

Dossier de presse

Contre l'allumage des feux de croisement en plein jour

*Pour le respect des
usagers de la route
les plus vulnérables*



Sommaire

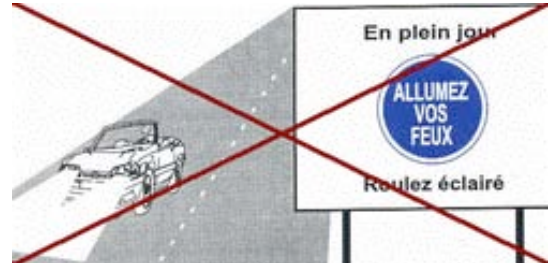
- Les raisons de la colère p. 2
- Eux aussi sont contre p. 6
- Nos propositions p. 15
- Présentation de la FFMC p. 16

Contact presse : Emmanuelle PERRIN – 06 64 42 25 89
ou Olivier DUCHEZ – 06 89 15 67 00

Les raisons de la colère

Sommaire :

- Visibilité des véhicules de gabarit réduit
- Les usagers vulnérables vont trinquer
- Le code de la route est suffisant
- Pas de base scientifique sérieuse
- De drôles de calculs
- Spécificités des autres pays pratiquant l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules
- L'illusion de la sécurité
- Sur-consommation : surcoût pour l'utilisateur, pollution pour la planète



Visibilité des véhicules de gabarit réduit

Les deux roues sont souvent victimes de leur manque de visibilité¹. Le fait que, depuis 1975, les motos aient obligation d'allumer leurs feux de croisement en permanence constitue pour eux un indéniable facteur de sécurité².

C'est pour les motards un petit «plus», côté sécurité, qui compense leur plus grande vulnérabilité et moins grande visibilité (la surface frontale est moins importante).

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

De même, sur un carrefour dangereux, l'oeil se portera automatiquement sur le camion qui arrive en face, négligeant la moto surgissant à droite. Le nombre réduit des deux-roues et leur faible gabarit mettent régulièrement à défaut leur perception 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 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 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 se fera 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 300 m ne seront pas visuellement différenciées d'une auto avec les feux de jour.

¹ Dans plus de 50% des accidents impliquant une voiture et une moto, l'automobiliste reconnaît un défaut de perception du deux-roues (INRETS 2002). 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 rétroviseur.

² Précisons à ce sujet que MM. de Robien et Heitz seraient bien inspirés de réviser leur Histoire (de la route) : **la FFMC ne s'est jamais opposée à cette obligation pour la simple raison qu'elle n'existait pas en 1975** (son acte de naissance date de 1980) !

Les usagers vulnérables vont trinquer

Ce sont les usagers de la route les plus vulnérables et les moins visibles : cyclistes, piétons et motocyclistes qui vont pâtir de cette mesure.

Lorsque l'idée de généraliser à l'ensemble de l'Europe l'allumage automatique des feux de jour a été proposée par l'ACEA (Association des Constructeurs Automobiles), elle a dû faire face à une levée de boucliers de la part des associations d'usagers de la route les plus vulnérables, et notamment :

- FEMA : Fédération européenne des associations motocyclistes
- ECF : Fédération européenne des cyclistes
- FEVR : Fédération Européenne des victimes de la route³
- FIP : Fédération internationale des piétons

Le code de la route est suffisant

Il stipule que l'utilisateur doit allumer ses feux quand la visibilité est insuffisante⁴.

Les systèmes d'aide à la conduite permettent d'ailleurs un allumage automatique des feux des véhicules lorsque la luminosité baisse. Ce dispositif est livré en standard sur de nombreuses automobiles. Une technologie intelligente vaut mieux qu'un allumage systématique et sans discernement.

Pas de base scientifique sérieuse

L'expérience des Landes n'a rien prouvé : sur la période de l'étude (1999-2000), la baisse de 17 tués s'explique plutôt par les réaménagements du réseau routier, comme les carrefours de la RN 10, que par l'allumage des feux qui n'était suivi avec assiduité que par 12% des automobilistes et 25% en moyenne.

En effet, dans certains départements, la baisse est encore plus forte (Puy de Dôme, 37 tués en moins), alors que l'expérience n'y était pas menée.

