

**MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE  
L'ENERGIE ET DE LA MER  
Bureau d'Enquêtes sur les accidents de  
Transport Terrestre  
A l'attention de M. Laurent ARTH  
Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
FRANCE**

Département : S.A.V.  
Extension : 2111/JT/rf  
Notre réf. : A/G-99/16.110

Koningshooikt, le 13 octobre 2016

**Concerne : Rapport d'enquête technique sur le renversement d'un autocar survenu le  
09 Juin 2014 sur la route nationale (RN) n°316 sur la commune de Loon-Plage**

Monsieur Arth,

Nous accusons bonne réception de votre courrier du 07 Octobre 2016 adressé à notre Direction Générale qui nous l'a transmis pour compétence.

En réponse à votre courrier du 07/10/2016, suite aux conclusions de l'enquête technique citées en objet, nous vous prions de trouver, ci-après, les réponses de Van Hool à la Recommandation R1 formulées dans votre rapport « Affaire BEATT-2104-008 »

1) Recommandation "R1" concernant l'ergonomie des commandes du ralentisseur:

Ce levier de commande est un équipement standard très répandu auprès des constructeurs de Bus & Cars et véhicules lourds.

Notre documentation destinée aux chauffeurs, explique clairement les limites d'utilisation du ralentisseur, ainsi que les règles de manipulation de la commande manuelle du ralentisseur.

Toutefois, avec l'introduction en 2010 du système de freinage "EBS" sur tous nos véhicules, nous avons optimisé le fonctionnement du ralentisseur via la pédale de frein; cette optimisation va dans le sens de vos recommandations.

En effet, l'appareil de commande de l'EBS, détermine lui-même si le véhicule sera freiné par le ralentisseur, par les freins pneumatiques ou par les deux.

au *Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer*  
*Bureau d'Enquêtes sur les accidents de Transport Terrestre*

Ce nouveau type de fonctionnement est décrit dans la mise à jour de notre documentation concernant la conduite du véhicule qui est destinée aux chauffeurs.

Il est également clairement spécifié, qu'en cas de freinage d'urgence, la commande manuelle ne peut en aucun cas être utilisée.

Il est clair que dans le dossier présent, au vu des déclarations des témoins, le chauffeur n'a même pas touché la pédale de frein durant la phase d'approche du rond-point.

Toutefois, et suite aux rencontres entre les Services du BEA-TT et Van Hool, nous avons décidé de modifier notre ergonomie du poste de conduite en utilisant un volant équipé de boutons poussoirs pour la commande du «Régulateur de vitesse», et d'un levier séparé pour la commande du ralentisseur.

Cette nouvelle ergonomie répond intégralement à vos recommandations.

Cette nouvelle ergonomie équipera les véhicules Van Hool modèle 2017 qui seront livrés à partir de courant 2017.

Restant à votre disposition pour d'autres renseignements éventuels, nous vous prions d'agréer, Monsieur ARTH, l'expression de nos sentiments les plus distingués.



J. Theys  
Service Après-Vente



Filip Van Hool  
CEO Van Hool S.A