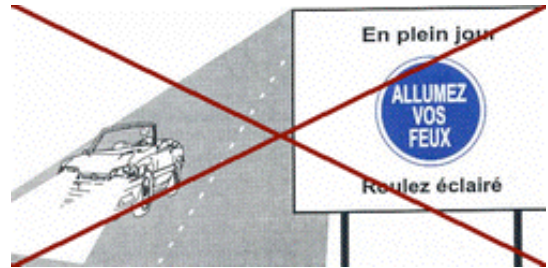


Contre l'allumage automatique des feux de jour Argumentaire

Sommaire :

- Visibilité des véhicules de gabarit réduit
- Effet de compensation
- Le code de la route est déjà suffisamment clair
- Des mesures techniques existent déjà
- Surconsommation & sur-pollution
- L'expérience des Landes n'est pas probante
- La vérité sur les autres pays



Visibilité des véhicules de gabarit réduit

L'argument fondamental que nous retenons est en effet la nécessité de marquer la spécificité des deux-roues motorisés dans un environnement automobile.

Jusqu'ici, seuls les motards ont obligation d'allumer leurs feux en toutes circonstances. Qu'en sera-t-il lorsque nous serons noyés dans une marée de phares allumés ?

Le fait que, depuis 1975, les motos soient les seules à avoir les feux de croisement allumés de jour constitue un indéniable facteur de sécurité. En effet, une moto, par son gabarit réduit, est moins visible qu'une voiture et l'allumage des codes permet de compenser en partie cet inconvénient. C'est pour nous motards, un petit «plus», côté sécurité, justifié par notre plus grande vulnérabilité et moins grande visibilité (la surface frontale est moins importante).

L'allumage des feux de jour pour les voitures pourrait donc être préjudiciable à la sécurité des usagers de deux-roues motorisés.

Dans plus de 50 % des accidents impliquant une voiture et une moto, l'automobiliste reconnaît un défaut de perception du deux-roues¹. Le faible nombre de deux-roues motorisés diminue l'attention de l'automobiliste à leur égard. Il ne s'attend pas à voir une moto remonter entre deux files, et tournera sans jeter un coup d'oeil dans son rétro.

De même, sur un carrefour dangereux, l'oeil se portera automatiquement sur le camion qui arrive en face, négligeant la moto surgissant à droite. La rareté des deux-roues, leur petite taille mettent régulièrement à défaut la perception des deux-roues par les conducteurs de voitures. Dans une voiture, le conducteur est isolé dans son habitacle fermé qui filtre beaucoup d'informations, il voit et entend moins bien que perché sur une moto. Il vaudrait mieux former les autres usagers de la route à intégrer la dimension deux-roues à moteur, leur expliquer à quoi ils doivent s'attendre et comment réagir.

La conduite d'une moto est différente de celle des autres véhicules, car les caractéristiques d'accélération et de freinage ne sont pas comparables. Le placement sur la chaussée est

¹ Source : INRETS 2002

aussi très différent. Une moto seule se placera à gauche de l'axe médian. Ce qui veut dire que, de loin, le phare de la moto pourra être confondu avec le phare gauche de l'auto qui la suit. De même, le placement sur la chaussée pour un groupe de motos sera en quinconce : la première moto décalée sur la gauche de la chaussée et la suivante décalée sur la droite. Cela veut dire que deux motos à 300m ne sont pas différenciées d'une auto avec les feux de jour.

Effet de compensation

L'ABS a causé indirectement plus d'accidents qu'il n'en a évité. C'est ce que les chercheurs appellent « l'effet de compensation ». Il se produit alors une sensation de sécurité, donc une plus grande prise de risque. L'allumage des feux de jour pour les autos n'échappera pas à ce phénomène.

Cet argument est d'ailleurs repris, au niveau Français ou Européen, par toutes les associations qui se sont positionnées contre cette mesure :

- FEMA : Fédération européenne des associations motocyclistes
- ECF : Fédération européenne des cyclistes
- FEVR : Fédération Européenne des victimes de la route
- FIP : Fédération internationale des piétons

mais aussi la Ligue contre la violence routière qui se positionnait clairement contre, en 2002

Le code de la route est déjà suffisamment clair

"La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un véhicule doit, dans les conditions définies à la présente section, faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé, en application des dispositions du livre 3"².

Des mesures techniques existent déjà

Il existe aujourd'hui de simples dispositifs qui allument automatiquement les feux de croisement au-dessous d'un seuil prédéterminé de luminosité ambiante. Ce dispositif est livré en standard sur de nombreuses automobiles.

Il respecte strictement le code de la route, puisque les feux de croisement ne s'allument que lorsque la visibilité est insuffisante. Il contribue donc à l'amélioration de la sécurité routière.

Surconsommation & sur-pollution

L'allumage des codes provoque une sur-pollution atmosphérique (+ 690 000 tonnes de CO² estimées en Allemagne), avec une surconsommation des véhicules estimée entre +0,9 % et 1,7 % (soit au minimum, 1.13 milliards d'euros pour l'Union Européenne). On peut aussi citer

² Article R 416-4 du code de la route

la surconsommation d'ampoules (estimée à 3 changements d'ampoule / an), batteries, etc. qui touchera les usagers qui n'ont pas de voiture de toute dernière génération.

