

Conduite de jour avec les phares allumés

Conduire avec les feux de croisement le jour est considéré comme une possibilité de réduire le nombre de collisions se produisant de jour ou au crépuscule. Une méta-analyse néerlandaise de 24 études

est la première à démontrer l'efficacité de cette mesure (KOORNSTRA, BIJLEVELD & HAGENZIEKER, 1997). Appliquée en Suisse, elle permettrait de sauver quelque 40 vies par an.

Problématique

Le fait de ne pas avoir vu l'autre voiture est la cause, concomitante du moins, de 50 % des collisions survenant le jour. Aux croisements, le taux grimpe même à 80 %. Des expériences ressortissant à la psychologie de la perception démontrent qu'avec les phares allumés, les voitures sont plus visibles. De plus, les manoeuvres problématiques d'autres usagers dans le champ visuel péri-

phérique sont mieux perçues. Ces voitures sont reconnaissables plus tôt en tant que telles, et les conducteurs évaluent mieux les distances et les vitesses. Toutefois, seules des études d'intervention contrôlées ou des études «avant-après» pourront prouver l'effet concret de la conduite de jour avec les phares allumés.

Résultats

Les travaux sur l'effet de la conduite plus fréquente avec les phares allumés le jour confirment l'efficacité de cette mesure: une analyse de 24 études menée par l'Institut néerlandais SWOV démontre que toutes les études considérées font état de résultats favorables. L'intensité des effets varie selon les conditions de lumière (latitude). Ainsi, on enregistre des résultats plus favorables dans les pays nordiques que dans les pays du Sud. En admettant une augmentation théorique de 0 à 100 % du taux d'enclenchement des phares, on estime que le nombre de collisions mortelles de jour pourrait être réduit, en moyenne, de 25 % dans l'ensemble des

pays de l'U.E. Cela signifie théoriquement, pour la Suisse, 40 morts et 2760 blessés de moins.

Parmi les effets secondaires défavorables, un seul semble se confirmer: la consommation d'essence augmente de + 0.9 % environ. Les véritables bénéficiaires de la mesure sont les piétons et les conducteurs de deux-roues, car ils perçoivent mieux les voitures qui s'approchent et peuvent réagir en conséquence. La bonne perceptibilité des motos (jusqu'à présent, seuls les motocyclistes avaient le droit de rouler avec les phares allumés) n'est pas entravée par les phares des voitures.

Evaluation

L'étude néerlandaise ne laisse subsister aucun doute: la conduite de jour avec les phares allumés ne représente que des avantages, pour la Suisse aussi. En plus de l'accroissement théorique de la sécurité, le tableau ci-

après présente une extrapolation des valeurs recensées en Hongrie. En effet, la Hongrie est le pays géographiquement le plus proche de la Suisse ayant instauré l'obligation de rouler avec les phares allumés le jour (depuis 1993).

Effet de la conduite de jour avec les phares allumés

	U.E. (Etude SWOV 1997)	Suisse (Extrapolation basée sur l'étude SWOV)	Suisse (Extrapolation basée sur l'étude Hollo, 1994)
Personnes préservées ¹⁾	22 200 tués	168 tués 13 806 blessés	168 tués 13 806 blessés
Effet théorique ²⁾	- 5 500 tués (- 24.6 %) - 155 000 blessés (- 20 %) - 740 000 accidents (- 12.4 %) ³⁾	- 41 tués - 2 761 blessés	
Effet réel en admettant un taux d'enclenchement de 52 % - 14 tués
Rapport coût/effet	1,8		
¹⁾ Accidents liés à la perceptibilité de l'autre usager (avant tout des collisions le jour). ²⁾ Effet théorique de la conduite de jour avec les phares allumés en admettant que le taux d'enclenchement passe de 0 à 100 %. ³⁾ Compte tenu des taux enregistrés en Finlande, en Suède et au Danemark.			

Sauver 41 vies est un but à long terme. A court terme, on peut admettre une augmentation du taux d'enclenchement d'à peu près 0 à 20 % environ (soit 5 à 10 vies

préservées). A moyen terme, en introduisant l'obligation d'allumer les phares le jour, le taux se situera entre 50 et 55 % (soit 15 vies épargnées).

Conclusion

Vu ces résultats, il est raisonnable de propager aussi en Suisse la conduite de jour avec les phares allumés. En fixant la stratégie, il faut considérer deux éléments: d'une part, le taux actuel d'enclenchement est sans doute largement inférieur à 5 % et, d'autre part, les automobilistes suisses se montrent bien plus réticents à cette mesu-

re que ceux des autres pays européens. Pour l'instant, il faut donc préférer l'encouragement à l'obligation pure et simple. On peut envisager une solution juridique à partir d'un taux d'enclenchement de 20 % dans la mesure où aucune solution technique (plus élégante) ne se sera concrétisée entre-temps.

Sources

bpa (1998), Fahren mit Licht am Tag, Auswirkungen und Promotionsstrategien (Conduite de jour avec les phares allumés, effets et stratégies promotionnelles), 8 pages, bpa, Berne

Hollo, P. (1994), Changes of DRL-Regulations and their Effect in Hungary. Proc. Conf.: Road Safety in Europe and Strategic Highway Res. Program

Koornstra, M., Bijleveld, F. & Hagenzieker, M. (1997), The Effects of Daytime Running Lights. A perspective on DRL in the EU: the statistical re-analysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations. SWOV, Leidschendam NL

Impressum

bpa, Laupenstrasse 11, case postale 8236
CH-3001 Berne
Tél. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
www.bpa.ch

Responsables:
Stefan Siegrist
Tél. 031 390 22 15
s.siegrist@bfu.ch

Raphael Denis Huguenin
Tél. 031 390 22 00
r.d.huguenin@bfu.ch

© Reproduction souhaitée avec mention de la source