



> BANDES RÉTRORÉFLÉCHISSANTES



La FFC Equipementiers fait le point sur le dispositif de sécurité nocturne

La signalisation réfléchissante sur les véhicules poids lourds, est-ce une sécurité prouvée ?

Différentes études menées depuis les années 1980 ont prouvé sans aucun doute la validité de ces dispositifs en termes de sécurité.

Les bandes réfléchissantes ont pour objectif de limiter les sur-accidents de nuit.

Des organismes indépendants tel que NHTSA (2001) aux Etats-Unis ou bien encore TUV (2003) en Europe ont validé des chiffres de réduction d'accidents pouvant aller jusqu'à 41 % d'accident en moins de nuit impliquant un PL avec un autre véhicule. A travers le monde, quatre différentes études ont déjà validé l'intérêt de ces dispositifs en terme de sécurité (Vector USA 1992, Darmstad Allemagne 1998, NHTSA USA 2001, et TUV Allemagne 2003).

A noter : la grande majorité des utilisateurs trouvent ces dispositifs positifs en termes de sécurité routière. Chauffeurs routiers et automobilistes reconnaissent en général de manière évidente le besoin d'améliorer la visibilité des poids lourds de nuit.

Certains pays ont déjà adopté cette signalisation réfléchissante.

- > **Les Etats-Unis** depuis 1992, rétroactif.
- > **L'Afrique du sud** depuis 2000, rétroactif.
- > **Le Brésil** depuis 2003, rétroactif.
- > **L'Italie** depuis 2005, rétroactif.
- > **La Roumanie** en 2006, rétroactif.
- > **L'Inde** depuis le 1^{er} avril 2009, véhicule neuf.

D'autres pays vont suivre le même chemin dans les prochains mois ?

- > **La Slovaquie**, le 1^{er} juillet 2009 (dates à confirmer après publication JO).
- > **Le Royaume-Uni** à partir du 1^{er} octobre (demande faite à Bruxelles, en cours de validation).
- > **La Suisse** à partir du 1^{er} janvier 2010 (JO publié).



Est-ce une obligation pour toute nouvelle homologation européenne ?

Les bandes réfléchissantes sont désormais obligatoires pour toute nouvelle homologation européenne. Le règlement 104 définit la bande réfléchissante pour Poids Lourds. Le règlement 48.03 l'impose pour toute nouvelle homologation européenne de signalisation.

Une nouveauté : depuis le 1^{er} avril 2009, avec la directive de Bruxelles 70/156, un véhicule PL peut désormais recevoir une homologation européenne et être ainsi immatriculé sans différence dans tous les pays de l'Union Européenne.

Est-ce compliqué à mettre en œuvre ?

L'AENOR (équivalent AFNOR) en Espagne a beaucoup travaillé sur le sujet et a démontré de manière pratique que la mise en sécurité de la très grande majorité des véhicules est facile à mettre en œuvre. Aujourd'hui en France, on peut estimer à 93 % le nombre de véhicules

neufs pouvant être mis en sécurité sans difficulté majeure. (Véhicules bâchés, fourgons, plateaux et bennes).

Des assouplissements sont prévus dans le règlement européen pour les cas particuliers, tel que le coté pour les véhicules de transport de bois et porte-container 40 pieds, ou la face arrière pour les portes véhicules légers.

Une sécurité visible qui fera l'unanimité en 2011...

Pour la France comme pour l'Europe, c'est en 2011 que la majorité des véhicules devront être équipés de bandes réfléchissantes. Heureusement, de nombreux véhicules circulent déjà avec ces équipements. Le futur de la signalisation poids lourds est écrit, il sera réfléchissant !

Patrick Cholton

*selon les typologies de configuration.