D'ailleurs, l'expérience des Landes n'avait jusqu'ici pas été jugée satisfaisante par le ministère des transports, comme l'atteste le courrier du Ministre⁵ 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**».

Le rapport de l'INRETS donne ainsi des résultats contrastés :

- «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)

³ Nota : Parmi ses adhérents français, la FEVR compte la Ligue contre la Violence Routière et la Fondation Anne Cellier

⁴ «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» Article R 416-4 du Code de la route.

⁵ Question au gouvernement n°49675 du 31 juillet 2000, réponse par lettre réf. CP/02002851 du 03/05/02

Spécificités des autres pays pratiquant l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules

Les pays ayant adopté l'allumage de jour des feux de croisement se répartissent en trois groupes :

- Les pays d'Europe du Nord (auxquels on pourrait associer le Québec) : ces pays connaissent des conditions de luminosité bien particulières puisque les crépuscules peuvent y durer jusqu'à deux heures. Par ailleurs, leur situation est d'autant moins comparable avec celle de la France que les motards n'y roulent qu'entre mai et septembre, dans le meilleur des cas.
- La Hongrie et la Slovénie, citées par le ministère des transports, ont une population de deux-roues motorisés quasiment inexistante. Pour mémoire, la France compte plus d'un million de motos de cylindrée supérieure à 125cm³, auxquelles il faut donc rajouter les 50 et 80 cm³.
- L'Italie est le seul pays comparable à la France à avoir adopté cette mesure, cependant uniquement sur les grands axes routiers, et sur le réseau géré par l'État (qui, du fait de la régionalisation italienne, est très peu représentatif). Aucune étude ne permet d'en connaître le bien-fondé.
- L'Allemagne, Israël, l'Australie notamment ont décidé de ne pas appliquer cette mesure, entre autres parce que l'obligation d'allumer ses feux de croisement en cas de mauvaise visibilité figurait déjà dans leurs codes de la route respectifs.

C'est ainsi que la FEMA⁶ 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.**

La Commission Européenne a donc recommandé aux États membres "*de poursuivre l'évaluation sur quatre aspects : l'amplitude de la réduction des accidents, les effets sur les usagers vulnérables, les conséquences sur l'environnement et les coûts des différentes solutions techniques*".

⁶ FEMA : Federation of European Motorcyclists Associations



De drôles de calculs

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

Baptisée DRL⁷ (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 = $0,00331 \times (\text{degré latitude})^{2,329}$

Ces fumeux calculs, dignes du Professeur Tournesol, sont repris par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour prédire l'impact que l'allumage des feux de croisement aurait en France.

L'illusion de la sécurité

Il a été noté que l'ABS pouvait parfois causer plus d'accidents qu'il n'en évitait car donnant la sensation au conducteur qu'il possède un « joker frein ». C'est ce que les chercheurs appellent « l'effet de compensation ». Il se produit alors une sensation faussée de sûreté, donc une plus grande prise de risque.

L'allumage des feux de jour pour les autos produira le même résultat : on croit bien voir et avoir été vu, et l'on oublie le cycliste ou la mobylette dans l'angle mort.

Sur-consommation : surcoût pour l'utilisateur, pollution pour la planète

L'allumage des codes provoque une sur-pollution atmosphérique avec une hausse de la consommation d'essence de +0,9% et +1,7%⁸. Cela représenterait une sur-consommation de 780 millions de litres de carburant par an.

Par la TIPP⁹, le gouvernement récupérerait ainsi environ 650 millions d'euros supplémentaires en taxes. Mais, pour l'utilisateur, le surcoût concerne aussi la sur-consommation d'ampoules (estimée à 3 changements d'ampoule/an), batteries, alternateurs, etc.

