

CONDUIRE AVEC DES CHEVAUX...

Quel que soit le permis dont vous êtes l'heureux détenteur, il y a peu de chances que vous ayez appris, dans votre auto-école préférée, les spécificités de la conduite avec un chargement de chevaux... Vous savez sans nul doute manoeuvrer votre véhicule comme un Dieu, mais savez-vous quelles sont les précautions à prendre pour que tous vos équidés arrivent debout et sereins à destination ?



AVANT DE VOUS LANCER...

Quelques précautions particulières s'imposent si vous transportez des chevaux pour la première fois, si vous conduisez un véhicule nouveau ou un van prêté, ou si vous n'avez pas transporté de chevaux depuis longtemps...

* Quelque soit votre niveau de conduite (permis E ou non) et votre fréquence d'entraînement, avant de partir avec des chevaux, faites un essai à vide à chaque fois que vous devez tracter ou conduire un véhicule ou un van nouveau. Vous pourrez ainsi vous familiariser sans risques avec son encombrement, sa tenue de route, son poids, son freinage... qui ne sont jamais identiques d'un engin à un autre.

* Si vous êtes détenteur d'un des permis tant convoités (E, Poids Lourds ou Super-Lourds) et que l'on vous sollicite pour conduire un véhicule de transport, vérifiez bien avec le propriétaire du dit véhicule que tout est en règle au niveau des poids autorisés (comparez les cartes grises de la voiture et du van tracté), des assurances et que le véhicule est en état de rouler sans danger. Mon père, non cavalier mais possédant le permis poids lourd, emmena un jour en concours, à la demande du directeur du club dont je faisais partie, le camion et toute l'équipe de cavaliers. Confiant car c'était un ami, quelle ne fut pas sa surprise, le soir de notre retour, de s'apercevoir que le camion n'était pas assuré !!!

* S'entraîner avec une remorque basse : Si vous tractez un van 1 place pour la première fois (sans permis E), si vous ne vous sentez pas à l'aise malgré votre permis E pour partir avec votre van immédiatement, ou si vous n'avez pas conduit de remorque depuis longtemps, entraînez-vous à manoeuvrer avec une remorque basse que vous vous ferez prêter (ou, dans le pire des cas, que vous louerez) ; vous pourrez voir par dessus la remorque le résultat des mouvements de la voiture. En particulier, ayez toujours à l'esprit que lorsque vous manoeuvrez en marche arrière, la remorque part dans la direction opposée à celle de l'arrière de la voiture et donc du volant...

* Roulez allumé : Quelle que soit la couleur du ciel au moment de votre départ, allumez vos feux de croisement (codes), les feux de position (lanternes) sont inefficaces sur la plupart des voitures et camions. Cette précaution simple attire l'attention des autres conducteurs sur le caractère un peu exceptionnel de votre équipage (vitesse réduite, encombrement). Profitez en, c'est de la lumière qui ne vous coûte rien !!!

* Soyez à l'affût du moindre bruit ou choc suspect ; que vous soyez en voiture ou en camion, ne mettez pas la radio trop forte.

* Si vous fermez la porte de la sellerie à clé pendant le voyage, accrochez les clés après votre clé de contact, car arrivé sur place, vous ne saurez plus dans quel vide-poche vous les avez jetées dans la panique du départ...

QUELQUES CONSEILS DE CONDUITE...

L'adaptation de votre conduite, même si elle est habituellement un peu "sport", est indispensable à la protection des "âmes" que vous transportez : de la douceur de votre conduite dépendra l'état de votre cheval à l'arrivée, et bien entendu ses performances si vous allez en compétition...

* Son centre de gravité très haut au dessus du sol amplifie tous les déséquilibres lors des changements de direction et de vitesse. Le cheval compense donc tous les soubresauts soit en piétinant, soit en s'appuyant sur le(s) membre(s) opposé(s) au mouvement. Autant dire que si la conduite est cérébralement fatigante pour vous, elle l'est d'autant plus physiquement pour lui qui la subi ; il serait dommage que votre cheval arrive en concours aussi fatigué que s'il avait déjà fait son parcours...

* Démarrez très doucement, roulez en première les 100 premiers mètres au minimum, le temps que le cheval ait le temps de se caler. Evitez tous les à coups, conduisez comme si votre cheval était « pendu » au plafond du van/camion. Lorsque vous descendez une côte, utilisez le même rapport de vitesse que si vous la montiez. Dans la mesure du possible, lissez toutes vos courbes et vos virages. Ralentissez au maximum à l'abord d'un croisement ou d'un rond point, afin de pouvoir vous arrêter, ou vous intégrer au ralenti dans la circulation sans avoir à vous arrêter si vous avez la visibilité nécessaire, et que le trafic vous le permet.

