ICB

# EN TOUTE SÉCURITÉ

## EN BUS ET EN CAR

# TABLE DES MATIÈRES


EN SÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION 4

1. DANS LA CIRCULATION 5

TOURNER ET RAYON DE BRAQUAGE 5

L'ANGLE MORT 9

FACES LATÉRALES 10

FACES AVANT ET ARRIÈRE 11

PASSAGERS 11

2. DANS LE VÉHICULE 12

DE ET VERS L'ARRÊT OU LE LIEU DE DÉPART 12

A L'ARRÊT 12

MONTER À BORD 13

BAGAGES 13

ARRIVÉE ET SORTIE 13

DANS LE VÉHICULE 13

3. EN CAS D'URGENCE 14

SIGNAL D'URGENCE 14

DÉBLOCAGE DES PORTES 15

EVACUATION 15

ENGAGEMENTS DE BASE *BIS 15

VÉHICULE À UN ÉTAGE 16

DOUBLE ÉTAGE 18

ISSUES DE SECOURS 19

TRAPPES DANS LE TOIT 19

FENÊTRES DE SECOURS 19

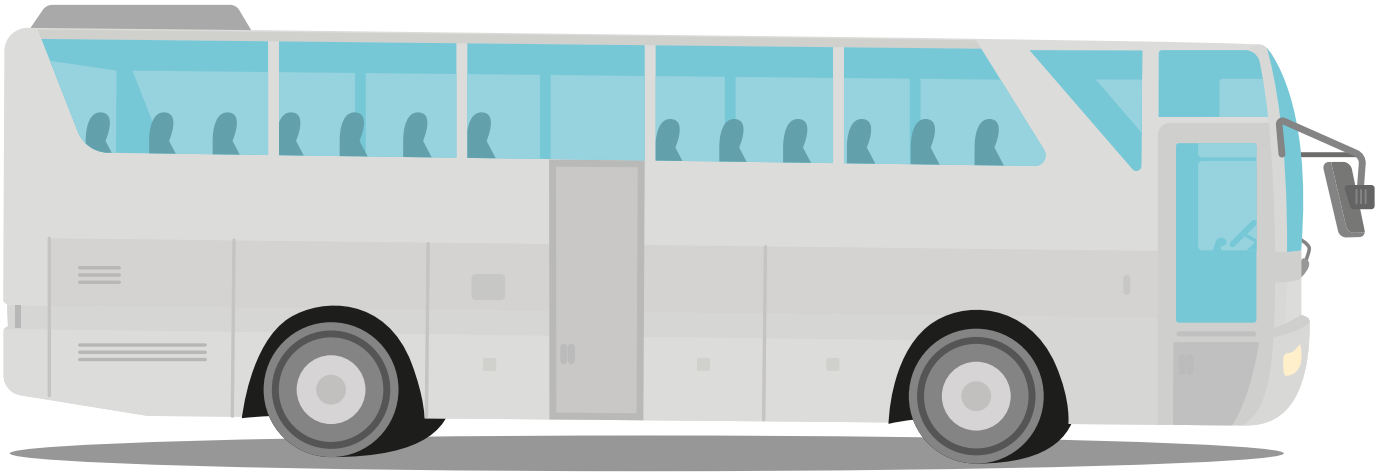

Edition octobre 2016

# EN SÉCURITÉ DANS LA CIRCULATION

Les écoles font régulièrement et de plus en plus souvent appel à des autocars pour de nombreuses excursions scolaires et pour d'autres déplacements quelles organisent. Des millions d'élèves prennent ainsi au moins une fois par an place dans un autocar. Pour de nombreux élèves il s'agit d'une réalité quotidienne lorsqu'ils utilisent un bus scolaire ou un bus de ligne pour se déplacer de et vers l'école. Les jeunes entrent régulièrement en contact avec cette catégorie de véhicules dans la circulation normale.

Etant donné que la sécurité des jeunes dans la circulation est primordiale, il est essentiel de leur apprendre comment ils doivent se comporter dans et autour de ces grands véhicules.

Le but de ce syllabus est de vous fournir les informations nécessaires pour pouvoir organiser des leçons au sujet de la sécurité routière dans et autour des autobus et autocars. Dans ce cadre, nous nous arrêterons auprès de la place de ces véhicules dans la circulation de tous les jours et nous mettrons l'accent en particulier sur la question de l'angle mort. En outre, nous nous arrêterons également sur les règles de conduite à bord en vue d'optimaliser la sécurité dans le véhicule. Et, finalement, une attention particulière est consacrée à l'évacuation en cas d'urgence.



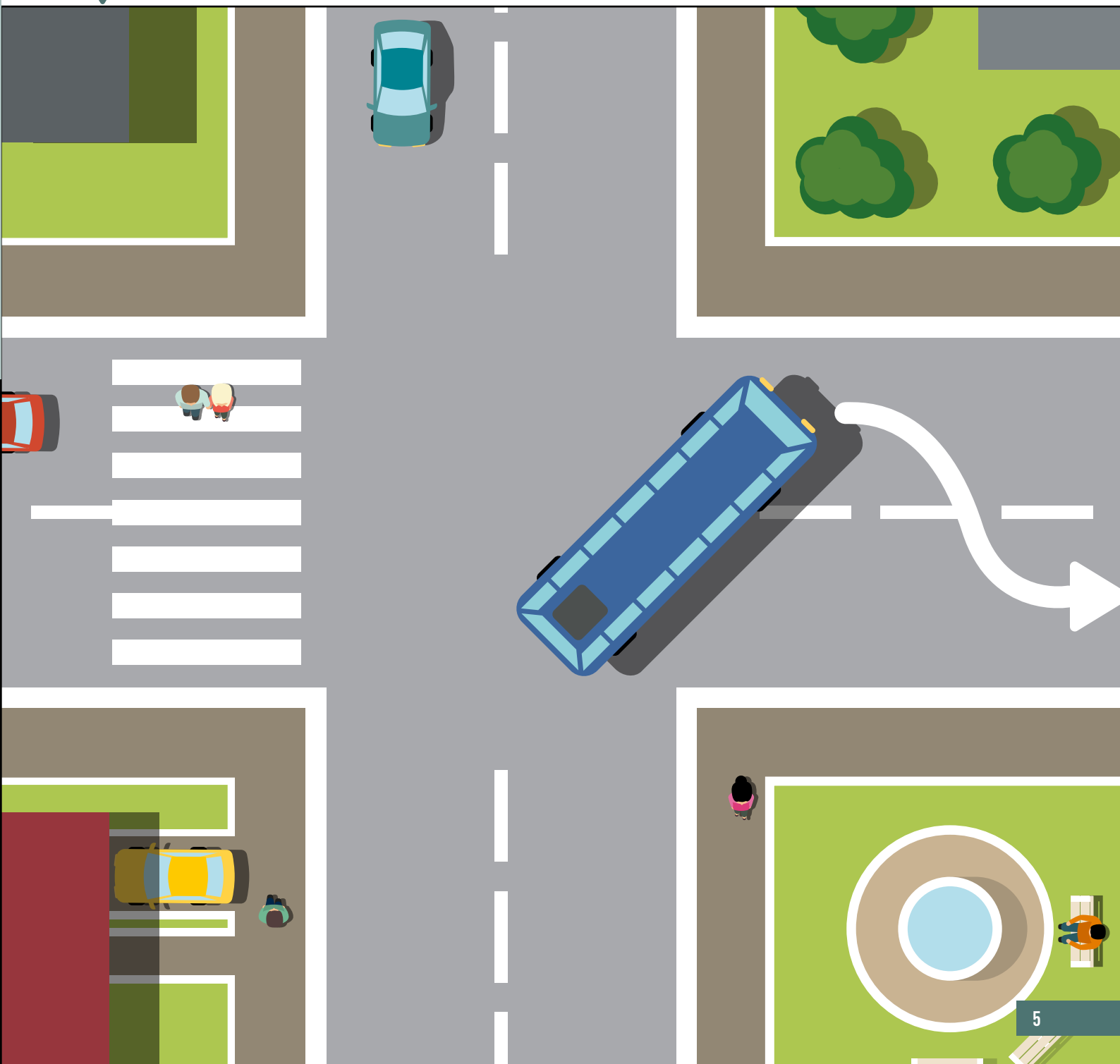
# 1. DANS LA CIRCULATION

Les élèves n'entrent pas uniquement en contact avec les autobus et autocars dans le cadre du  voyage scolaire annuel ou du déplacement hebdomadaire vers la piscine. Quand ils se déplacent dans la circulation normale avec le vélo, avec la moto ou à pied, la chance qu'ils rencontrent un bus est très grande. C'est pourquoi il est important de souligner une série de spécificité de ces véhicules.

## TOURNER ET RAYON DE BRAQUAGE

Tout comme autre grand véhicule, les autobus et autocars ont un rayon de braquage assez important. C'est pourquoi, tout comme les camions, ils débordent sur la voie opposée lorsqu'ils prennent un virage à droite.