Enfin parmi les autres effets néfastes de l'allumage permanent des feux par tous les véhicules, on notera également

- la moindre perception des clignotants ,
- le peu d'amélioration de la visibilité aux intersections, qui sont pourtant une zone d'accumulation d'accidents
- la gêne, la distraction ou l'éblouissement que peuvent causer les phares

⁷ Dossier disponible (en anglais) sur le site de la FEMA : www.fema.kaalium.com, rubrique « Issues »

⁸ Source : ADEME - Direction de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique - Note du 24 août 2004

⁹ Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers



Les positions d'autres organisations

La FUBicy

Fédération française des usagers de la bicyclette
Velo'Hus, 12 rue des Bouchers, 67000 Strasbourg
Tél +33 (0) 3 88 75 71 90 - Fax +33 (0) 3 88 36 84 65
<http://www.fubicy.org/securite-routiere/index.html>

Communiqué du 20 octobre 2004

Les cyclistes laissés pour compte dans l'expérimentation de feux de jour

Le gouvernement a décidé d'expérimenter la généralisation de l'usage des feux de jour, hors agglomération, à partir du 31 octobre. La mesure sera basée sur le volontariat, pendant 5 mois.

La FUBicy, fédération française des usagers de la bicyclette et la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) dénoncent l'absence de prise en compte des usagers non motorisés dans cette décision.

Piétons et cyclistes seront bien moins visibles que les voitures. Si les automobilistes s'habituent à adapter leur conduite en fonction de la présence ou non de phares dans leur champ visuel, la FUBicy et la FFCT redoutent un accroissement du nombre d'accidents graves pour les cyclistes.

Les études mises en avant par les pouvoirs publics ne permettent pas de conclure que la généralisation des feux de jour sera exempte d'effets négatifs pour les usagers non motorisés. Nous regrettons que la politique de sécurité routière n'accorde pas plus d'attention aux usagers vulnérables. Les mesures courageuses engagées depuis plusieurs mois pour lutter contre l'insécurité routière laissaient espérer mieux.

Complément d'information :

*les accidents mortels les plus fréquents pour les cyclistes sont de type "collision arrière" (données : ONISR). C'est-à-dire que le cycliste est fauché par un automobiliste qui allait **dans le même sens** que lui. On voit vraiment mal comment le fait que les véhicules motorisés auront leurs feux allumés de jour peut avoir un impact positif sur la sécurité **des usagers non motorisés** dans cette configuration, au contraire.*



La FFCT

Fédération française de cyclotourisme

12, rue Louis Bertrand

94207 IVRY SUR SEINE CEDEX

Tél. : 01 56 20 88 88

Fax : 01 56 20 88 99

<http://www.ffct.org/>

Lettre au Ministère des Transports

OBJET : Rouler avec les codes allumés dans la journée

(Votre Réf : CCY/D/04009156/MB)

Monsieur le Chef Adjoint de Cabinet,

Nous vous remercions pour votre lettre du 21 septembre 2004 concernant le projet d'utiliser les feux de croisement le jour.

Malheureusement elle ne répond pas vraiment à nos questions. Cela nous intéresse toujours de connaître vos prévisions précises dans les domaines suivants :

1. L'accidentologie des usagers vulnérables
2. L'évolution de la vitesse des automobiles
3. La pollution et la production des gaz à effet de serre

Nous tenons également à répondre à certains arguments évoqués dans votre lettre :

1. L'expérience des autres pays

Les pays que vous citez sont très différents du nôtre, mais si les études de leur expérience avec les codes de jour montraient de réels avantages pour les cyclistes nous serions les premiers à demander l'application de ce système en France. Malheureusement ce n'est pas le cas. La Commission Européenne a effectivement demandé des études mais les résultats ne sont pas concluants, même pour les automobilistes.

Par contre, les autres pays ont des idées qu'il nous paraît urgent d'adopter ici :

- En Amérique du Nord il y a des bandes de sécurité presque partout
- Le Danois ont créé un réseau cyclable de grande qualité (nous avons un gros retard dans ce domaine)
- Les Scandinaves sont courtois envers les cyclistes
- Les Italiens créent des ZTL (zones à trafic limité) très étendues, ce qui a entraîné une hausse spectaculaire du nombre de cyclistes en ville

Nous tenons à vous signaler que les codes de jour ne sont pas obligatoires en Suisse. C'est certainement la première fois qu'on cite la Hongrie, la Pologne et la Slovénie en matière de sécurité routière, il faudra leur dire, ils seront contents.



