

L'homme n'est pas un animal nocturne

Avec des journées plus courtes et le passage à l'heure d'hiver, difficile d'éviter de rouler la nuit. On s'en passerait bien car la conduite de nuit n'est pas sans dangers. Elle ne représente que 10 % du trafic automobile mais près de la moitié des tués sur nos routes.

QUELS SONT LES RISQUES

90% des décisions et des gestes nécessaires à la conduite dépendent de nos yeux. Or notre vision varie en fonction de l'intensité de la lumière. Autrement dit, dès la nuit tombée, notre œil a des difficultés à percevoir les contrastes et les reliefs. Notre vision de loin devient floue, les couleurs deviennent fades, les distances sont sous-estimées, la profondeur est plus difficile à évaluer et la largeur de notre champ visuel diminue.

Même si le conducteur, grâce à ses phares ou aux éclairages des routes, n'est pas en situation de vision nocturne, il subit néanmoins une altération plus ou moins légère de sa vision et augmente par conséquent les facteurs de risque. De plus, les phares n'éclairent au mieux que sur 100 à 200 m maximum et les feux de croisement à 50 m. Ainsi, **lorsque on conduit de nuit, on ne perçoit les obstacles et les dangers qu'au dernier instant.** Le phénomène étant, bien entendu, accentué par la vitesse à laquelle on roule.

De plus, l'œil doit s'adapter aux changements d'éclairage. Le danger vient surtout de l'éblouissement provoqué par les phares (souvent mal réglés) des autres véhicules car l'œil met un peu de temps à récupérer ses fonctions visuelles. L'œil est obligé de passer d'un contraste à un autre de façon brutale et répétée. Ces changements l'obligent à s'adapter très rapidement, provoquant à chaque fois, durant quelques fractions de secondes, une situation d'aveuglement.

À noter que **la résistance à l'éblouissement et la capacité de réadaptation diminuent avec l'âge.** La fatigue oculaire se développe également beaucoup plus rapidement la nuit car les yeux sont particulièrement sollicités et à plus forte raison lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (pluie, brouillard, neige...).

TROP D'ACCIDENTS COMMENCENT PAR UN BÂILLEMENT

Les conducteurs ne prennent pas toujours au sérieux les premiers signes de fatigue. Une enquête épidémiologique menée en 2010 à partir d'entretiens avec plus de 4 800 conducteurs révèle qu'**une personne sur trois a connu au moins un épisode de somnolence sévère au volant au cours de l'année précédente.** Et dans plus d'un cas sur dix, le conducteur a évité de justesse une collision, dont la moitié est attribuée à la somnolence.

Les accès de somnolence sont très répandus, beaucoup plus qu'on ne le croit. Ils ont des points communs qu'il faut connaître et ne pas négliger. Lorsque l'organisme est fatigué, il envoie des messages au cerveau. Juste avant l'endormissement, celui-ci émet des ondes relaxantes procurant

une sorte de bien-être pendant quelques secondes.

La fatigue procure un faux sentiment de sécurité. Les ondes du cerveau deviennent ensuite moins rapides pendant quelques minutes et c'est à ce moment qu'interviennent certaines modifications : bâillements, raideurs dans la nuque, douleur dans le dos, regard fixe, difficulté de concentration, endormissements passagers, paupières lourdes, périodes d'absence, désir fréquent de changer de position. Lorsque ces signes apparaissent, il faut tout de suite chercher à faire une pause. Attention, le danger devient extrême lorsque le conducteur a les paupières qui se ferment, qu'il a des difficultés à maintenir une vitesse constante ou à maintenir une trajectoire.

Arrivé à ce seuil de fatigue le conducteur peut passer à tout instant, et brutalement, dans le sommeil. **On pense pouvoir tenir le coup, mais le cerveau décide tout seul de se déconnecter**, coupant en quelque sorte la lumière et le son. Autre phénomène qu'on rencontrera plus généralement sur des trajets longs et monotones, les phases de "micro-sommeils". Personne n'est à l'abri de cette sorte "d'éveil passif" qui ne permet pas de gérer correctement l'imprévu ou l'inattendu.