**Figure 1 : Lors d'un virage à droite le bus déborde souvent sur la voie opposée**



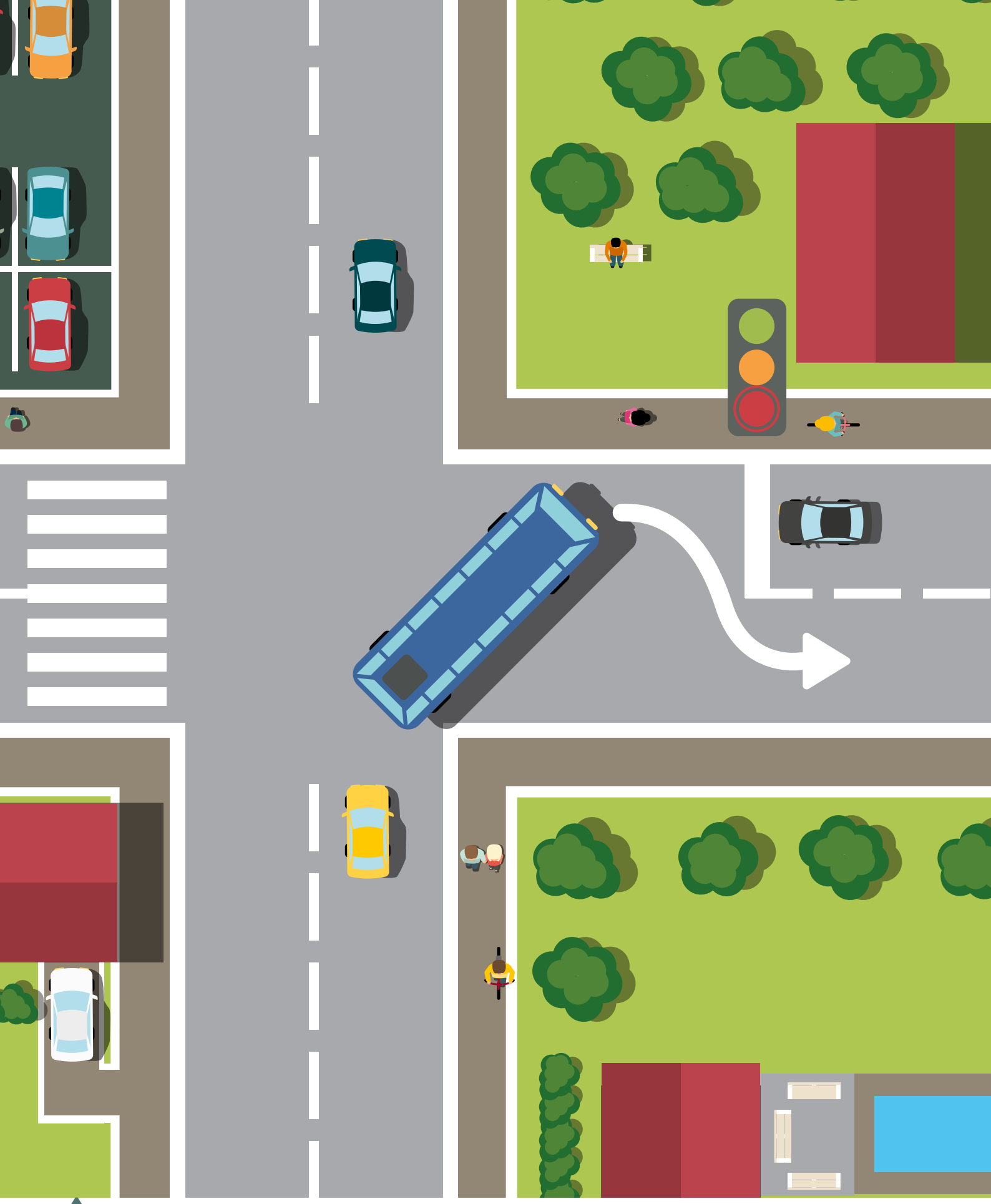


Figure 2 : infrastructure adaptée

De nombreux croisements avec feu de circulation tiennent compte de ce fait et de nombreuses personnes s'arrêtant derrière la ligne « stop » se trouvent en grande partie hors de la zone dangereuse. En dépit de cette situation adaptée, il est cependant conseillé de se positionner le plus possible à droite de la voie de circulation derrière la ligne « stop ». Certains véhicules pourraient en effet avoir un débattement encore plus important.

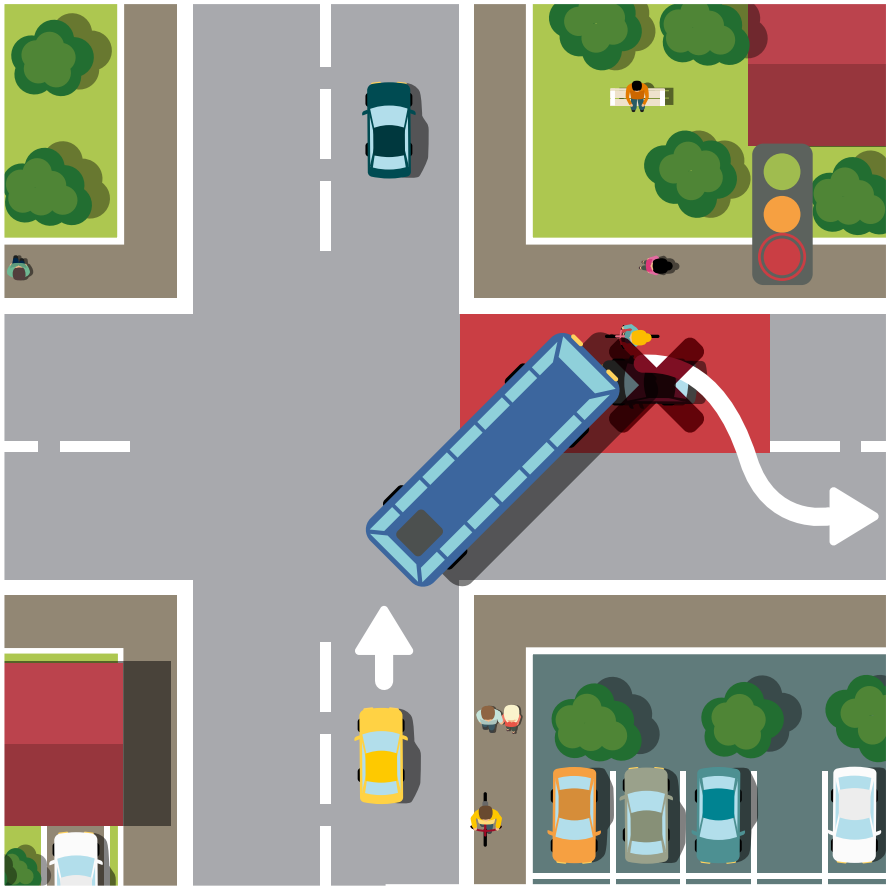
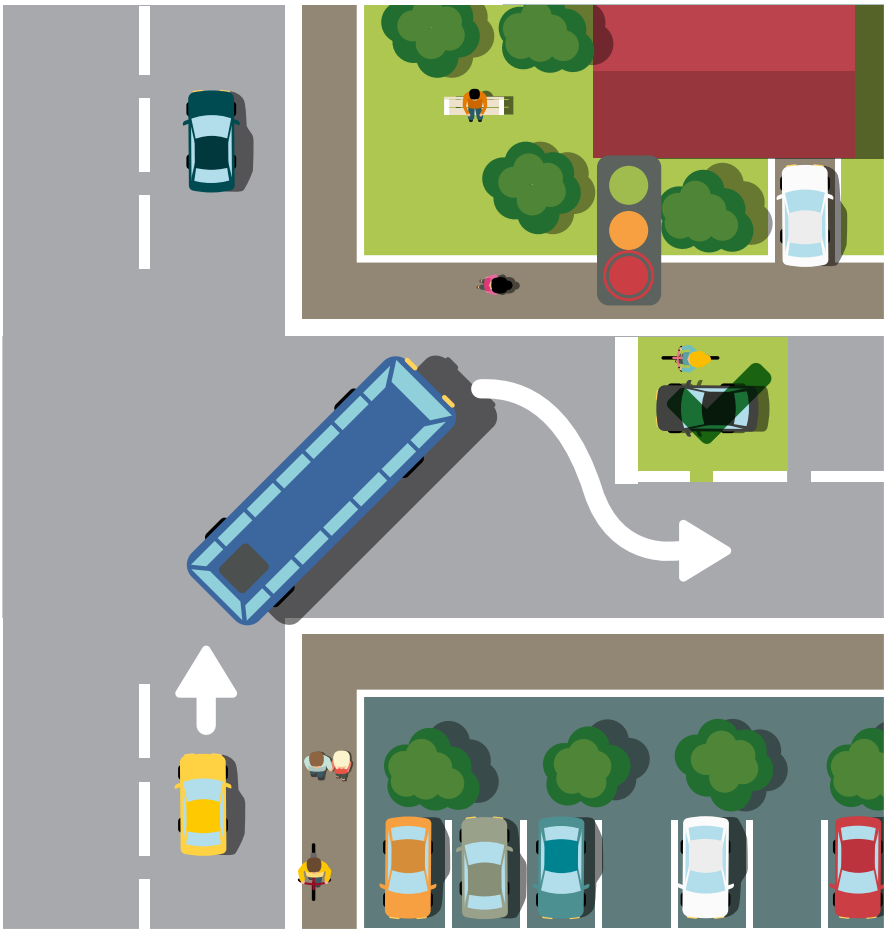


Figure 3 : erroné

Cela n'est pas toujours le cas au croisement sans feu de circulation et il convient d'en tenir compte en ralentissant bien (quelques mètres) avant le croisement et, si nécessaire, en s'arrêtant à cet endroit et en attendant jusqu'à ce que le bus ait achevé son virage et ait poursuivi son chemin.