2. « Les cyclistes seront mieux vus »

Malheureusement, les cyclistes ne seront pas plus visibles. Les catadioptrés et les matières réflectorisantes n'y changent rien. Allumez vos codes en plein jour et regardez les surfaces réflectorisantes des panneaux de signalisation. Vous ne verrez aucune différence. Il en est de même pour les catadioptrés d'un vélo.

Tout le problème des codes de jour, c'est qu'ils attirent l'attention vers les automobiles sans éclairer les usagers vulnérables. Pour les cyclistes qui roulent de jour, notre fédération conseille des vêtements fluos plutôt que des bandes de Scotchlite. Cependant, le fluo est beaucoup moins visible que les codes.

3. Les feux dédiés pour réduire la pollution

La pollution va donc augmenter, malgré les 17,000 décès anticipés chaque année (selon le livre de Philippe Douste-Blazy, « La ville à bout de souffle »). Vous espérez sauver quelques centaines d'automobilistes, finalement c'est très peu. Tous les jours, les cyclistes sont en contact direct avec la pollution, nous espérons des mesures pour réduire celle-ci... et de réels efforts d'éducation et de sensibilisation pour améliorer le respect des usagers vulnérables.

En vous remerciant d'avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef Adjoint de Cabinet, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Steve Jackson, Délégué Sécurité Régional
Membre de la Commission Sécurité Nationale FFCT



La FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Tél : 01 43 35 02 83

Fax : 01 43 35 14 06

<http://www.fnaut.asso.fr/>

Communiqué du 8 juillet 2004

La FNAUT critique l'expérimentation de l'allumage des codes en plein jour

La FNAUT a apprécié la politique ferme et efficace de sécurité routière mise en oeuvre par le gouvernement Raffarin depuis 2002. Elle approuve l'installation prévue de nouveaux radars automatiques, l'adoption de la tolérance "zéro" en matière d'alcoolémie pour les conducteurs de véhicules de transport collectif, et le projet de transformer les grands excès de vitesse en délits dès la première infraction.

Elle désapprouve par contre la prochaine expérimentation de l'allumage des codes en plein jour : cette décision technocratique n'est conçue qu'en fonction des automobilistes, son efficacité est douteuse et ses effets pervers prévisibles sont nombreux.

- Cette pratique est en vigueur dans les pays scandinaves, où la luminosité est faible pendant la moitié de l'année : elle n'est pas directement transposable en France. Expérimentée en 1999-2000 dans le département des Landes, peu représentatif du territoire français, elle n'a pas donné de résultats convaincants.
- Si cette pratique, qui ne sert pas à mieux voir mais à mieux être vu, est généralisée, les usagers les plus vulnérables de la route, piétons et cyclistes, seront moins bien perçus des automobilistes, donc soumis à des risques accrus.
- Bien loin de responsabiliser les conducteurs vis-à-vis des usagers non motorisés, l'allumage des codes leur donnera un sentiment de sécurité supplémentaire, et les incitera à rouler plus vite.
- Enfin l'allumage des codes provoquera une augmentation non négligeable de la consommation des voitures, donc des émissions de gaz polluants et générateurs d'effet de serre.

La FNAUT désapprouve par ailleurs la réduction du montant des amendes pour petits excès de vitesse, prévue par le gouvernement. En laissant entendre que les petits excès de vitesse, très nombreux, ne sont pas "si graves que ça", le gouvernement risque, en brouillant son message de fermeté, de provoquer un relâchement de la discipline des conducteurs et une augmentation de la vitesse moyenne et des risques, en particulier en milieu urbain.

J.Sivardière, président de la FNAUT



UFC - Que Choisir Landes

Union Fédérale des Consommateurs - Que Choisir de Mont de Marsan

BP 186 40 004 Mt de MARSAN CEDEX

Tel/fax : 05 58 05 92 88

<http://www.chez.com/ufclandes/>

PLEINS PHARES SUR UN LEURRE... ou les inconvénients de cette mesure

Inefficace car les principales causes d'accidents sont autres : alcool, fatigue, vitesse, distraction...essentiellement des fautes de comportement ou un comportement inadapté, elles ne sont pas dues au manque de visibilité des véhicules en plein jour ...

