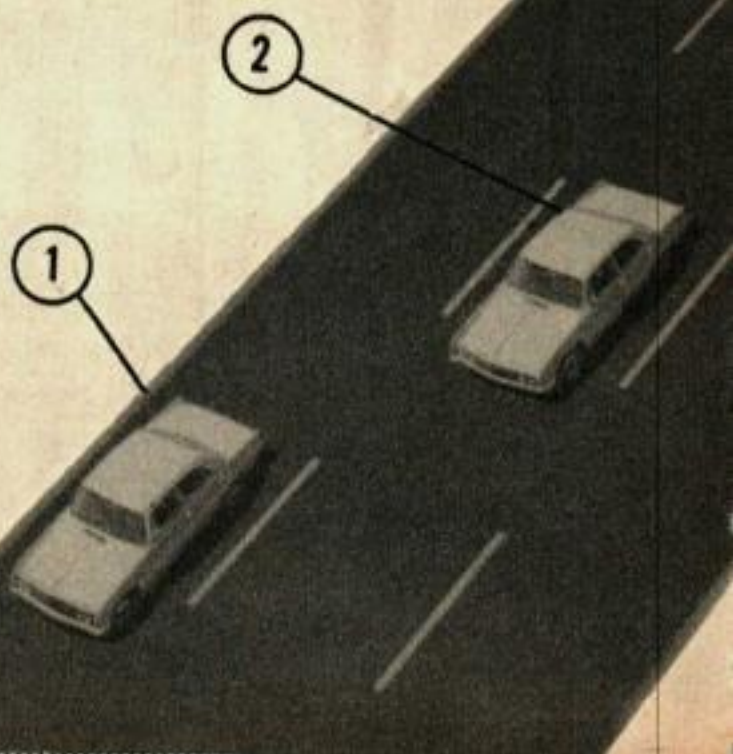
UN poids lourd rattrapa rapidement une voiture de tourisme. Celle-ci ne céda pas la place. Le camion se rapprocha et la voiture finit par ralentir abaissant du même coup le rythme d'écoulement de la circulation.

Un tel cas se reproduit cent fois par jour sur nos routes. Les conducteurs de voitures de tourisme, distraits ne se rendent pas compte de ce qui se passe derrière eux. Ils n'en prennent conscience que lorsqu'ils sont talonnés. Leur première réaction est l'irritation — mécontents d'être suivis de près, certains font exprès de ralentir...

Plus qu'aucun autre, le camionneur subit cette réaction agaçante manifestée à l'égard « de ceux qui sont derrière ». Nous avons voyagé sur un de ces gros poids lourds familiers de la route.