Figure 4 : bon



Ce n'est pas uniquement le rayon de braquage important qui font que les autobus et autocars sont des véhicules spéciaux, il y a également les portes-à-faux important à l'avant et à l'arrière de ces véhicules dont il faut tenir compte. Ces portes-à-faux sont les conséquences de l'emplacement des roues sur le véhicule. C'est ainsi que ces roues, en comparaison avec d'autres véhicules, se trouvent relativement loin des faces avant et arrière du véhicule. Il en résulte un débattement important aussi bien à l'avant qu'à l'arrière lors des virages.

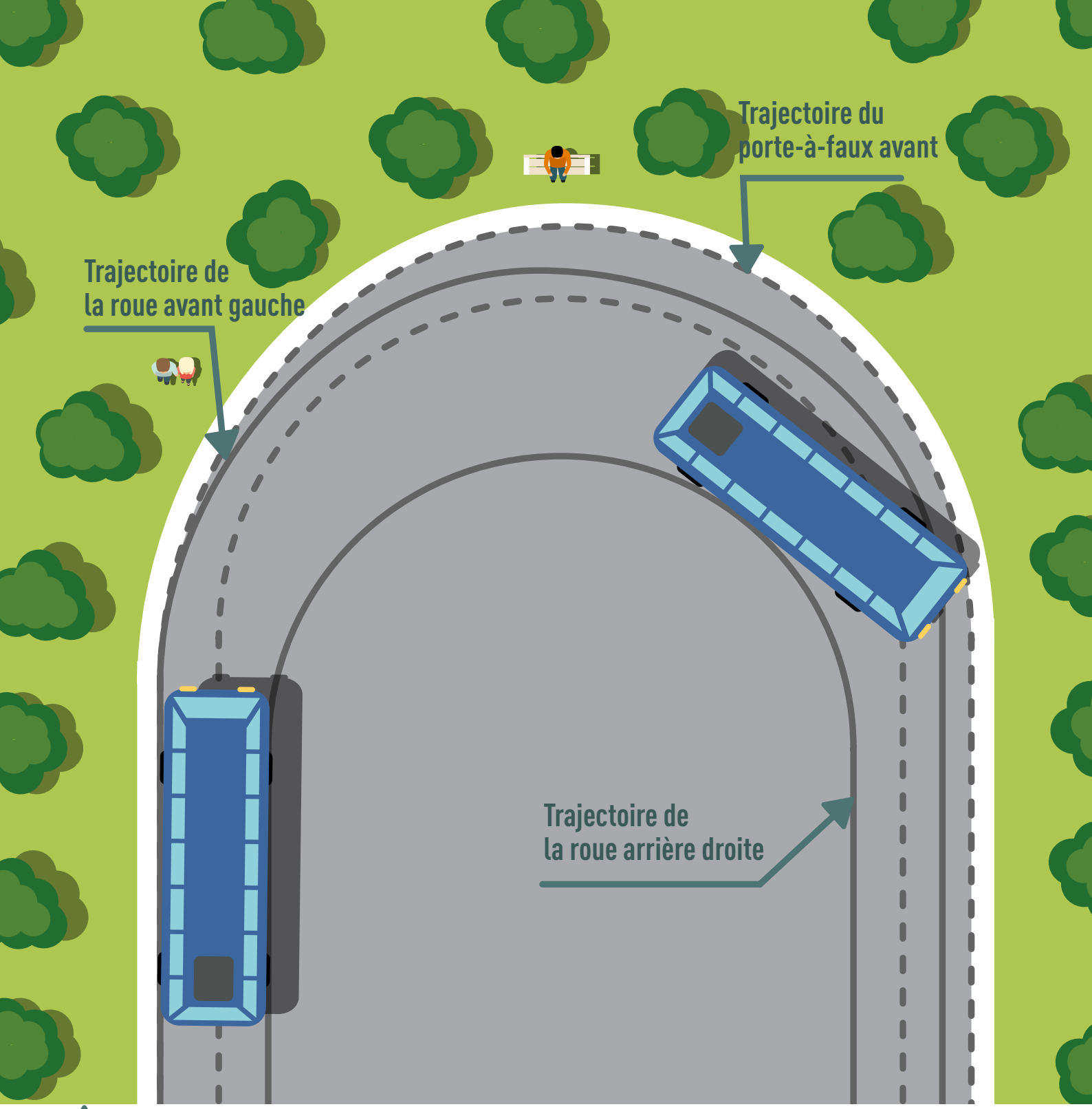



**Figure 5 : Le cercle de braquage d'un bus n'est pas uniquement déterminé par la trajectoire des roues avant.**

Le débattement arrière est dans la circulation normale surtout dangereux pour les cyclistes qui se trouvent à côté du véhicule. Il vaut donc mieux se tenir derrière le bus et, en toutes circonstances, garder suffisamment de distance est le message. Cela s'applique également lorsqu'on veut dépasser le véhicule (p.ex. s'il s'arrête à une halte).

Le débattement avant et arrière peut également présenter un risque pour les piétons. Cela est par exemple le cas lorsque le bus entre ou sort d'un arrêt. En raison du positionnement des roues avant qui se trouvent très souvent derrière le conducteur, le porte-à-faux avant du véhicule peut déborder sur le trottoir. Cela s'applique également au porte-à-faux arrière lorsque le bus quitte son arrêt.

Lors d'un virage, les roues arrière d'un autobus ou d'un autocar ne suivent pas toujours la même voie que les roues avant (voir figure 5). Les roues arrière ont un rayon de braquage plus réduit qui donne l'impression que la face latérale du véhicule se déplace vers l'intérieur du virage. La combinaison des portes-à-faux avec le plus petit rayon de braquage des roues arrière fait que la largeur occupée par le véhicule dans le virage est beaucoup plus grande que la largeur du véhicule même. Il est dès lors difficile pour les usagers de la route d'évaluer les emplacements à côté du véhicule où on se trouve en toute sécurité. C'est pourquoi il convient à nouveau d'appliquer la devise : 'gardez vos distances et restez derrière l'autobus'.

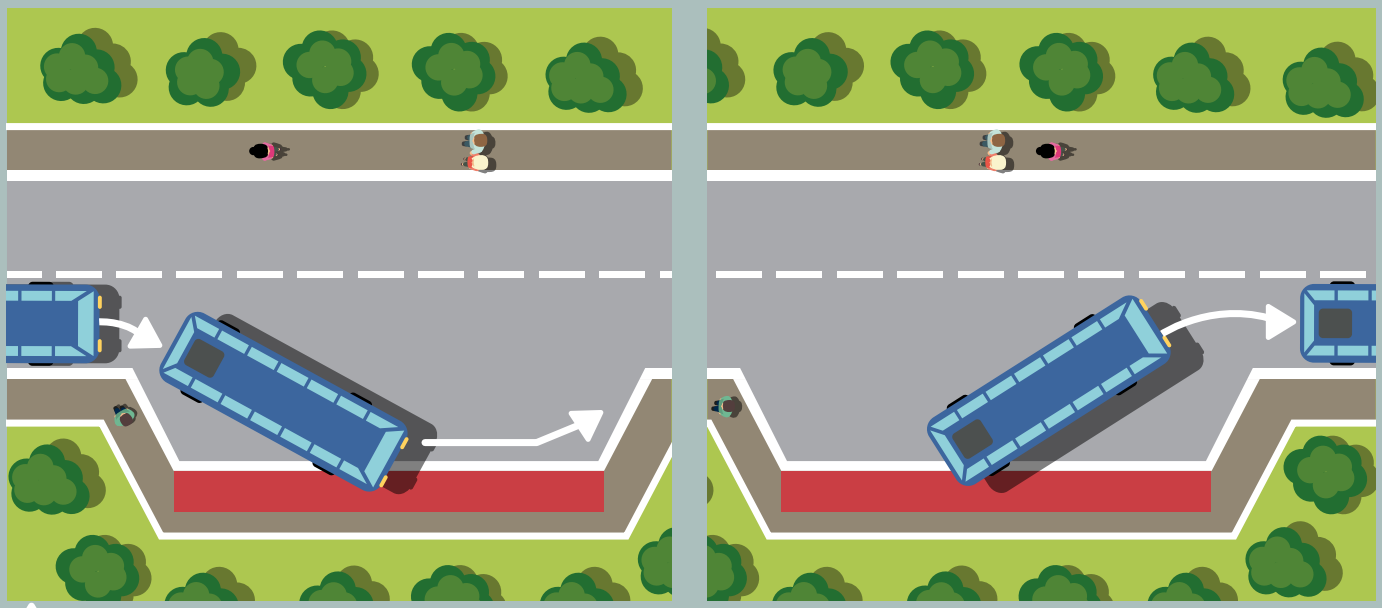


Figure 6 : en entrant ou en quittant une halte aussi bien l'avant que l'arrière peuvent déborder sur le trottoir.