Dangereuse :

- pour la vue : éblouissement, fatigue visuelle, trop de luminosité entraînant une accoutumance et masquant des signaux plus faibles : clignotants, stops, ceci pouvant être à l'origine d'accidents.
- pour les motards qui perdraient l'avantage acquis (dû à leur phare allumé) si cette mesure devait se généraliser.

Trompeuse : illusoire, « tape à l'œil »

- elle donne bonne conscience, l'impression de faire quelque chose, sans réelle remise en question du comportement...
- détourne de la mobilisation sur les véritables causes.

Gaspillage : elle augmente la consommation de carburant, batteries, ampoules, ce qui alourdit le budget automobile pour le consommateur, au profit des lobbies automobiles et de l'état (taxes sur le carburant, TVA sur les batteries, les ampoules et autres accessoires vendus pour éviter les dépannages...)

Pollution accrue du fait de la consommation de carburant...

Tous ces inconvénients, ajoutés au « peu de suivi » de cette mesure, ne peuvent permettre d'en conclure qu'elle peut avoir un effet bénéfique sur les statistiques d'accidents.

Son extension et son obligation relèveraient d'une décision purement arbitraire.

Circulation routière

Feux de jour : en plein brouillard !

Pour réduire encore le nombre de tués et de blessés sur les routes, les pouvoirs publics incitent les automobilistes à rouler de jour les feux de croisement allumés. Le ministère des Transports a fait le point sur cette recommandation. Sans vraiment convaincre.

Depuis le 31 octobre, la Sécurité routière incite les automobilistes à rouler, de jour et hors agglomération, avec les feux de croisement allumés. Une mesure qui, selon elle, permet « de percevoir plus rapidement et plus distinctement les autres usagers de la route ». Avec, comme conséquence, une route encore plus sûre.

Le 9 février, le ministre des Transports, Gilles de Robien, a dressé un premier bilan de l'acceptation de cette expérimentation. Il en a profité pour apporter des contre-arguments à ceux qui la contestent (notamment les motards), et pour « faire une piqûre de rappel » afin de « maintenir la pression » sur les automobilistes, alors que les jours commencent à rallonger.

Pour l'occasion, le ministère des Transports avait invité un chercheur néerlandais à présenter une étude censée démontrer que les feux allumés le jour n'avaient que des avantages. Disons-le d'emblée, les travaux ne sont pas convaincants : ladite étude égrène des évidences et pêche par l'absence de... démonstrations scientifiques. Tout juste apprend-on que le temps de réaction d'un conducteur est de 0,922 seconde au lieu de 0,936 seconde lorsqu'il croise, de jour, une voiture qui a allumé ses phares. Autre information, ou plutôt confirmation : dans cette situation, on consomme « 1 % de carburant en plus ».

Les Français ont-ils adhéré à l'opération « feux de jour » ? Là encore, les conclusions avancées n'apportent pas grand-chose. Les observations menées par une vingtaine de DDE (directions départementales de l'Équipement) donnent un « taux de participation de 34,5 % en janvier contre 51,9 % le mois précédent ». Et, sans surprise, on apprend que ce taux est nettement plus élevé au... nord du pays et les jours de pluie (Nord et Sud confondus) !

Persuadé de la justesse d'une telle mesure, Gilles de Robien n'en a pas moins annoncé qu'il fallait affiner les analyses. Il se donne jusqu'à la fin mars. À cette date, le gouvernement dira s'il rend ou non la mesure obligatoire. Et malgré le brouillard qui entoure encore cette question des feux de jour, la Sécurité routière affirme que « la généralisation de cette mesure permettrait de faire baisser le nombre de tués dans une proportion variant de 5 à 8 % ». Reste à « trouver » les études détaillées qui pourraient justifier de tels chiffres !



Robin des Bois

Association de protection de l'Homme et de l'environnement

14 rue de l'Atlas 75019 PARIS

Tél : 01.48.04.09.36 / Fax : 01.48.04.56.41

<http://www.robindesbois.org/>

Communiqué du 2 novembre 2004

Fiat lux !

Le jour du passage à l'heure d'hiver, une manipulation biannuelle imposée par le ministère de l'Industrie depuis 1976 et censée économiser 500.000 tonnes de pétrole par an, le ministère des Transports incite à allumer les feux de croisement des véhicules routier, une mesure censée dépenser 500.000 t de pétrole par an. En même temps, le ministre des Finances sonne le retour de la "chasse au gaspi". Bonsoir la cohérence.