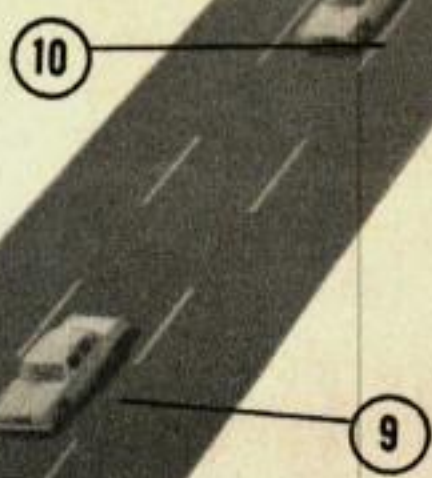
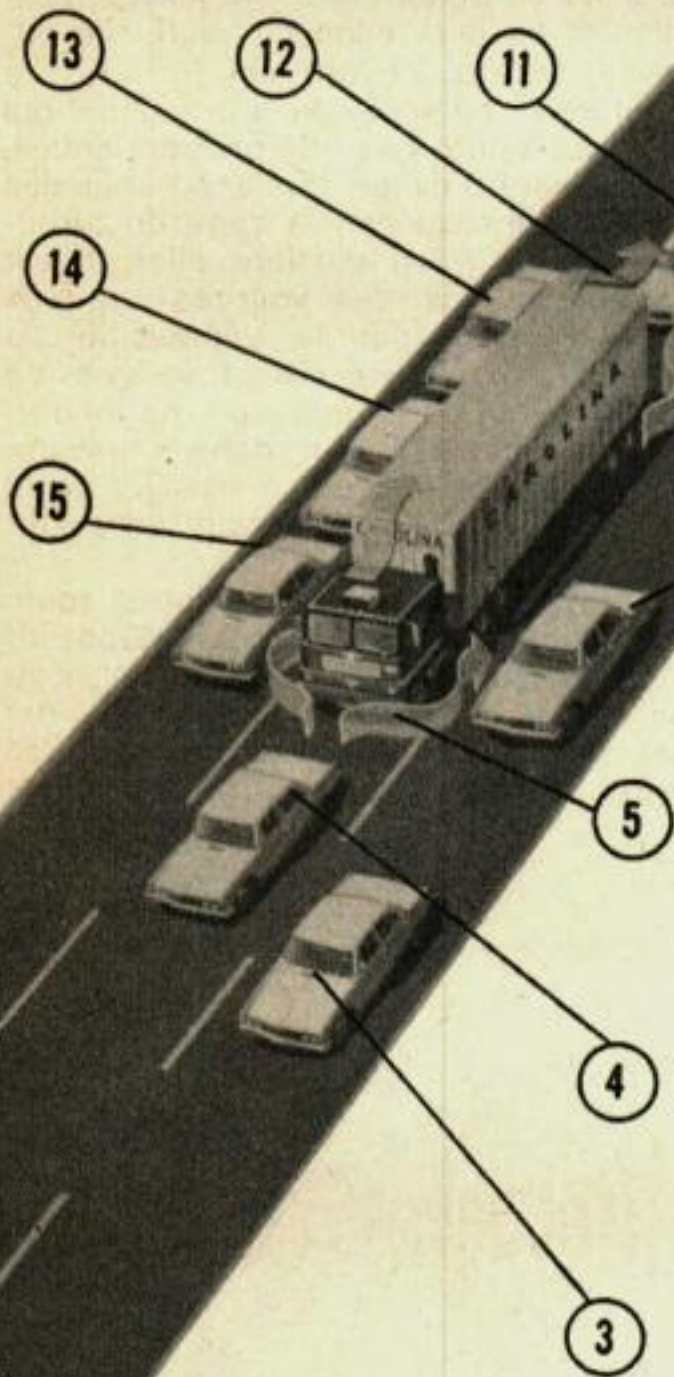
Engageant la première, en « petite vitesse », (ce type de camion possède 5 petites vitesses et 5 vitesses élevées) le poids lourd frémit en se mit lentement en mouvement. Au moment de franchir l'entrée, nous voyons les phares d'une voiture s'approchant lentement. Quand le conducteur nous aperçoit, se rappelant brusquement qu'il est très pressé, il accélère et nous coupe la route. L'arrêt brusque fait trembler tout le camion... Le conducteur pressé tourne dans une rue latérale pour s'arrêter deux maisons plus loin!

A la sortie de l'agglomération, notre chauffeur passe la « grande vitesse » et engage à nouveau 5 vitesses successivement. Lentement, nous atteignons les 75 km/h, il est vrai que nous avons un poids total de 31 tonnes.



A la première côte, le moteur peine. Nous sommes contraints de rétrograder. Une file se forme derrière nous. Notre camion s'engage sur une voie de petite vitesse, mais en haut de la côte il y a encore une longue file derrière nous. Au sommet de la côte, nous ralentissons encore laissant passer une douzaine de voitures.

Un plat succède à la descente vite franchie. Une voiture roule devant nous



Faites attention si vous êtes dans une des positions à gauche. Le danger est indiqué pour chaque position à côté.

lentement. Nous sommes obligés de freiner. Les touristes sont généralement forts mécontents de voir les poids lourds descendre rapidement une côte pour remonter ensuite lentement. Il existe pourtant des cas où cela est nécessaire. Un poids lourd doit prendre de l'élan autrement il ne peut remonter la côte qu'à 25 à l'heure en forçant tout le monde à le suivre si la route est trop étroite. Chaque fois que l'on voit un poids lourd arriver derrière soi, sur un côté si on le peut il est recommandé d'accélérer.