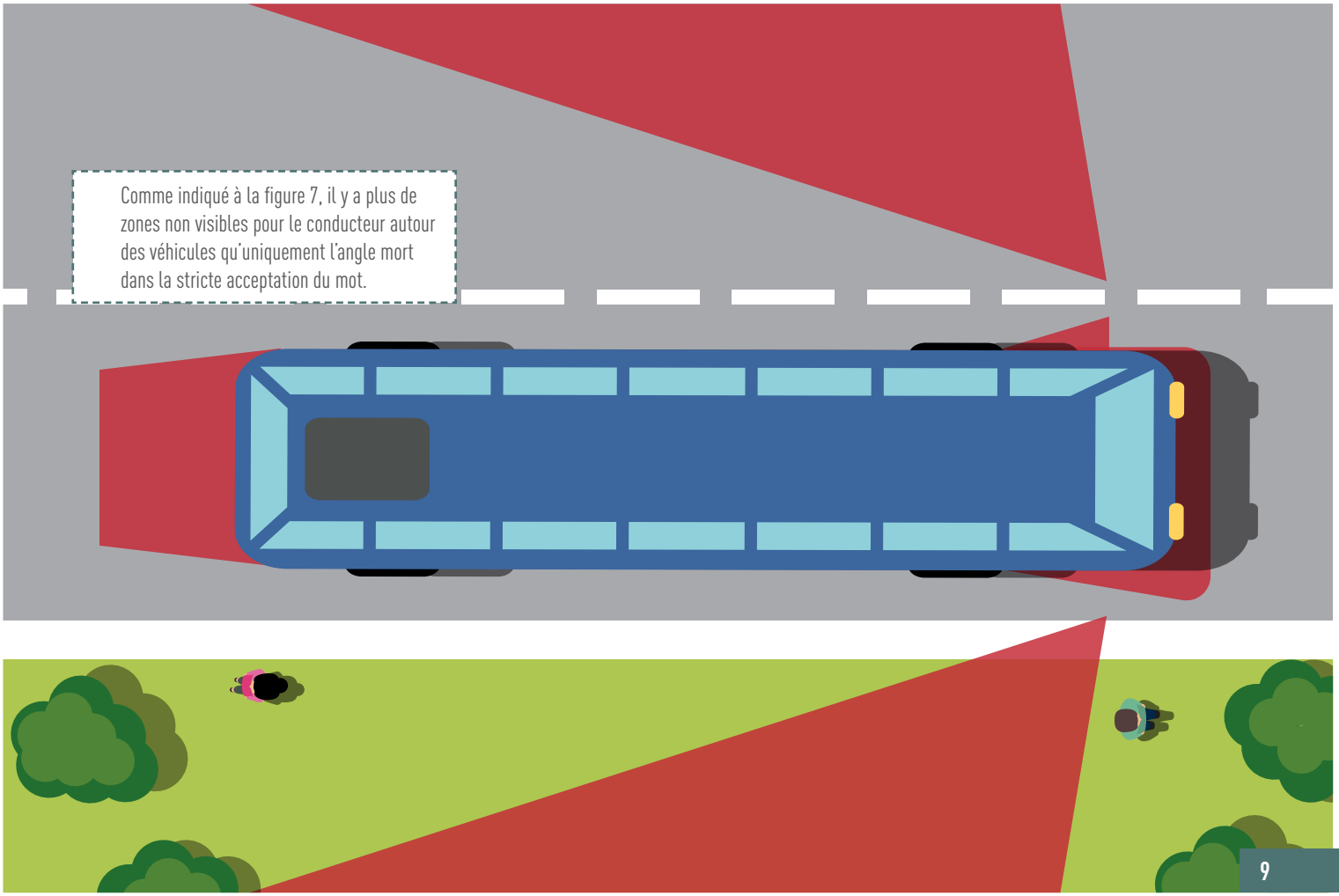
Un bus peut donc dépasser plus largement qu'on le penserait initialement.

## L'ANGLE MORT

L'existence d'un angle mort est un problème que connaisse la majorité des véhicules motorisés. Pour les plus grands véhicules comme les camions et les bus, ce problème est plus important en raison des dimensions du véhicule et de la position du chauffeur. En dépit des dimensions importantes des rétroviseurs et de leur nombre important, un certain nombre de zones autour du véhicule restent souvent non visibles pour le conducteur.

Figure 7 : zones non visibles pour le conducteur

Comme indiqué à la figure 7, il y a plus de zones non visibles pour le conducteur autour des véhicules qu'uniquement l'angle mort dans la stricte acceptation du mot.



## FACES LATÉRALES

Sur les deux faces latérales du bus, il y a deux zones qui ne sont pas visibles pour le chauffeur lorsqu'il est au volant : la zone immédiatement à côté et derrière la porte avant ou le siège conducteur (1) et l'angle mort dans la stricte acceptation du mot (2).

**Figure 8 : tout n'est pas visible juste à côté et derrière la porte.**

Etant donné que la porte n'est souvent pas composée uniquement de verre et que le rétroviseur ne fournit une vue sur la zone latérale du véhicule qu'après la roue avant, il n'y a pas de vue sur la zone juste à côté et derrière l'entrée avant.

Certains véhicules sont équipés d'un miroir trottoir qui fournit bien une vue sur cette zone décrite. Etant donné qu'il ne s'agit pas d'une obligation pour tous les bus, il vaut mieux faire preuve d'un excès de prudence en restant à environ 1m50 du véhicule jusqu'à ce qu'il soit totalement à l'arrêt ou qu'il soit parti.

**Figure 9 : l'angle mort dans la stricte acceptation du terme**

L'angle mort dans la stricte acceptation du mot se rapporte à la zone autour du véhicule non visible dans les rétroviseurs normaux.

Il vaut donc mieux également éviter cette zone et, si on s'y trouve quand même, garder suffisamment de distance ou quitter cette zone. Un truc pour vérifier si on se trouve dans l'angle mort consiste à voir s'il est possible de voir le conducteur au volant dans les rétroviseurs.

En ce qui concerne l'angle mort, certains véhicules sont également équipés d'un miroir angle mort. Etant donné qu'un tel équipement n'est pas obligatoire sur tous les bus, il vaut également mieux ici faire preuve d'un excès de sécurité et se montrer extrêmement prudent.

## FACES AVANT ET ARRIÈRE

Certaines zones aussi bien de la face avant qu'arrière du véhicule ne sont pas non plus visibles. A l'arrière il s'agit de la zone s'étendant entre la face arrière du véhicule jusqu'à quelques mètres plus loin. Cela est dû au fait que le conducteur ne peut pas avoir une vue directe via la vitre arrière et que les rétroviseurs normaux ne fournissent pas non plus une vue sur cette zone.

Figure 10 : derrière le bus on n'est pas toujours visible non plus

A l'avant également tout n'est pas visible par le chauffeur. Il est ainsi possible de véritablement disparaitre « sous le nez du conducteur ». Cela est dû principalement à la hauteur à laquelle le conducteur se situe par rapport à la voirie.

Figure 11 : disparaitre « sous le nez du conducteur »

Il vaut donc mieux conserver une distance de quelques mètres lorsqu'on se déplace autour du véhicule. Il est absolument conseillé d'attendre que le bus se soit éloigné avant de traverser la voirie ou de se rendre à l'endroit où le véhicule est stationné.

# PASSAGERS

C'est non seulement l'angle mort du véhicule qui peut engendrer des problèmes. Le bus occulte également la vue sur une partie de la voirie pour les autres usagers de la route. C'est ainsi que les passagers devant et derrière le bus ne sont pas toujours visibles pour la circulation. Bien qu'il soit fortement déconseillé de traverser juste devant ou derrière le véhicule (voir chapitre suivant), nombreux sont ceux qui le font encore. C'est pourquoi il est à conseiller de garder suffisamment de distance et de réduire sa vitesse lors du dépassement d'un bus par la gauche.

Il convient également de tenir compte de ce qui précède si, pour une raison ou une autre, on devait dépasser, en voiture ou en vélo, par la droite. En outre, il convient, dans ce cas, de tenir spécialement compte de la possibilité que des passagers descendent du véhicule. En dépassant un bus à pied, il vaut mieux également en tenir compte ne serait-ce que pour éviter tout risque de collision.

# 2. DANS LE VÉHICULE

Un voyage en car ou en bus ne peut être réussi que s'il se déroule en sécurité et que tout le monde respecte une série de règles. Cela implique qu'on commence à en tenir compte avant le début effectif du voyage en car et que cela dure également quelque temps après que celui-ci ait effectivement pris fin. Abordons maintenant les règles de base pour un voyage réussi en car ou en bus.

