

**2-4 juin 2021**

**Nicolas Clabaux, Jean-Yves Fournier**  
Département Transport Santé Sécurité (TS2)  
Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA)

## **Le gilet jaune: équipement de sécurité routière ou symbole de la nouvelle lutte des classes?**

# Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008

## > Article R416-19

Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 19

I. - Lorsqu'un véhicule immobilisé sur la chaussée constitue un danger pour la circulation, notamment à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côtes, des passages à niveau et en cas de visibilité insuffisante, ou lorsque tout ou partie de son chargement tombe sur la chaussée sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit assurer la présignalisation de l'obstacle en faisant usage de ses feux de détresse et d'un triangle de présignalisation.

En circulation, le conducteur doit disposer de ce triangle.

II. - Le conducteur doit revêtir un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation lorsqu'il est amené à sortir d'un véhicule immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence.

En circulation, le conducteur doit disposer de ce gilet à portée de main.

III. - Les dispositions des I et II du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur non carrossés.

Les dispositions du I ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules d'intérêt général prioritaires faisant usage de leurs avertisseurs spéciaux.

Les dispositions du II ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules agricoles, ni aux conducteurs des véhicules d'intérêt général prioritaires, dès lors que les conducteurs de ces derniers disposent d'une tenue de haute visibilité conforme aux dispositions du code du travail relatives aux équipements de protection individuelle.

IV. - Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les caractéristiques de ces dispositifs et les conditions d'application des I et II du présent article.

V. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir à une ou plusieurs des dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe.

Source: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000019277073/2008-10-01>

C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien,  
mais ça peut vous sauver la vie.

LOWE ANTWERPEN 1102 0 30 339 600

Gilet et triangle deviennent obligatoires dans chaque véhicule. Équipez-vous dès maintenant.

[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**



# Démarche

- ❖ Examen de l'évolution de la proportion des accidents de piétons relevant du scénario type UPIV « *Piéton présent près d'un véhicule en panne ou accidenté, de nuit, hors agglomération, non détecté ou trop tardivement* » décrit par Brenac et coll. (2003) avant et après la mesure
- ❖ Données: procès-verbaux d'accidents de piétons survenus hors agglomération dans 2 départements (Nord et Bouches-du-Rhône)
- ❖ 2 périodes (année 2008 écartée)
  - ❖ **Années 2005, 2006, 2007 - Période « Avant »**
  - ❖ **Années 2009, 2010, 2011 - Période « Après »**
- ❖ Test du  $\chi^2$  de Cochran-Mantel-Haenszel et test d'hétérogénéité

# Résultats (1/2)

- ❖ 142 accidents de piétons survenus hors agglomération et recensés dans les 2 départements

**Table 1: Number of pedestrian collisions outside urban areas recorded by the police and gendarmerie in each department, “before” and “after” periods**

	Number of crashes in the “before” period	Number of crashes in the “after” period	Total
<i>Bouches-du-Rhône</i> Department	40	45	85
<i>Nord</i> Department	30	27	57
Combined	70	72	142

- ❖ 39 sur 142 (27%) s’apparentent au scénario type UPIV (50 blessés dont 11 mortellement)
- ❖ 32 se sont produits sur autoroute (ou voies apparentées), 29 de nuit
- ❖ La présence du piéton sur la route ou l’accotement s’explique par une panne (13 cas), un accident (10 cas). Dans 11 cas, il est en train de porter assistance à un autre conducteur en panne ou accidenté.

## Résultats (2/2)

- ❖ La présence du piéton sur la route ou l'accotement s'explique par une panne (13 cas) de son propre véhicule ou un accident (10 cas). Dans 11 cas, le piéton est en train de porter assistance à un autre conducteur en panne accidenté
- ❖ Stagnation de la proportion des accidents UPIV avant et après la mesure (27% en période « avant » **vs** 28% en période « après »)

**Table 2: Number of UPIV crashes in each department, “before” and “after” periods**

	Number of UPIV crashes in the “before” period	Number of UPIV crashes in the “after” period	<i>p-Value</i>
<i>Bouches-du-Rhône</i> Department	14	11	0,28 <sup>a</sup>
<i>Nord</i> Department	5	9	0,14 <sup>a</sup>
Combined	19	20	1,00 <sup>b</sup>

<sup>a</sup>p-value (chi-square test), <sup>b</sup> p-value ( $\chi^2$  Cochran-Mantel-Haenszel test)

# Discussion et conclusion

- ❖ L'étude des cas suggère que cette stagnation pourrait s'expliquer par
  - ❖ Le faible usage du kit de sécurité par les automobilistes en situation de panne ou d'accident (pourquoi?)
  - ❖ Les conditions dans lesquelles ces accidents surviennent (mauvaise conditions de visibilité, position du piéton, infrastructures rapides, alcoolisation fréquente, *etc.*) qui rendent ces accidents difficilement évitables
  - ❖ Les attentes des automobilistes: un haut niveau de détectabilité, sur le plan sensoriel, ne garantit pas une bonne perception et une bonne compréhension de la situation (Shinar, 1985; Langham et al., 2002)

An evaluation of the road safety impact of the obligation for motorists to have a safety kit in their vehicle » publié en 2021 par les mêmes auteurs dans Journal of Transport and Health (vol.20, March 2021, pp.1-5)



**Merci de votre attention**

**Nicolas Clabaux**

Nicolas.clabaux@univ-eiffel.fr

Département Transport Santé Sécurité (TS2)  
Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA)

