



CHANGEONS

Pour en savoir plus :
www.securiteroutiere.gouv.fr



CHANGEONS

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER,
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES
LA GRANDE ARCHE - 92055 PARIS - LA DÉFENSE

Les informations figurant dans ce document sont données à titre indicatif.

DSR - STRASBOURG - LONG PÂRIS - RCS PARIS B 562 111 732 - octobre 20 04

OCTOBRE 2004

**ALLUMER SES FEUX
DE CROISEMENT LE JOUR**
6 questions-réponses pour tout savoir

Le gouvernement a décidé d'engager, le 31 octobre 2004, une campagne nationale pour recommander à tous les usagers d'allumer leurs feux de croisement quand ils circulent de jour, hors agglomération.

« La participation des Français à cette expérimentation sera suivie de très près. »

Cette mesure, très importante pour la sécurité routière, est fondée sur un très grand nombre d'études et de rapports. Le comité des experts du Conseil national de la Sécurité routière a fait une synthèse de ces études dans sa note de recommandations que l'on peut consulter sur le site Internet de la Sécurité routière. La participation des Français à cette expérimentation sera suivie de très près afin de pouvoir juger de l'efficacité de la mesure préconisée. La proportion des conducteurs qui allumeront leurs feux de croisement sera mesurée, un dispositif de veille vérifiera qu'aucun effet négatif n'est constaté et l'Observatoire national interministériel de Sécurité routière analysera l'accidentologie. Toutes les données ainsi recueillies permettront au gouvernement de décider, à l'issue de l'expérimentation, si la mesure doit être maintenue, étendue ou suspendue.

1 Pourquoi l'usage des feux de croisement de jour peut rendre nos routes plus sûres ?

- > L'usage des feux de croisement le jour permet à tous les usagers quels qu'ils soient (véhicule à moteur, piéton ou cycliste) de percevoir plus rapidement et de manière plus distincte les autres usagers. Les nombreuses études scientifiques menées sur ce sujet aboutissent à un consensus quasi général de la part des experts qui considèrent que l'utilisation des feux de jour diminue les accidents.
- > Les débats ne portent pas sur l'effet positif attribué aux feux de jour mais sur l'ampleur de cet effet. Le caractère bénéfique de cette mesure a fait toutefois l'objet de controverses s'agissant des usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes et piétons) qui craignent que les automobilistes allumant les feux de jour considèrent qu'ils sont mieux vus et donc prennent plus de risques. Les études disponibles ont cependant conclu à une absence de tels effets négatifs, même pour ces catégories d'usagers.

« L'utilisation des feux de jour diminue les accidents. »

- > L'allumage des feux de croisement de jour peut permettre d'éviter des accidents impliquant au moins deux véhicules ou un véhicule et un piéton, puisque le principe est de faciliter la perception des différents usagers entre eux. En 2003, en France, ce sont 2 235 personnes qui ont péri (soit 39 % des tués) et 67 239 personnes qui ont été blessées (soit 58 % des blessés) dans ce type d'accident.
- > En adoptant l'allumage des feux de croisement le jour, la France peut donc sauver des vies. Suivant les experts, ce sont ainsi entre 5 à 8 % des tués et de 3 à 13 % des blessés qui pourraient être épargnés.
- > Sans nécessiter de moyens particuliers mais en faisant appel au sens civique de chacun, l'allumage des feux de croisement de jour se présente comme une mesure très efficace parmi celles qui sont envisageables pour améliorer la Sécurité routière.

2 L'importation en France de cette mesure d'origine nordique a-t-elle du sens alors que les conditions climatiques (nombre d'heures d'ensoleillement) y sont très différentes ?

> Les conditions climatiques d'un pays ne changent rien au fait qu'un véhicule avec les phares allumés reste plus visible qu'un véhicule phares éteints même le jour.

> Les études qui ont conduit à cette mesure, ne se sont pas limitées aux pays qui ont déjà adopté la mesure, c'est-à-dire les pays nordiques, mais elles ont concerné également des flottes de véhicules qui l'ont adoptée volontairement comme par exemple des flottes d'autocars aux États-Unis ou des flottes professionnelles en Israël, c'est-à-dire dans des pays qui se situent à une latitude égale ou inférieure à celle de la France.

> On notera par ailleurs que l'un des derniers pays à

« **Un véhicule, phares allumés, est plus visible qu'un véhicule phares éteints.** »

avoir adopté la mesure est l'Italie, située en grande partie plus au sud que la France.