## DE ET VERS L'ARRÊT OU LE LIEU DE DÉPART

Un voyage en car peut commencer si tous les participants sont à l'heure. Les élèves doivent donc de préférence veiller à ce que toutes leurs affaires soit réunies bien à l'avance, de préférence la veille au soir. Ils n'emportent pas plus que nécessaire et partent bien à l'heure pour arriver ponctuellement à l'arrêt (environ 5 minutes à l'avance).

Sur le chemin de et vers l'arrêt il est conseillé que les élèves tiennent compte des éléments suivants :

- ils portent de préférence des vêtements clairs ou un gilet réfléchissant afin d'améliorer leurs visibilité dans la circulation ;
- ils restent sur le trottoir ou la piste cyclable et gardent leurs distances par rapport à la circulation ;
- ils ne se laissent pas distraire par leurs GSM ou par d'autres et ;
- si en dépit de toutes les mesures de précaution, ils devaient être en retard et voir le véhicule démarrer, ils ne poursuivent certainement pas !

## A L'ARRÊT

A l'arrêt il vaut mieux rester à 1m50 du bord du trottoir. Le véhicule a en effet besoin de cet espace pour pouvoir se garer parallèlement au trottoir. Lorsque le bus arrive, les élèves n'approchent du véhicule que lorsqu'il est complètement à l'arrêt et établissent un contact visuel avec le conducteur. Il n'est possible de monter à bord que lorsque les portes sont entièrement ouvertes.

## MONTER À BORD

Pour faciliter la montée, il vaut mieux que les élèves prennent leurs sac à dos en main. En outre, il est préférable qu'ils ferment leurs manteaux et leurs chaussures. Il n'y a pas non plus de raisons pour pousser ou se bousculer. La montée s'effectue plus aisément sans ces débordements.

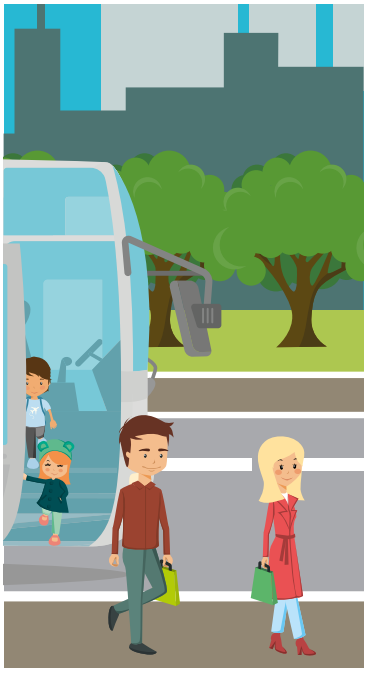
Lorsqu'ils sont dans le véhicule, les élèves occupent la première place assise disponible et s'asseyent le plus rapidement possible. Ils bouclent leur ceinture de sécurité (s'il y en a) afin de ne pas être projetés en cas d'arrêt d'urgence. La ceinture de sécurité reste attachée jusqu'à l'arrêt complet du véhicule.

Sur les bus disposant également de places debout, il convient aussi d'occuper autant que possible les places assises disponibles. Ce n'est que lorsque toutes les places assises sont occupées que les passagers restent debout.

## BAGAGES

Tous les bagages (cartable, sac à dos, ...) sont disposés dans les emplacements prévus ou sous les sièges. Le couloir central doit toujours être libéré. Tous les objets et toutes les personnes qui s'y trouveraient lors d'un freinage important sont inévitablement catapultés vers l'avant. Cela est dangereux pour les autres occupants qui se trouvent plus à l'avant du véhicule, sans parler de la personne elle-même..

## ARRIVÉE ET SORTIE



Les élèves doivent rester assis jusqu'à l'arrêt complet du véhicule. Ils pourraient en effet tomber si le chauffeur devait brusquement freiner.

Lors de la sortie, ce n'est non plus pas une bonne idée de pousser ou de se bousculer. La sortie s'effectue plus rapidement sans ces phénomènes. Il est aussi déconseillé de sauter de la dernière marche pour sortir du véhicule. Cela peut aussi ralentir la sortie et peut être dangereux pour les passants.

Après la sortie, on s'écarte du véhicule et on attend qu'il se soit éloigné avant de traverser. C'est ainsi qu'on a une bonne vue sur la circulation. Tenez également compte de l'angle mort du véhicule.

Si on a oublié quelque chose à bord, il est déconseillé au plus haut point de soudainement rentrer dans le véhicule. Il vaut mieux attendre que tout le monde soit descendu pour rechercher l'objet oublié. Si les portes sont fermées et que le véhicule se met en mouvement, cela n'a aucun sens de le suivre ou d'essayer d'ouvrir les portes. De cette manière, on risque en effet de se retrouver sous les roues du véhicule.

## DANS LE VÉHICULE

Comme décrit ci-dessus, il est interdit de se déplacer dans l'autocar tant qu'il roule. Cela est en effet dangereux. Dans les autobus de ligne disposant de places debout, il est tout naturellement autorisé d'être debout. Même dans ce cas, l'intention n'est pas de circuler. Le message est : restez debout et tenez-vous bien.

Un comportement bruyant est à proscrire ! L'attention du chauffeur pourrait être déviée de la circulation et il pourrait ainsi causer des accidents.

# 3. EN CAS D'URGENCE

Bien que ceux-ci soient extrêmement rares, un certain nombre de scénarios d'urgence peuvent se présenter où il est essentiel d'évacuer le bus le plus rapidement possible. Cela peut aller d'un petit défaut technique comme un pneu crevé jusqu'à un véritable scénario catastrophe où le véhicule prendrait feu.

C'est pourquoi il est important de disposer de la procédure la plus efficace possible pour quitter le plus rapidement possible le véhicule. Cela peut en effet sauver des vies en cas d'urgence. La situation idéale consiste à expliciter et exercer la procédure au moins une fois par an. Un tel exercice peut être effectué immédiatement avant ou après une excursion scolaire en autocar ou peut être organisé dans le cadre d'une leçon de sécurité routière.

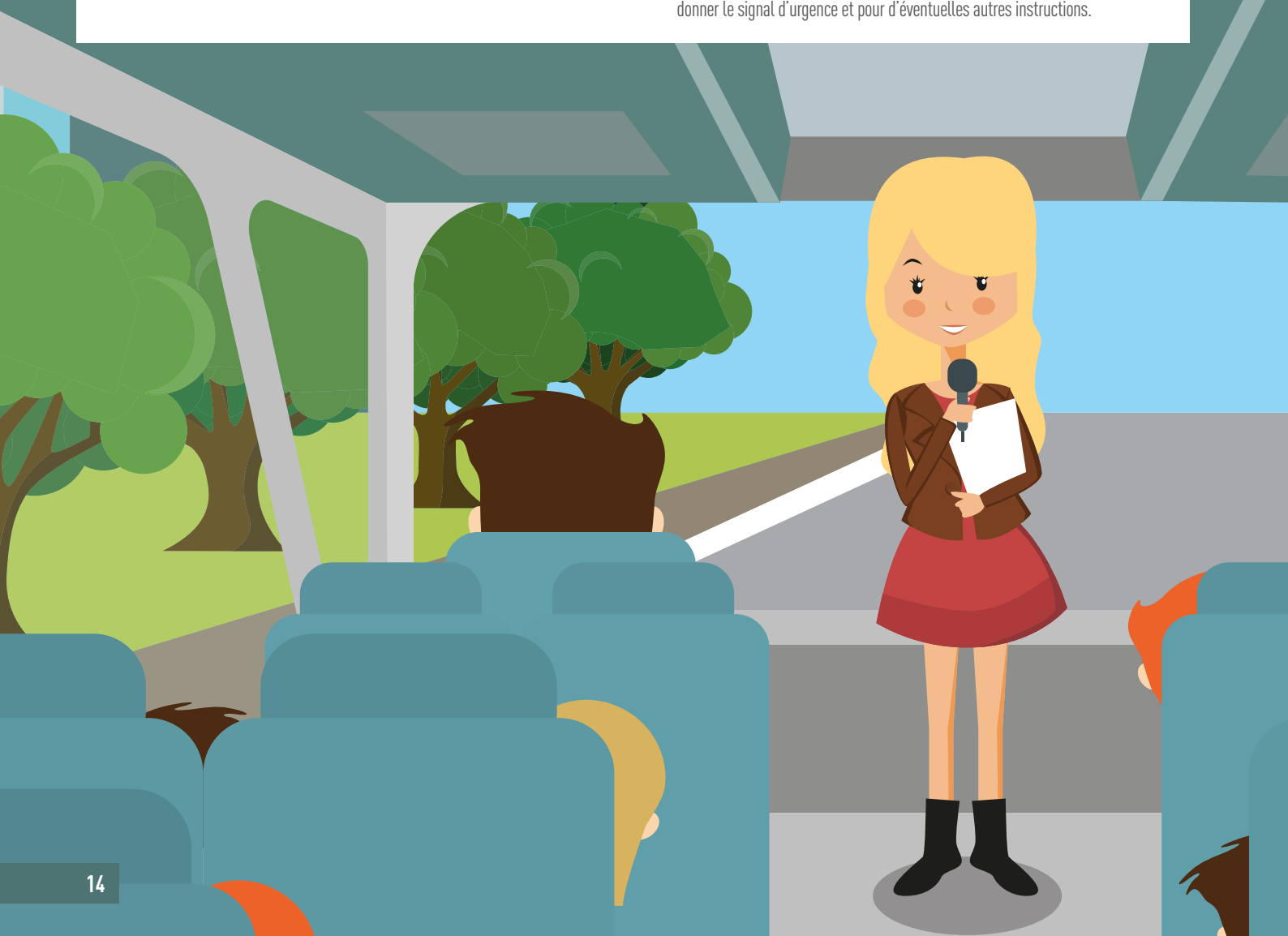
Il est également conseillé d'exercer la procédure lors de chaque déplacement en quittant le véhicule de la même manière. Cela devient ainsi un automatisme et les élèves le feront plus rapidement en véritable cas de besoin.