La nouvelle recommandation vient contredire la réglementation sur l'usage des feux de croisements énoncée ainsi : "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." Article R 416-4 du Code de la route. Le dossier de la Fédération Française des Motards en Colère remarque d'ailleurs que des automobiles peuvent être équipées d'un allumage automatique quand la visibilité baisse.

En incitant tous les usagers de la route à s'entourer en plein jour et par toutes conditions météorologiques d'une luminosité artificielle, ostentatoire et indistincte, les pouvoirs publics poussent au gaspillage énergétique dans le secteur routier. On imagine bien le ministère de l'Intérieur recommander par la suite dans le secteur résidentiel de laisser les lumières allumées en pleine nuit pour d'évidentes raisons de sécurité et de dissuasion. Il va devenir difficile d'expliquer que la sobriété énergétique fait partie des critères de vie ou de survie de l'humanité.

Sans nul doute, EDF, partenaire de la Sécurité routière, appréciera.



La FEMA

Federation of European Motorcyclists' Associations

Rue des Champs 62, 1040 Brussels, Belgium

Tel: +32 (0)2 736 9047 / Fax: +32 (0)2 736 9401

<http://www.fema.ridersrights.org>

Communiqué du 14 septembre 2004

Feux de jour en France et dans l'Union Européenne Allons-nous finalement y voir plus clair?

Le Ministère des transports français recommande l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules, lors d'une expérience qui se déroulera au niveau national du 30 octobre 2004 au 27 mars 2005. La FEMA exprime des réserves sur la mesure, ainsi que sur la méthode d'une étude menée par les instituts de recherche Swov et TNO à la demande de la Commission européenne.

Le gouvernement français a décidé de recommander l'allumage des feux de jour pour tous les véhicules pendant les six mois de la période hivernale et d'en évaluer les effets en matière de sécurité routière, afin d'éventuellement prendre des mesures ultérieures. La FEMA soutient les actions de la FFMC (Fédération Française des Motards en Colère) visant à souligner les dangers que cette mesure entraîne potentiellement pour les usagers de deux-roues motorisés, jusqu'à présent principaux utilisateurs des feux de jour en France. La position de la FFMC est d'autant plus justifiée en raison des différences de type et de densité de circulation ainsi que de conditions météorologiques et de luminosité entre un pays comme la France et les pays scandinaves, où la pratique généralisée de l'allumage des feux est née dans les années 70.

La FEMA s'est déjà penchée sur ce sujet en 2002, lors d'une proposition faite par l'industrie automobile à la Commission européenne d'équiper tous les nouveaux véhicules vendus dans l'Union Européenne d'allumage automatique des feux. Une coalition d'usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes, victimes de la route) s'est mobilisée contre cette mesure et a analysé les recherches effectuées en la matière. Suite à cette campagne, les Etats membres de l'Union ont déclaré au sein du Conseil des ministres que des études complémentaires étaient nécessaires afin d'approfondir les effets des feux de jour sur les usagers vulnérables.

À l'initiative de la Commission européenne, les instituts de recherche hollandais Swov et TNO ont effectué une étude en ce sens¹⁰ et la FEMA a été invitée à la présentation du rapport. Sur la base de tests effectués en laboratoire, la conclusion serait qu'il n'y a pas de risques majeurs dérivant des phares allumés le jour pour les usagers vulnérables. Dommage que ces tests aient été effectués en demandant à des sujets assis en face d'ordinateurs de visionner des photos sur lesquelles il y avait tout au plus deux véhicules. La FEMA a souligné que, dans la réalité, les conducteurs doivent aussi composer avec la conduite de leur véhicule, et que la circulation ambiante est dynamique et plus complexe, en particulier en milieu urbain. La FEMA remettra ses remarques par écrit à la Commission européenne et entend suivre de près la suite des événements en France et au niveau européen.