* Les ronds points, justement, sont une torture particulière pour les chevaux, puisqu'ils doivent encaisser en quelques mètres ou dizaines de mètres dans le meilleur des cas, un freinage et 3 à 7 changements de direction, en fonction de la conformation des ouvrages... Il est donc indispensable de les aborder le plus lentement possible, et d'évaluer sa trajectoire au plus juste, quitte à couper un peu la courbe si aucun véhicule ne se trouve sur le rond point en même temps que vous. S'il y a beaucoup de circulation, restez sur la file de droite même si vous faites tout le tour du rond point, cela vous évitera d'avoir à vous bagarrer pour en sortir. Pensez à bien mettre votre clignotant, en entrant dans le rond point si vous changez de direction (si vous allez à gauche, vous mettrez votre clignotant à gauche, exactement comme dans un carrefour classique) et à droite en sortant. Si vous voulez que les autres véhicules puissent vous respecter, encore faut-il les avertir des manœuvres que vous prévoyez...

* Dans un van tracté, outre un très grand inconfort et des risques de chute pour le cheval, ce « balan » important peut déséquilibrer la remorque et la faire basculer dans un cas extrême. Je me souviens avoir demandé à un oncle de transporter ma jument lors d'un changement d'écurie avant que j'ai mon permis E. J'ai oublié de lui préciser avant le départ la « délicatesse » nécessaire au transport d'un cheval par rapport à une caravane, dont il avait une grande habitude ; et bien que prenant certaines précautions, nous avons tout de même eu la frayeur de notre vie quand, au premier virage, nous avons entendu la jument « valdinguer » dans la remorque... Dans une situation similaire,

un de mes amis a renversé sa remorque dans le fossé.

* A l'inverse, soyez vigilant lorsque vous tractez votre van vide, sa tenue de route est souvent bien inférieure du fait de sa « légèreté »... il m'est arrivé moi-même « d'oublier » mon van et de me faire rappeler à l'ordre un peu violemment au passage d'un ralentisseur !!!

Le comportement du véhicule change, pensez-y...

* Si vous tractez avec une berline, et particulièrement si c'est celle que vous utilisez tous les jours pour votre usage personnel, vous constaterez certainement que le fait de lui atteler un van change totalement son comportement... en effet, sous le poids de la remorque l'arrière s'affaisse, la voiture bascule vers l'arrière, permettant ainsi au train avant de se « lever » plus facilement, notamment à l'accélération, si faible soit elle. Soyez alors très vigilant, vous vous retrouvez sans le vouloir aux commandes d'une propulsion, dont la conduite ne s'improvise pas. Des gravillons, une route mouillée, un vent violent, tout est bon pour que le nez de la voiture vous échappe à la moindre occasion...

* Attention également à la largeur de votre remorque, plus importante que la voiture, qui risque plus d'une fois de vous faire heurter les trottoirs si vous n'êtes pas sur le qui-vive. De même, si vous devez traverser une intersection, pensez que votre véhicule sera moins alerte que d'habitude au démarrage, et que votre temps de traversée sera augmenté par la longueur de la remorque. Lorsque vous doublez sur une chaussée à plusieurs voies, prévoyez votre dépassement en fonction de la densité du trafic : trop tôt, vous risquez de gêner les voitures qui arrivent derrière vous, trop tard vous risquez de vous faire bloquer par le flot de la circulation et vous serez obligé de freiner en arrivant derrière le véhicule que vous voulez dépasser. Une fois votre manœuvre terminée, ne vous rabattez pas trop vite devant le véhicule que vous venez de dépasser, pour éviter que la remorque ne se rabatte dessus et l'envoie au fossé.

* D'une façon générale, tout prend plus de temps, avec un van tracté par rapport à votre voiture seule, du fait de sa lourdeur et de sa longueur : freiner, doubler, s'arrêter à un stop, ou traverser une intersection...

* Soyez également excessivement vigilant avec les ralentisseurs lorsque vous tractez un van : pensez que lorsque votre voiture en est descendue, le van, lui, est encore dessus ou devant ; n'accélérez pas car vous feriez sauter le van et tomber les chevaux. De plus, lorsque ces ralentisseurs sont très bombés, il arrive que l'attelage ou la roue jockey (si elle est insuffisamment relevée) touche le sol, et vous risquez de tout laisser sur la route si vous allez trop vite...

Sur du verglas avec de la nitroglycérine...

* Compte tenu de tous ces éléments « perturbateurs », pour vous mettre en situation idéale imaginez que vous conduisez sur du verglas. Anticipez tous vos ralentissements, (abordez un feu vert comme s'il était rouge), vos virages et vos changements de direction, abordez les carrefours au ralenti, au cas où vous auriez à tourner. Le but est de donner au cheval le temps de s'habituer progressivement à tous les déséquilibres que vous lui imposez et qu'il ne voit pas arriver. Si vous êtes parfois un peu « laxiste » en voiture (nous le sommes tous à un moment ou un autre), ne vous permettez AUCUNE fantaisie en conduisant vos chevaux, les vitesses limites aux abords des difficultés sont là pour vous permettre de les traverser sans risque. Pour être vraiment

tranquille, conduisez systématiquement 10 km/h en dessous des vitesses maximum autorisées.