## SIGNAL D'URGENCE

Chaque évacuation commence par un signal d'urgence. En principe ce sera le conducteur qui en cas d'urgence, donnera, en accord avec les accompagnateurs, des instructions pour quitter le plus rapidement possible le bus. Si le chauffeur se trouve pour une raison quelconque dans l'impossibilité de donner ces instructions, un des accompagnateur prend l'initiative.

Lorsque le signal d'urgence est donné, il est en premier lieu important pour le chauffeur et les accompagnateurs de conserver leur calme. Ce calme est essentiel pour l'évacuation rapide du véhicule car la panique est mauvaise conseillère.

Il peut être fait usage de l'installation sonore du véhicule (s'il y en a une) pour donner le signal d'urgence et pour d'éventuelles autres instructions.



## DÉBLOCAGE DES PORTES

En principe le chauffeur ouvrira automatiquement les portes comme d'habitude, si cela était nécessaire. Il est à conseiller à l'accompagnateur de demander au chauffeur où se trouvent les boutons d'ouverture des portes. Si le chauffeur n'était plus en état de les utiliser, l'accompagnateur pourrait alors le faire.

Si l'ouverture automatique des portes n'était plus possible, il faut souligner que près de chaque porte se trouve une commande de sécurité permettant d'ouvrir manuellement la porte.

Attention ! Si cette commande est activée, il faut attendre jusqu'à ce que l'air ait été évacué des conduites pour ouvrir la porte. Lorsque cela est le cas, on peut simplement pousser la porte.

## EVACUATION

Dès que les portes sont ouvertes, il convient d'évacuer le véhicule le plus rapidement et le plus efficacement possible. Le but de la procédure d'évacuation est que les élèves quittent le véhicule en moins de 30 secondes.

En fonction de la nature du véhicule (véhicule à un ou deux étages et une ou deux portes) il existe une procédure adaptée pour l'évacuation. Cette procédure a été élaborée par l'ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public) et est considérée comme la méthode la plus efficace disponible à ce jour.

### ENGAGEMENTS DE BASE *BIS

Afin de permettre une évacuation rapide il convient en premier lieu de rappeler les engagements de base pour le comportement à bord. Les règles suivantes sont importantes pour l'évacuation.

- le couloir central doit être toujours libre ;
- les bagages (à main) sont mis dans les emplacements prévus ou sous les sièges et ;
- les chaussures sont aux pieds et sont fermées.

Si une évacuation doit avoir lieu, il faut, en outre, laisser tous les objets libres comme des pulls, sur le siège du véhicule. Emporter ces objets engendre uniquement du retard. Ils peuvent également constituer des obstacles dangereux s'ils tombent ou restent accrochés au véhicule.

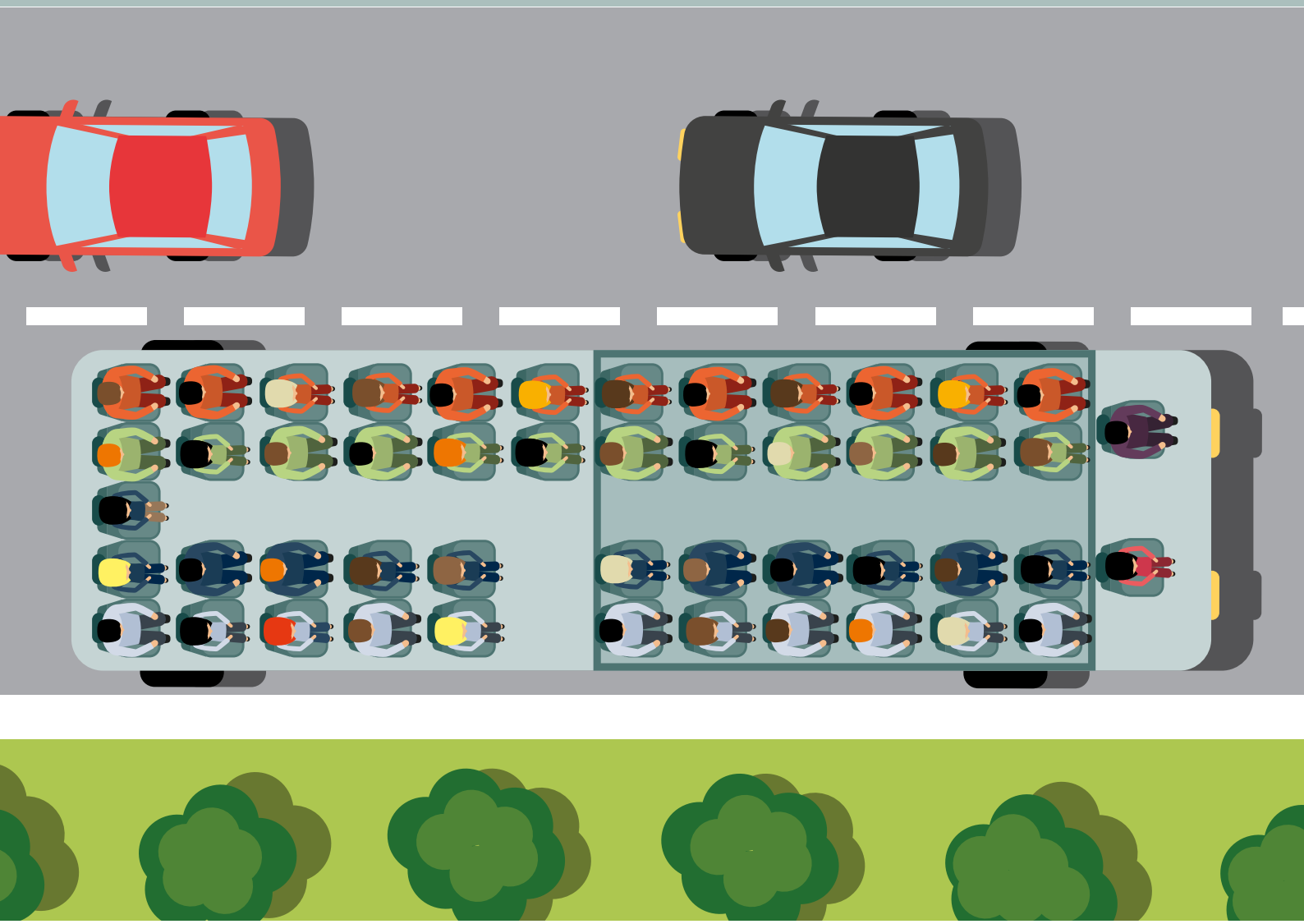
Tous les passagers doivent effectuer l'évacuation dans le calme et dans le silence mais avec la célérité voulue.

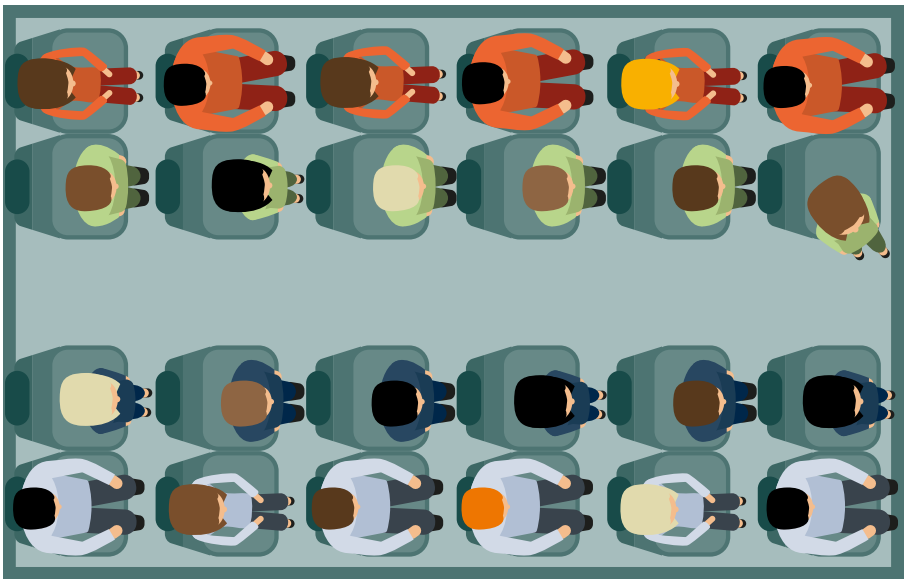
A la sortie du véhicule, les élèves se rassemblent de préférence à 50 mètres de distance. Ce lieu de rassemblement est choisi de préférence sans avoir à traverser de voirie.

