

Conseil national de la sécurité routière

Commission Partage de la Route,
Maîtrise des Déplacements

Recommandation pour limiter l'accidentalité urbaine liée à l'absence de visibilité nocturne

« Le miroir ne rit jamais le premier ! » proverbe japonais.

Recommandation votée en commission le 23 novembre 2023
et examinée en bureau le 6 décembre 2023

1° Constat et Enjeux

Un constat : le surrisque nocturne urbain est avéré

Selon l'ONISR, la nuit, en agglomération, représente un surrisque indéniable, puisque globalement, la part de l'accidentalité, tous modes de déplacement confondus, est de 21% pour un trafic de 13%.

Concernant les usagers les plus vulnérables, dont la saillance visuelle est naturellement faible, les données confirment cette tendance.

Pour les cyclistes

En milieu urbain, 19% des tués à vélo le sont en période nocturne et 23% des blessés (ONISR 2022). De son côté, L'UTAC a mené en 2019 une étude sur le respect des équipements de visibilité et d'éclairage du cycliste à la norme ISO 6742. Il en ressort que la plupart des produits testés présentent une intensité beaucoup plus faible que les valeurs requises, avec pour conséquence un mauvais éclairage de la route pour la fonction d'éclairage avant et une mauvaise visibilité vis-à-vis des autres usagers.

Pour les piétons

Toujours en milieu urbain, 33% des tués piétons (soit 3 par semaine) le sont en période nocturne, et ce taux monte à 50 % en décembre et en janvier. Toujours selon l'ONISR, la nuit sans éclairage public, la part des accidents mortels piétons est plus importante que celle dans l'ensemble des accidents corporels (14% contre 6%).

Pour les EDPM

En milieu urbain, 54% des tués et 30% des blessés le sont en période nocturne (ONISR 2022)

Pour les voitures

L'éclairage d'un véhicule est un élément essentiel de sécurité du véhicule. Il permet non seulement à son conducteur de voir en situation de faible luminosité, mais aussi d'être vu par les autres usagers de la route et de communiquer avec eux (clignotants,

feu stop...).

Sur plus de 21 millions de véhicules qui ont passé un contrôle technique en 2022 (toutes catégories), 19,44 % présentaient une défaillance entraînant une contre-visite. Derrière les pneumatiques, la fonction « éclairage/signalisation » (feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques) constitue le 2^e poste de non-conformité (8,91 %). En tête, on trouve le défaut d'orientation d'un feu de croisement devant la visibilité insuffisante des feux stop (Source Rapport d'activité annuel 2022 UTAC-OTC – Véhicules légers).

Des enjeux : concilier sécurité et restriction énergétique

Concilier la sécurité des usagers vulnérables circulant de nuit dans des villes contraintes à limiter l'éclairage public pour des raisons de restrictions économiques et de transition énergétique.

Repenser des infrastructures urbaines conçues initialement avec une présence et une densité d'éclairage public désormais orientées à la baisse.

2° Recommandation

La commission PRMD recommande, afin de réduire l'accidentalité urbaine liée à un déficit, voire un manque de visibilité, d'actionner plusieurs leviers : la pédagogie et la prévention ; l'incitation à se rendre plus visible ; le renforcement des obligations et la garantie de leur respect ; les infrastructures et l'éclairage public.

a) Faire prendre conscience aux usagers vulnérables de leur « invisibilité »

Éduquer à la présence de l'autre et au fait que l'autre ne vous a pas forcément vu. Cette prise de conscience doit être enseignée dès le plus jeune âge (école primaire, collège, etc.) et rappelée régulièrement dans le cadre du continuum éducatif.

Systématiser et amplifier les campagnes de prévention et de sensibilisation à la visibilité à chaque changement de saison. Coordonner les campagnes menées par les différentes parties prenantes (Sécurité Routière ; associations ; municipalités...) et relayer cette communication média par des actions sur le terrain en situation de nuit.

a bis) Rappeler à tout usager l'impérieuse nécessité d'analyser constamment son environnement (cf. article R.412-6 du code de la route)

Mener une campagne de prévention à destination de tous les usagers dont ceux des modes motorisés. Cette campagne est destinée à leur prise de conscience du fait qu'il est essentiel de rechercher de manière proactive les indices de présence potentielle d'usagers vulnérables à saillance faible (même quand ces derniers sont en règle). Une telle campagne est complémentaire de celle proposée sur la prise de conscience de "l'invisibilité" des usagers vulnérables et évite de mener uniquement une campagne de "blâme de victime".

b) Inciter à mieux se rendre visible

Un usager quel qu'il soit, éclairé par des phares, qui ne porte pas d'équipement rétroréfléchissant, n'est visible qu'à 30 mètres contre 150 mètres avec.

Inciter au port, en conditions de visibilité dégradée, d'un équipement rétroréfléchissant et tendre vers la mise à disposition systématique de ce type d'équipement par les établissements scolaires, par les autorités administratives d'organisation des transports scolaires, les entreprises et les loueurs de vélos et d'EDPm.

Rendre obligatoire l'apposition de bandes rétroréfléchissantes sur tous les sacs à dos et cartables vendus. S'inspirer de l'exemple de l'Allemagne et de certains pays de l'UE qui imposent que 20% de la surface du sac et 10% de la surface des bretelles soient couverts de bandes rétroréfléchissantes.

c) Renforcer les obligations et garantir leur respect

Mener une réflexion au niveau européen afin de rendre obligatoire un éclairage de qualité pour les vélos au moment de la vente, notamment en rendant systématiques des dispositifs d'alimentation d'éclairage fiable type dynamo bouteille ou dynamo moyeu (sf VAE), les équipements amovibles, alimentés par pile ou batteries étant réservé aux vélos sportifs (définis par exemple comme ceux pesant moins de 9 kilogrammes).

La DGCCRF devra s'emparer du sujet et mener des contrôles de manière régulière.

d) Infrastructures et éclairages

Mettre en place une méthodologie d'audit de visibilité nocturne à destination des communes et les accompagner dans leur mise en œuvre qui pourrait donner lieu à des mesures renforcées d'apaisement des vitesses (diminution de l'accidentalité et des nuisances sonores).

Rendre ces bilans d'audit publics afin de faciliter la diffusion des bonnes pratiques et en intégrer les conclusions dans le rapport annuel de sécurité routière que chaque exécutif local devra faire devant son assemblée délibérante (cf. recommandation de la commission VTI relative à la gouvernance locale des politiques de sécurité routière.)

Rendre évidente la présence des passages piétons et des pistes cyclables, de jour comme de nuit, par une signalétique horizontale normée, la distinguant du trottoir et de la chaussée.

Promouvoir des expérimentations mobilisant de nouvelles technologies ; conduire une réflexion sur une plus grande lisibilité de la signalisation (actuellement trop abondante et confuse).