L'expérience des Landes n'est pas probante

Les chiffres annoncés par le gouvernement ne prouvent rien :

- Sur la période de l'étude (1999-2000), il y a une baisse du nombre de tués dans les Landes (- 17 morts). Mais, c'est aussi le cas dans 56 départements et dans certains départements la baisse est encore plus forte (Puy de Dôme, - 37 morts), alors que l'expérience n'y était pas menée.
- Il n'est pas possible de déduire un effet positif de l'allumage des codes, puisque dans la même période, les points noirs du réseau routier des Landes (N10, N117, N124, N134, D28) ont été réaménagés.
- Le ministre des Transports a oublié de préciser que l'INRETS souligne dans son rapport :
 - "La validité des résultats sera questionnable (sic) à cause de la petite taille des échantillons" (page 7)
 - "Le nombre d'accidents mortels et graves constitue des critères dont on espère tirer une estimation valide, malgré des petits nombres" (p.20)
 - "L'adhésion à l'opération [...] est importante parmi les conducteurs landais avec [...] 12 %" déclarant allumer toujours leurs feux de croisement (p.4)

L'expérience dans les Landes n'avait jusqu'ici pas été jugée satisfaisante par le ministère des transports (Question au gouvernement n°49675 du 31 juillet 2000, et lettre du ministre (réf. CP/02002851 du 03/05/02) au Député Alain Vidalies : "la disposition [...] n'a pas été retenue par le Conseil, l'efficacité n'ayant pas été établie tant du point de vue de la sécurité routière que de la consommation d'énergie".

La vérité sur les autres pays

1. De drôles de calculs

Les pouvoirs publics font référence à une étude menée par SWOV, un institut hollandais de sécurité routière.

Baptisée DRL³ (Daytime Running Lights), cette enquête a été diligentée par la Communauté européenne. Selon ces travaux, synthèse de 24 études menées dans différents pays (Canada, Hongrie, USA, Israël, états d'Europe du Nord...), l'allumage des feux de croisement de jour permettrait de réduire de 25 % le nombre de tués sur les routes, selon les formules mathématiques suivantes :

Efficacité sur les accidents = $0,00166 \times (\text{degré latitude})_{2,329}$

Efficacité sur les blessés = $0,00279 \times (\text{degré latitude})_{2,329}$

Efficacité sur les tués = $0,00331 \times (\text{degré latitude})_{2,329}$

³ Dossier disponible (en anglais) sur le site de la FEMA : www.fema.kaalium.com, rubrique « Issues »

Ces équations sont reprises par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour calculer l'impact que l'allumage des feux de croisement aurait en France. C'est de là que viennent les chiffres annoncés par Gilles de Robien, qui croit visiblement qu'on peut mettre les vies humaines en équation !

2. Spécificités des autres pays

L'essentiel des études a été effectué dans des pays scandinaves aux conditions climatiques extrêmement différentes des nôtres :

- latitude septentrionale (proximité du cercle polaire),
- conditions de circulation en hiver difficiles,
- luminosité différente, avec en particulier un crépuscule qui peut durer plusieurs heures.

Par ailleurs, le nombre de deux roues motorisés est largement supérieur en France (plus de 1 million) comparé au Danemark (30.000), à la Suède (20.000), à la Norvège (15.000), à la Finlande (13.000).

En Hongrie et Pologne, le développement du deux-roues motorisé est marginal, en raison du niveau de vie de ces pays.

Quant à l'Italie, la recommandation d'allumage des feux de croisement ne s'applique que sur le réseau autoroutier contrôlé directement par l'Etat, donc non représentatif. Par ailleurs, l'Italie ne dispose d'aucune étude sur le sujet.

Le fait de faire référence à l'exemple canadien sur la base d'une latitude équivalente à la nôtre (45°) est irrecevable car le gulf stream (courant marin qui traverse l'Atlantique, et vient réchauffer l'Europe) en fait un pays bien différent. La pratique de la moto n'y est d'ailleurs que de quelques mois par an (mai à septembre).

Par ailleurs, la FEMA a obtenu en 2001 de la Commission Européenne qu'elle ne prenne pas de directive sur l'allumage des feux de jour, considérant que :

- le Danemark a publié en 2001 une étude qui montre que si une "tendance positive" a pu être obtenue envers les automobiles et les cyclistes, un "effet négatif significatif" a été enregistré concernant les piétons et les motocyclistes ;
- en Finlande et en Suède, les premiers résultats étaient positifs ; mais ils ont été contestés par la suite, car il n'y avait pas eu d'amélioration en Finlande, et pire, une aggravation de l'insécurité routière en Suède ;
- des expériences menées en Israël et Australie ont clairement montré l'absence de résultats positifs ;
- l'Allemagne a refusé cette mesure puisque l'obligation d'allumer les feux en cas de faible visibilité figure déjà dans le code de la route ;
- enfin, le ministère des transports américain a publié en juin 2000 une étude (NHTSA DOT HS 808 645) dont la conclusion est que l'allumage des feux de jour n'a pas amélioré la sécurité routière aux Etats-Unis.