En respectant tous ces engagements de base, tout chaos est évité et le temps d'évacuation est sensiblement diminué. Cela réduit également la possibilité qu'il y ait des victimes et, dans les cas extrêmes, le nombre de victimes.

## VÉHICULE À UN ÉTAGE

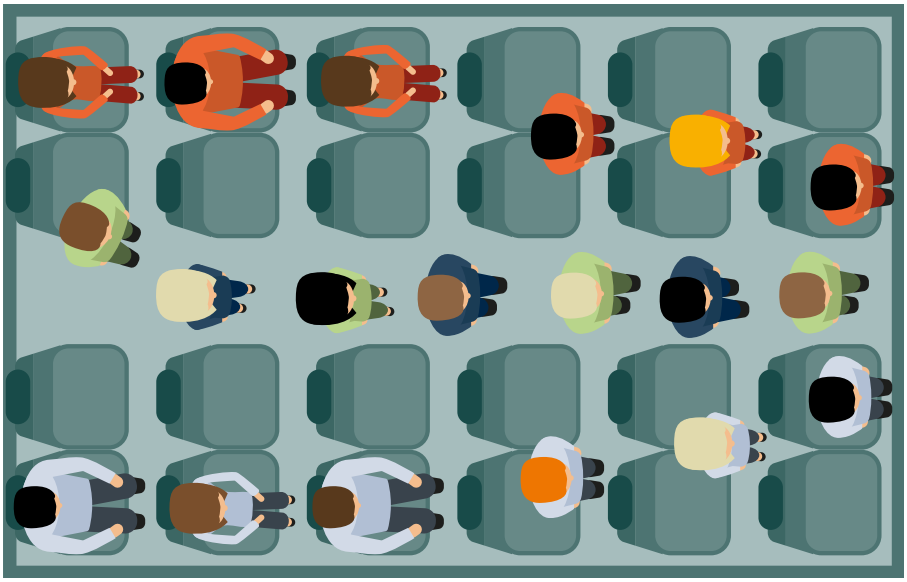
La plupart des grands bus modernes sont pourvus de deux portes. C'est pourquoi le véhicule est reparti en deux moitiés. La séparation des deux parties s'effectue à hauteur de la porte arrière.





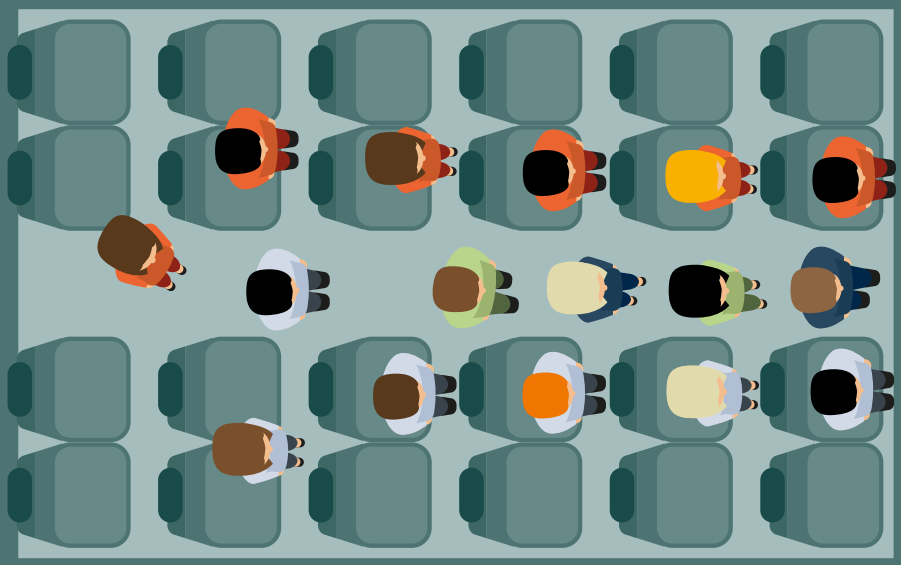
L'évacuation des deux parties s'effectue de la même manière.

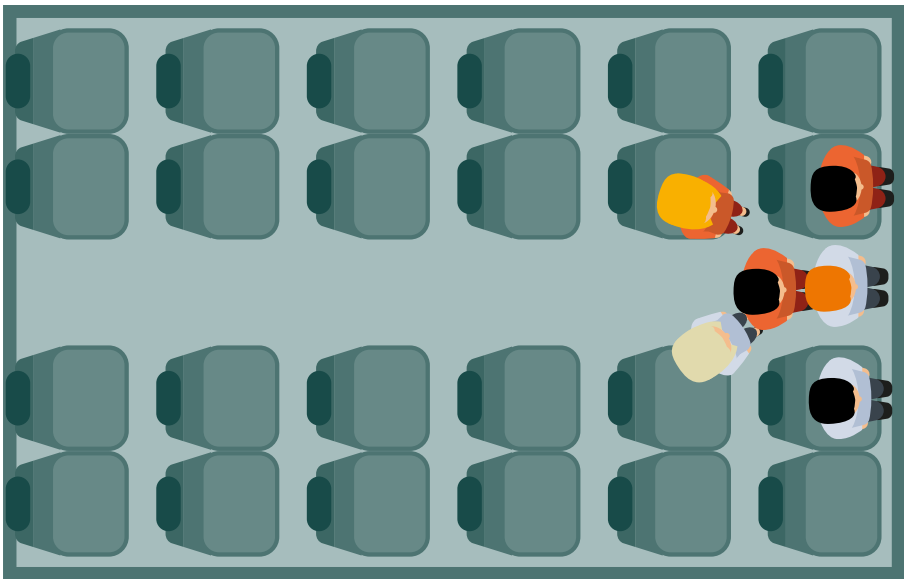
Lorsque le véhicule s'arrête, le conducteur ou l'accompagnateur donne le signal d'évacuation. Les élèves qui sont assis du côté du couloir se lèvent. L'élève assis à la première rangée du côté droit est le premier à quitter le véhicule suivi par celui assis à la première rangée du côté gauche et ainsi de suite en alternance jusqu'à la fin de cette partie du véhicule.



Lorsque les élèves côté couloir ont quitté leur place, les élèves du côté fenêtre glissent du côté couloir. Ils restent toutefois assis jusqu'à ce que leur tour vient. Entretemps les élèves continuent à évacuer le véhicule via le couloir.

Lorsque les derniers élèves des places côté couloir sont sortis, les élèves qui étaient assis côté fenêtre quittent en alternance le véhicule. Cela s'effectue en commençant par les élèves à l'arrière du compartiment.



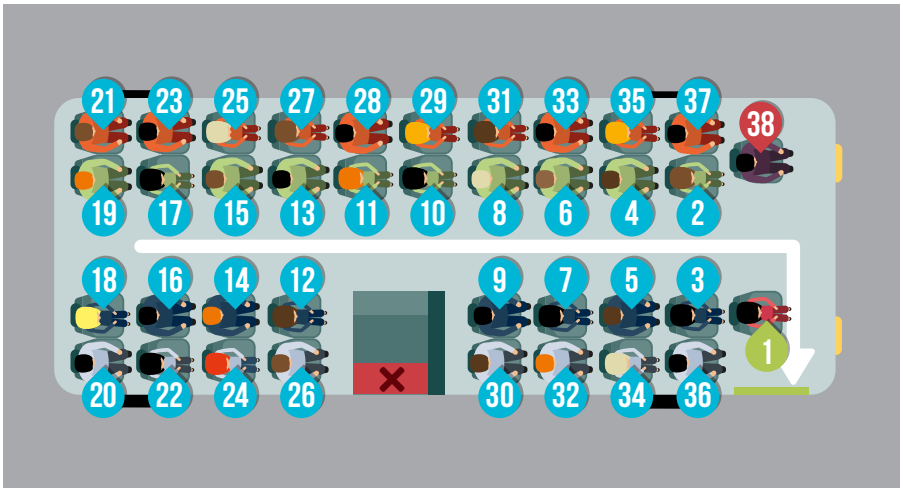


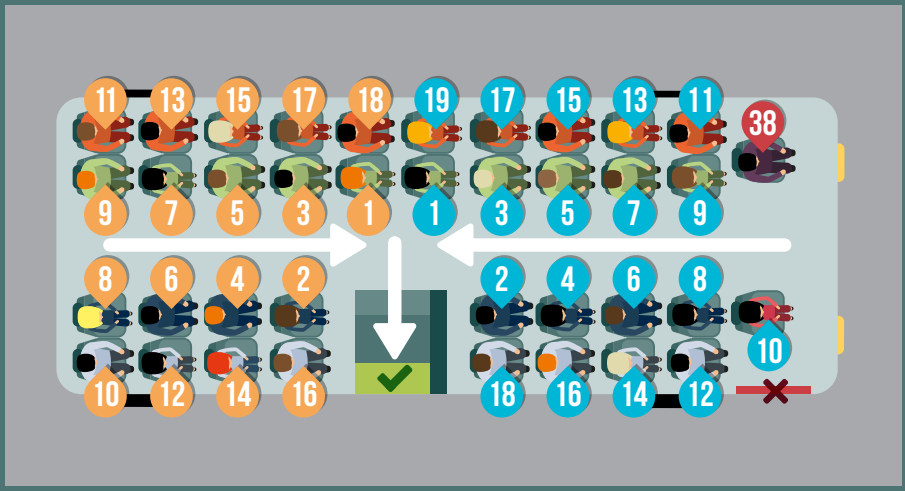
Les élèves situés à l'avant du véhicule restent donc assis en dernier lieu. Il s'agit d'un ordre logique étant donné qu'en cas d'incendie dans le compartiment moteur, l'oxygène sera d'abord épuisé à l'arrière du véhicule tandis que les élèves à l'avant disposent d'oxygène via la porte ouverte.