¹⁰ http://www.tm.tno.nl/product/res_vh_22.html



Assurance Mutuelle des Motards et GEMA¹¹

<http://www.amdm.fr/>
<http://www.gema.fr/>

Information du 3 novembre 2004

La Mutuelle des Motards rappelle son opposition à l'allumage des feux de jours pour tous les usagers, ce qui est contraire à la sécurité des motards.

Patrick Jacquot, Président Directeur Général de la Mutuelle des Motards, membre de la Commission Exécutive et du Bureau du GEMA dénonce l'utilisation abusive du partenariat GEMA / Sécurité Routière dans le communiqué de presse de la Sécurité Routière, daté du 29 octobre 2004.

Patrick Jacquot rappelle que la Commission Exécutive du GEMA, lors de la séance du 14 octobre 2004, a exprimé sa solidarité envers la Mutuelle des Motards et les motards en général (dont ses membres assurent la majorité) et décidé de ne pas relayer activement cette opération auprès de leurs sociétaires.

Cette position a été expliquée au Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), lors de la séance du 22 octobre 2004.

¹¹ Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurance. Il s'agit le syndicat professionnel des mutuelles d'assurance sans intermédiaire. Les Mutuelles du GEMA assurent ensemble plus de 17 millions de personnes en assurance dommages - soit, en France, une voiture sur deux, une habitation sur deux et plus d'un deux-roues à moteur sur deux.

Nos propositions

Quelles propositions pour améliorer la visibilité de tous les véhicules et garantir la sécurité de tous les usagers ?

Parce que l'allumage des feux le jour est une mesure dangereuse, plus motivée par des impératifs de communication qu'une véritable légitimité scientifique, la FFMC appelle à son boycott.

Mais parce que l'amélioration de la visibilité des véhicules, notamment dans les zones à faible luminosité, est nécessaire, la FFMC propose trois mesures utiles et facilement mises en oeuvre :

Favoriser la technologie d'allumage automatique des feux en fonction des conditions de visibilité

La plupart des nouvelles voitures intègrent maintenant en série *l'allumage automatique des feux de croisement en cas de faible luminosité*. Véritable innovation technique, cet accessoire permet maintenant d'automatiser l'allumage des feux de croisement en cas de passage dans un tunnel, dans un sous-bois particulièrement sombre, ou même à la fin de la journée.

Ce système, parfaitement conforme au code de la route, ne génère pas de surconsommation inutile, et donc aucune pollution supplémentaire, et ne met pas en danger les usagers les plus fragiles, puisque les feux s'allument **uniquement lorsque les conditions l'imposent**.

Communiquer sur l'importance de la vue au volant

Il y a plusieurs années, la sécurité routière avait lancé une campagne de grande envergure : **bien voir, être vu**.

Elle rappelait à tous les usagers de la route l'importance d'avoir des feux en bon état (vérifier son éclairage, par exemple), mais aussi d'être bien vu par les autres, en maintenant les surfaces réfléchissantes le plus propre possible.

Cette campagne de communication avait été massive, et s'était faite sur la durée. Beaucoup, aujourd'hui, s'en souviennent, et se rappellent le slogan, preuve de l'efficacité !

Améliorer la vue de tous les usagers

Dans une étude récente, l'agence nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV) notait que un minimum de 700.000 conducteurs *"seraient mieux avisés de ne jamais s'asseoir à la place du conducteur"* !

Certes, les conducteurs sont supposés posséder une acuité visuelle minimale. Le seuil était autrefois fixé à 8/10 et une loi de 1997 l'a abaissé à 5/10. Cette baisse de la vision minimale requise devait s'accompagner d'examens obligatoires des conducteurs, leur demandant de prouver que leurs yeux avaient bien les performances demandées. En pratique, ces examens n'ont jamais existé sauf pour certains professionnels de la route. Il est donc impossible d'être sûr que l'automobiliste que vous croisez est réellement capable de remarquer que vous êtes sur la même route que lui. (source : ASNAV)

La FFMC

Née en janvier 1980 d'un mouvement de révolte contre la sur-taxation de la moto, la FFMC est devenue une force de proposition constructive, en particulier dans le domaine de la sécurité routière.

Association à but non lucratif régie selon la loi de 1901, elle a pour objectif de fédérer les usagers des deux et trois-roues motorisés (du cyclo au gros cube).