Il y a quatre catégories de chauffeurs de poids lourds: des conducteurs « de ligne » parfaitement entraînés et tenant à leur réputation, des conducteurs « à la demande » qui dans l'ensemble se révèlent corrects, des conducteurs « occasionnels » qui souvent ont de mauvais véhicules, et, enfin des « farfelus » travaillant au « forcing » qui se dopent pour rester éveillés, souvent plus dangereux qu'un homme ayant trop bu.

1. La distance est bonne, maintenez votre vitesse - 2. Trop près, augmentez la distance - 3. Continuez à dépasser jusqu'à bonne distance devant le camion - 4. Mauvaise position, vous êtes poussé par une onde de choc - 5. Onde de choc avec surpression - 6. Zone de turbulence, à traverser rapidement - 7. Vous êtes engagé, il faut y aller à fond - 8. Faites des signaux lumineux, attirez le regard du routier, il n'entend pas votre klaxon - 9. Trop près, déboitez à droite ou à gauche - 10. Bonne position, restez à 100 mètres en arrière - 11. Aspiration très forte, ne talonnez pas - 12. Ecoulement turbulent de l'air - 13. Ne restez pas ici, roulez plus en avant ou en arrière - 14. Ici le routier ne peut vous voir - 15. Encore une zone de turbulence, mauvais endroit.



Le double rétroviseur sur le côté droit de la cabine réduit les angles morts. Le miroir ordinaire et le miroir convexe permettent de voir au loin et à côté.

Un fait particulièrement important et mal connu est le bruit régnant dans une cabine de poids lourd. Il y faut crier pour se faire entendre. Les pilotes de voitures de tourisme imaginant que les camions perçoivent leur avertisseur se trompent. Quand on dépasse un camion, il ne faut jamais se fier au klaxon. Mieux vaut faire des appels de phares. La plupart des poids lourds sont équipés de miroirs réducteurs, ronds et convexes qui offrent une bien meilleure visibilité que les rétroviseurs, en particulier pour les voitures très proches.

Le chauffeur de poids lourd préfère rouler de concert avec un conducteur qui adapte sa vitesse aux circonstances. Celui qui veut toujours rester à la même vitesse occasionne souvent des perturbations pour les autres usagers.

Un camion qui tient bien sa route n'a guère plus de 30 cm de dégagement sur la droite. Il faut une grande maîtrise pour respecter cette distance en côte et descente.

Il faut éviter de talonner un poids lourd. Derrière lui dans la zone de turbulence, une voiture de tourisme est beaucoup trop secouée pour être en sûreté. La conduite se trouve perturbée par la succion et une traînée importante. Si un camion parfois suit de très près un autre camion c'est pour se faire aspirer par la dépression d'air. Aux croisements, les risques d'accrochage sont grands. Une voiture peut essayer de pas-

ser juste derrière un camion sans voir celle qui le suit dissimulée par la masse du poids lourd.

D'autre part, un camion peut changer brusquement de voie pour éviter un obstacle sur la route. La voiture qui talonne ne peut plus alors esquiver sur le côté et va droit sur l'obstacle qu'elle n'a pas vu.

Il faut toujours éviter d'intimider un conducteur hésitant qui est en train de dépasser un poids lourd. Ne jamais s'impatienter ou faire mine de vouloir le dépasser. Quand le vent est fort, il y a de fortes turbulences et une voiture qui roule tout à côté court de grands risques.

Il convient d'éviter de s'approcher des citernes remorquées. La zone de turbulence existe aussi derrière elles. Il est fréquent de voir des voitures aspirées contre l'arrière par la dépression ou projetées sur le côté par la surpression d'air. D'autre part quand on roule derrière une citerne, il faut, dans la mesure où la prudence le permet, essayer de la doubler, car il est dangereux de rester longtemps derrière.

Ne soyez pas indécis, lorsque la route est dégagée; n'hésitez pas à dépasser un poids lourd. Votre manque de décision risque d'énerver le conducteur qui vous suit et de lui faire prendre des risques inutiles. Ce qui n'implique pas