Les intempéries

En van tracté, soyez particulièrement méfiant vis à vis du vent, susceptible de profiter du moindre soubresaut (nid de poule, passage d'un pont, cassis, chemin de fer...) pour pousser la remorque hors de sa trajectoire. Ne vous laissez pas surprendre par l'inévitable rafale (« effet de gifle ») que vous subirez en sortant d'un pont, d'un tunnel ou en doublant un camion (idem si c'est lui qui vous double). D'ailleurs, même s'il n'y a pas de vent, vous remarquerez que le dépassement d'un (ou par un) poids-lourd vous tend toujours à vous dévier légèrement. De même la pluie est particulièrement éprouvante pour votre équipage, les risques d'aquaplanage sont multipliés par 2 (2 véhicules au lieu d'un)... Attention également au « verglas d'été » : après une longue période sans pluie, les premières gouttes d'eau qui tombent sur la route diluent tous les résidus d'huile, de poussières, de carburant... et forment une pellicule particulièrement glissante, d'autant plus dangereuse que l'on ne s'attend pas à la moindre glissade en saison chaude.

La "mise en lacet"

Le van tracté (surtout vide) est très léger par rapport à la force de traction de certaines voitures. Il a donc tendance à rebondir à chaque soubresaut de la route ou sous l'effet de coups de vent (notamment l'effet de gifle décrit plus haut). Il y a dans ce cas un risque important que le van de « zigzaguer » de droite à gauche derrière la voiture, au risque de se mettre en « porte feuille », c'est à dire de venir se replier contre la voiture... C'est la raison pour laquelle il est fortement déconseillé de freiner brusquement et ailleurs qu'en ligne droite. Sans faire hurler votre moteur, restez toujours en léger sur régime pour pouvoir récupérer un écart en accélérant pour rétablir la trajectoire et l'équilibre du train voiture+van.

Le reste du monde

* Laisser doubler : comme vous roulez plus lentement que le reste de la circulation, vous apercevrez vite qu'une file de voitures s'agglutine derrière votre véhicule, ce qui vous agace prodigieusement quand vous êtes à la place des conducteurs... ne vous laissez pas déconcentrer par cette file indienne, mais, lorsque vous en avez la possibilité (ligne droites et bas-côté bitumés), sans courir aucun risque ni secouer inutilement les chevaux, n'hésitez pas à ralentir au maximum et à vous mettre sur le côté de façon à ce que l'on puisse vous doubler.

* Les cyclistes : Les cavaliers ne sont pas les seuls sportifs à sillonner les routes le dimanche aux aurores... Vous rencontrerez plus d'une fois des cyclistes en groupes isolés ou dans le cadre de courses. Le code de la route les autorise à rouler à plusieurs de front, ce qu'ils font le plus souvent pour s'entraîner mutuellement. Attention donc lorsque vous abordez ces groupes, pensez qu'ils roulent plus lentement que vous, qu'ils ne sont pas à l'abri d'une chute devant votre capot, surtout s'ils sont surpris par le bruit de votre camion au détour d'un virage. Que vous soyez en camion ou avec un van, prenez beaucoup de précautions pour les dépasser, ajustez votre vitesse et votre trajectoire à votre visibilité.

LA PAUSE S'IMPOSE...

Souvent les problèmes surviennent dans les premières minutes de trajet, avant que le cheval n'ait pris son « équilibre de croisière » et compris qu'il n'avait rien à craindre de la

croisade qui l'attend. Vous pouvez donc vous arrêter (dans un endroit adéquat de façon à ne pas gêner la circulation...) après 5 ou 10 minutes de voyage, histoire de vérifier que tout va bien et de rassurer vos « passagers » sur votre présence.

* Si le voyage dure quelques heures, arrêtez vous régulièrement (toutes les deux heures environ) pour vous reposer, vous détendre les jambes, et pour vérifier que tout va bien et donner à boire aux chevaux ; profitez-en pour aérer l'habitacle de votre voiture ou cabine de camion, pour nettoyer votre pare brise si les insectes l'ont colonisé ; laissez les chevaux dans le véhicule, abreuvez les à leur place, ils seront moins stressés que d'avoir à descendre, appréhender un lieu nouveau et réembarquer aussitôt. Vous éviterez également les désagréments d'avoir à courir après un fugueur, qui pourraient avoir des conséquences dramatiques si vous vous trouvez à proximité d'une route. Un de mes amis a vu un cheval au galop sur une autoroute après que ses propriétaires aient voulu le débarquer sur une aire de repos pour le faire brouter... !!!

* En marge de ce qu'impose la réglementation, on estime à 7 ou 8 heures la durée d'un voyage que le cheval peut supporter d'une traite. Si vous dépassez de beaucoup ce délai, faites une halte dans un centre équestre, débarquez les chevaux pour les faire brouter, les détendre, voire les laisser se reposer pour la nuit, en fonction de l'heure et de votre fatigue. L'idéal serait même d'accorder au cheval une journée complète de repos et de détente par journée de voyage... De toute façon, avant de repartir, nettoyez le van et aérez l'habitacle de votre voiture, les poumons de tout le monde ne s'en porteront que mieux...

Source : <http://www.attention-chevaux.com/magazine/transport/conduite-van.htm>