Elle agit pour développer la pratique du deux-roues motorisé en sécurité et améliorer le partage de la route, par le développement de la prévention et de la formation, pour faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

Elle agit également pour promouvoir les valeurs de solidarité, d'égalité et de liberté, visant à permettre au plus grand nombre la pratique du deux-roues motorisé dans un esprit de responsabilité et d'entraide.

Après plus de vingt années d'expériences de terrain, la FFMC a identifié la plupart des grands problèmes touchant la pratique de la moto et participe activement à l'élaboration de nombreux programmes d'amélioration de la sécurité routière.

Au quotidien, ses soixante-dix antennes départementales agissent avec les motards pour l'amélioration des infrastructures et du réseau routiers et pour la mise en place d'un continuum éducatif en matière de sécurité routière.

Le mouvement FFMC

Pour répondre aux carences constatées par les motards (information, assurance, formation, sécurité, etc.), la FFMC a créé plusieurs structures qui s'inscrivent dans le secteur associatif ou de l'économie sociale :

- **L'Assurance Mutuelle des Motards**



En réponse aux tarifs prohibitifs pratiqués par les assureurs, 40.000 motards versent chacun 280 F pour voir naître leur mutuelle en 1983. Véritable entreprise de l'économie sociale, elle emploie aujourd'hui plus de 250 salariés et entretient un réseau de 90 délégués bénévoles, au service de 150.000 sociétaires.

- **Les Editions de la FFMC**



Editrices de Moto Magazine (ex-“ Pavé dans la mare ”), leader de la presse moto, elles proposent également des bandes dessinées (Nikolaz, P'tit Luc, Margerin, Coyotte, Cabane, Tignous, etc.) et des livrets pédagogiques, un guide juridique de la moto, le livret Ras le Vol, des hors séries thématiques...

- **Stop Vol**



Face aux milliers de deux-roues volés chaque année, la FFMC a créé en 1987 cette commission technique spécialisée dans les tests d'antivol. Sur la base de tests de qualité, elle accorde ou refuse sa recommandation. Depuis septembre 2000, les antivol recommandés par la commission Stop Vol sont certifiés NF par l'AFNOR¹². Sur leur emballage figure la mention "certifié NF/recommandé par la FFMC".

¹² Association Française de Normalisation



- **L'Association pour la Formation Des Motards (AFDM)**

Trop souvent, la formation dispensée par les écoles de conduite est synonyme de bachotage et de forfaits illusoires.

Cette association développe un réseau d'écoles qui propose et dispense un apprentissage de qualité. En formation initiale, comme en formation de perfectionnement (conçue en collaboration avec l'INRETS¹³), l'AFDM s'attache à promouvoir auprès des motards et futurs motards un comportement adapté par rapport à l'environnement dans lequel ils évoluent au quotidien.

Elle propose également une formation BSR+ (12 heures de stage) pour les adolescents et une sensibilisation à la conduite d'une 125 cm³ adaptée aux motards novices titulaires du seul permis B.

Les moto-écoles reconnues par l'AFDM s'engagent à respecter le rythme d'apprentissage adapté à chacun et les conditions pédagogiques, techniques et matérielles propices à une formation de qualité.

- **FFMC Loisirs**



La découverte du deux-roues motorisé peut s'effectuer dès le plus jeune âge et les premiers tours de roues sont prépondérants. De ceux-ci dépendent l'avenir et le comportement du futur conducteur.

Elle initie les jeunes à la pratique du deux-roues à moteur et les sensibilise à tous les aspects de la sécurité routière. Elle favorise le développement des loisirs et du sport à travers la moto et d'autres activités socioculturelles.

Depuis 1994, l'opération " des Tasses pour un Bol " permet à plus d'une centaine de jeunes de 14 à 17 ans de rallier au guidon de leurs cyclos le circuit de Magny Cours pour un rassemblement à l'occasion du Bol d'Or.

Les jeunes participants sont directement impliqués dans la préparation de cette opération : étude du projet, mise en place, recherche du financement, préparation physique et mécanique, sensibilisation à la sécurité routière et à la communication.

La FFMC est membre de la



¹³ Institut National de Recherche et d'Etude sur les Transports et la Sécurité