3 L'allumage des feux le jour ne va-t-il pas entraîner une surconsommation de carburant et ainsi augmenter la pollution ?

> Les inconvénients liés à la très légère augmentation de la consommation de carburant (coût et pollution) ainsi qu'au changement plus fréquent des ampoules sont considérés comme faibles en comparaison des avantages sécuritaires de la mesure.

> On estime en effet à 1 % le surcroît de consommation qu'entraîne en moyenne l'allumage des feux de croisement le jour.

> De plus, si la mesure était prise définitivement, il est vraisemblable que les constructeurs proposeront des feux dédiés moins puissants et moins consommateurs d'énergie dont le surcroît de consommation est évalué à environ 0,5 %. En tout état de cause, ce surcroît de consommation doit être comparé aux gains substantiels en vies sauvées qui sont attendus : entre 5 et 8 %.

4 N'y a-t-il pas un risque que les motos ne soient plus reconnues et que les motards perdent ainsi l'avantage qu'ils ont d'utiliser les feux de croisement ?

> Cette question confirme, s'il en était besoin, l'effet bénéfique des feux de croisement le jour puisque c'est un avantage que les motocyclistes ne déniaient pas et veulent conserver pour eux seuls.

> Pour refuser d'étendre à la très grande majorité des usagers, une mesure qui a fait ses preuves pour une très petite minorité (les motards représentent 0,7 % des usagers), il faudrait des indices très sérieux montrant qu'il y a des inconvénients très forts pour les motocyclistes. Or ce n'est pas le cas, car les motocyclistes gagneront eux aussi à la mesure d'extension des feux le jour. En effet, ils bénéficient actuellement des feux de jour de manière incomplète car s'ils sont vus, ils ne voient pas forcément les automobilistes : l'important, en effet, n'est pas d'être reconnu, mais de voir et d'être vu.

« **Voir et être vu, voilà l'essentiel.** »

> De fait, les travaux scientifiques sur le sujet montrent que les motocyclistes bénéficieraient aussi de l'éclairage des voitures parce qu'ils les détecteraient et les reconnaîtraient mieux.

Aujourd'hui, ils sont comme les automobilistes : il leur arrive de ne pas voir les autres véhicules. De ce point de vue, les feux de croisement les aideront.

> Par ailleurs, le fait de ne plus être les seuls à allumer leurs feux, conduira les motocyclistes à ne pas surestimer la façon dont ils sont vus, à ne pas se considérer comme prioritaires et donc à diminuer leur prise de risque.

5 Pourquoi avoir choisi dans un premier temps de recommander l'allumage des feux de croisement hors agglomération et non en ville ?

> Dans le souci d'engager cette opération d'une façon progressive, il a été choisi de ne pas inclure tout de suite les villes où on rencontre plus de piétons, cyclistes ou motocyclistes.

> La priorité a été donnée au réseau hors agglomération où le nombre de tués est le plus important. Mais il est certain que cette mesure est également efficace en ville. S'agissant des autoroutes, la mesure garde tout son sens, car les feux allumés permettront à chacun de mieux percevoir les autres usagers quand ils apparaîtront dans leurs rétroviseurs.

« Cette mesure est également efficace en ville. »

6 Si l'on pense réellement que cette mesure peut sauver des vies, pourquoi ne l'impose-t-on pas dès à présent aux usagers de la route plutôt que de lancer une phase d'expérimentation ?

> La plupart des pays qui ont instauré une obligation, l'ont fait au moment où la pratique spontanée concernait déjà plus de la moitié des usagers. Au sein de l'Union européenne, l'obligation d'allumer les feux de croisement de jour est en vigueur en Finlande, en Suède, en Norvège, et au Danemark. Dans tous ces pays, le conseil d'usage a précédé la réglementation et celle-ci n'est jamais intervenue avant que le taux d'utilisation volontaire n'atteigne 50 %.

« Convaincre les Français en faisant appel au volontariat. »

> La pratique peut être très importante dans des pays où la mesure n'est pas obligatoire : c'est notamment le cas des Pays-Bas, où 60 % des usagers allument leurs feux de croisement le jour.

> L'expérimentation lancée en France permettra de vérifier concrètement que cette mesure est bien adaptée à notre pays, qu'il n'y a pas de contre-indications, avant d'envisager ultérieurement de la rendre obligatoire. C'est la raison pour laquelle, il ne s'agit aujourd'hui que d'une simple recommandation et qu'on ne sera pas sanctionné si on n'allume pas ses feux.