## UNE PORTE

Il est possible qu'une des portes du véhicule ne fonctionne plus pour une raison quelconque ou est bloquée et que l'évacuation doit s'effectuer via l'autre porte qui est à ce moment la seule en fonction. Deux scénarios sont possibles.

Une première possibilité est que la porte arrière est inutilisable. Dans ce cas le véhicule n'est plus réparti en compartiments et l'évacuation s'effectuera pour l'ensemble du véhicule selon la méthode prescrite.




Une deuxième possibilité est que la porte avant est inaccessible. Dans ce cas, l'évacuation s'effectue via la porte arrière. Le compartiment arrière du véhicule est évacué selon la méthode et l'ordre prescrit ci-dessus. Pour le compartiment avant l'ordre est inversé, ce qui fait que les enfants côté couloir le plus près de la porte arrière sont les premiers à sortir.

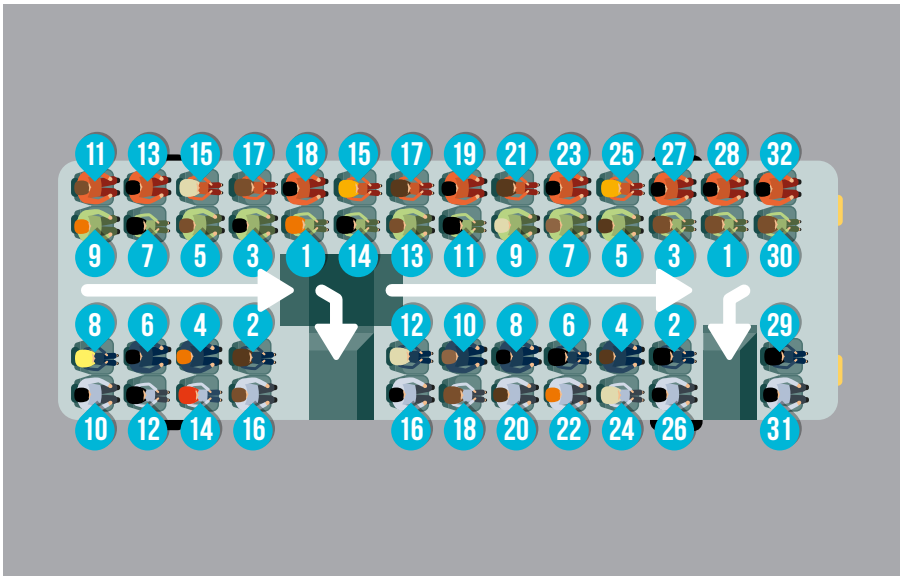
Dans le couloir, près de l'escalier de sortie, il y a à nouveau une alternance entre les élèves du compartiment avant et du compartiment arrière.

## DOUBLE ÉTAGE

La procédure d'évacuation pour un véhicule double étage moderne est légèrement différente. Dans l'exemple ci-dessous, il y a deux escaliers et deux portes dans le véhicule.

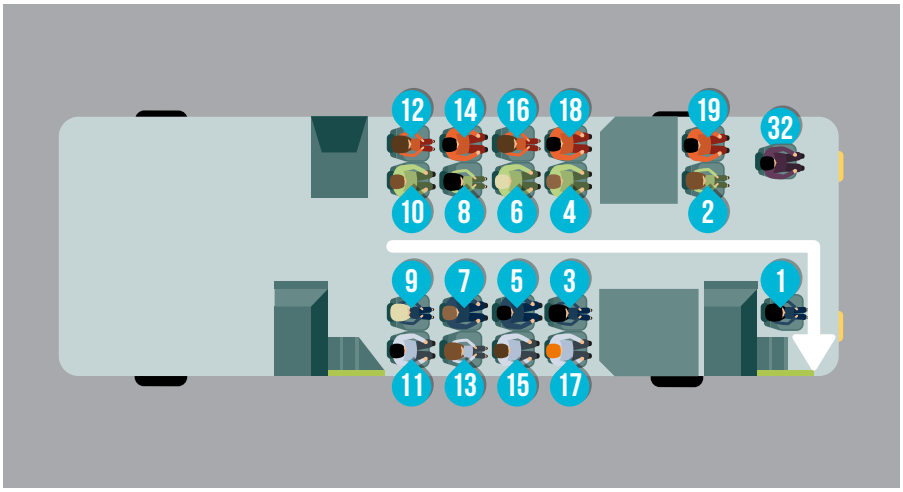
Pour faciliter l'évacuation, l'étage supérieure du véhicule est réparti en compartiments. Ceux-ci sont séparés par la position des escaliers dans le véhicule. Ainsi, chaque élève devra se rendre vers l'escalier devant lui dans le sens de la conduite en cas d'évacuation.

L'évacuation s'effectue par compartiment selon la méthode exposée ci-dessus pour les véhicules un étage. L'ordre des élèves est présenté ci-dessous.



Pour éviter des conflits et des encombrements aux escaliers, les élèves à l'étage inférieur attendent l'évacuation de l'ensemble de l'étage supérieur. Ce n'est pas illogique car, en cas d'incendie, la chaleur monte et l'étage inférieur est fourni par oxygène par les portes ouvertes.

Lorsque l'étage supérieur est vide, les élèves à l'étage inférieur évacuent via la première porte disponible. Cela dépend de la répartition des élèves à l'étage supérieur. Sur le schéma ci-dessous, l'évacuation s'effectue par l'avant. Si la porte arrière est libre en premier lieu, l'évacuation s'effectuera dans l'ordre inverse à commencer par les sièges 9 et 10. Le chauffeur reste, comme toujours, le dernier à bord.




## ISSUES DE SECOURS

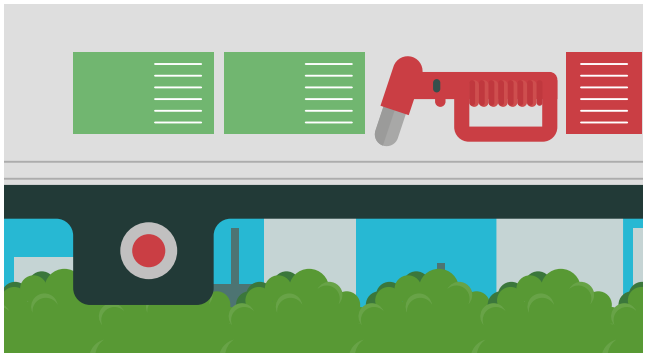
Dans le cas extrêmement rare où les deux portes sont inaccessibles ou que le véhicule est sur le flanc, il faut faire usage des issues de secours. Attention : l'utilisation des issues de secours n'est autorisée que lorsque le véhicule est à l'arrêt complet et que le conducteur ou l'accompagnateur a donné l'instruction de les utiliser.

Il y a deux sortes d'issues de secours : les trappes dans le toit (1) et les fenêtres de secours (majoritairement équipées d'un marteau) (2).

### TRAPPES DANS LE TOIT

Selon les dimensions du véhicule il y a une, deux ou trois issues de secours prévues dans le toit du véhicule. Ces trappes peuvent, après déblocage, être poussées ou glissées vers l'extérieur. Pour quitter le véhicule par le toit, on peut utiliser les sièges et leur dossier pour atteindre facilement ces trappes.

En cas d'utilisation des issues de secours dans le toit, il faut toujours être conscient qu'il y a une certaine hauteur à franchir à partir de cette issue. L'utilisation de ces issues de secours est donc à déconseiller lorsque le véhicule est sur ses roues. La hauteur à franchir peut alors en effet s'élever jusqu'à 4 mètres.



### FENÊTRES DE SECOURS

Du côté gauche du bus il y a toujours au moins une issue de secours.

Ces issues sont des fenêtres avec le texte « issue de secours ». Elles sont également équipées de marteaux de secours. Afin de permettre, en cas de nécessité, l'évacuation via les fenêtres de secours, il faut d'abord les casser. Cela se fait à l'aide du marteau prévu en tapant sur le vitrage dans un coin de la fenêtre ou à l'endroit indiqué. La fenêtre volera alors entièrement en éclats et pourra être poussée vers l'extérieur.

En utilisant cette méthode d'évacuation, il faut également tenir compte de la hauteur à franchir. Les fenêtres de secours peuvent en effet se situer jusqu'à peu près deux mètres du sol.