Des études scientifiques ont permis de mettre en évidence les périodes de baisse de vigilance et de "micro-sommeil". Sur 50 trajets réalisés entre Paris et Lyon (environ 4 heures de conduite), il a été observé jusqu'à 30 minutes cumulées de baisses de vigilance à 120 km/h, ce qui correspond à 60 kilomètres parcourus avec un risque aggravé d'accident lié à l'assoupissement.

UNE PÉRIODE À RISQUE POUR LES PIÉTONS

Autre caractéristique liée à la conduite de nuit et aux difficultés de l'homme à s'y adapter : les accidents de piétons y sont trois fois plus graves que ceux se produisant de jour. **Les plages horaires les plus à risques se situent à l'aube (8h-10h) et au crépuscule (17h-19h)**, horaires de transition entre les états diurnes et nocturnes. L'heure d'hiver accroît la période d'obscurité aux heures de pointe, heures auxquelles les usagers de la route sont les plus nombreux et les plus fatigués.

Chaque année, le tiers des piétons tués le sont entre novembre et janvier. La plupart des accidents mortels impliquant des piétons se produisent en zone urbaine. Ils s'expliquent souvent par le fait que la nuit, le manque de visibilité, la perception de l'environnement, la prise de décision ainsi que les temps de réaction sont faussés. C'est pourquoi, en conduite de nuit, **il est indispensable d'être tout particulièrement attentif et être prêt à freiner**, en particulier à l'approche des passages piétons.

La nuit, il faut s'attendre à croiser des piétons quasiment "invisibles", surtout lorsqu'ils portent des vêtements sombres. Il faut se mettre en situation d'anticiper et favoriser la traversée des enfants, des personnes âgées ou à mobilité réduite. Ces personnes peuvent avancer sans prévenir, s'arrêter ou même faire demi-tour.

BIEN VOIR ET ÊTRE VU

La vision de nuit étant primordiale il est impératif de tout mettre en œuvre pour bien voir et être vu. Cela commence par **le réglage des phares**. Faites les vérifier une à deux fois par an. Un feu déréglé d'un centimètre vers le bas entraîne une perte de visibilité de 30 mètres. Un phare déréglé vers le haut éblouira les autres conducteurs qui ne manqueront pas de vous le faire comprendre en vous envoyant à leur tour un bon coup de "pleins phares". De même, si vous disposez de cette option, n'oubliez pas de régler vos phares en fonction de la charge de votre véhicule. Enfin, pour éviter l'éblouissement lorsque vous croisez un autre véhicule, ne fixez pas ses phares mais portez votre

regard sur le bas-côté de la route.

Mais l'éblouissement peut également venir de derrière. Aussi, **si votre rétroviseur intérieur n'est pas de type photocromatique** (sa glace s'obscurcit automatiquement), **n'oubliez pas de le mettre en position nuit.**

Il faut également **vérifier régulièrement l'état des essuie-glaces**. Usés, ils laissent des traces sur le pare-brise ce qui altère la visibilité. Ayez toujours dans votre véhicule des chiffons propres pour nettoyer le pare-brise et les vitres, les rétroviseurs ainsi que les optiques de phares et des tous les feux. Quand il bruine, un film de saleté humide se dépose sur les projecteurs et réduit leur portée à environ trente mètres.

Pensez également à **changer régulièrement vos ampoules** car au bout de deux ans, elles ont déjà perdu 50 % de leur efficacité.

Même si l'homme n'est pas adapté à la conduite de nuit, la technologie viendra y remédier (filtre actif pour réduire l'effet d'éblouissement, assistant de vision de nuit, système anti-endormissement...). Toutes ces innovations pour améliorer le confort visuel et la sécurité, équipent déjà certains véhicules haut de gamme et, n'en doutons pas, ne manqueront pas de se généraliser.

© [Altafulla - Shutterstock](#)