

# **L'ALLUMAGE DES FEUX DE JOUR**

## **UNE CONTROVERSE DE SECURITE ROUTIERE**

**Par Rémy JOSSEAUME**

---

Le comité interministériel du 7 juillet 2004 a-t-il trahi les insouciances des pouvoirs publics à l'égard des usagers deux roues motorisés en lançant telle une solution miracle à l'insécurité routière une expérimentation nationale sur l'usage des feux de croisement le jour du 30 octobre 2004 au 27 mars 2005 (hors agglomération) ?

Encouragé par les dernières propositions de Christian ESTROSI (ancien pilote moto !) le Conseil National de la Sécurité Routière a retenu la proposition estimant que « l'allumage des feux de jour est une mesure simple pour améliorer la sécurité routière dont l'efficacité est prouvée par une abondante littérature scientifique, confirmée par l'expérience des Landes ».

Les résultats de cette expérimentation ne sont ils pas déjà pourtant connus ? En choisissant ces dates (30 octobre au 27 mars), le gouvernement s'est assuré de résultats probants !

Des raisons climatiques particulièrement plus rigoureuses aux journées plus assombries, les pouvoirs publics sont assurés de tirer de cette période le succès participatif des automobilistes à circuler feux allumés. L'expérimentation a démontré l'absence d'impact significatif sur les deux roues motorisées particulièrement absents des routes pendant la période hivernale de l'année.

### **LE FIASCO DE L'EXPERIMENTATION**

Le fiasco de l'expérimentation de l'allumage des feux de jour est patent.

Nul besoin d'être spécialiste de la Sécurité routière pour le constater, l'observation des comportements sur la route suffit. Les Français ont largement repoussé dans leur ensemble la mesure et décidé de ne pas suivre les recommandations d'une autorité qui les a matraqués sur les routes depuis plus de trois ans.

Si le Ministère des Transports ose produire le chiffre de 54 % de participants, chacun d'entre nous aura parfaitement compris la manipulation gouvernementale et l'ineptie de ce chiffre.

Sur consommation de carburant et de dispositif d'allumage, nul ne veut devenir en plus complice de la manne financière (TVA) accompagnant cette recommandation.

Pour s'en convaincre, un chiffre : 9 % des automobilistes allument leurs feux !

## **LES TERGIVERSATIONS DES AUTORITES**

Les pouvoirs publics qui se réfugient derrière des expérimentations « probantes » n'ont pas toujours eu la même appréciation des faits.

Ainsi le ministère des transports indiquait que la mission d'évaluation soulignait qu'il existe de fortes réticences vis-à-vis de cette mesure, émanant des groupes d'usagers les plus vulnérables, craignant notamment que sa mise en œuvre ne se traduise par une dégradation de leur sécurité. En ce qui concerne l'opération menée dans le département des Landes, il ressort de son évaluation récente que, même si l'adhésion des conducteurs à cette expérimentation semble importante (58 % des conducteurs landais déclarent allumer régulièrement les feux de croisement de leur véhicule), ses résultats ne sont pas suffisamment significatifs pour envisager à ce stade sa généralisation au niveau mondial. En effet, le bilan indique certes que le nombre d'accidents corporels impliquant au moins deux véhicules de jour a diminué de 2,4 % sur l'ensemble du réseau de rase campagne et de 12,7 % sur celui des routes à grande circulation, mais il conclut : « Compte tenu de la faiblesse des échantillons, ces efficacités ne sont pas significativement différentes de zéro. » En outre, cette expérimentation ne permet pas de se prononcer sur l'impact de cette mesure sur les motards ainsi que sur les piétons et les cyclistes »<sup>[1]</sup>... ou encore que "l'efficacité de cette mesure n'a pu encore être démontrée par les évaluation en cours »<sup>[2]</sup>.

## **RAPPEL JURIDIQUE**

Les dispositions de l'article R.416-17 du Code de la route imposent aux motocyclettes de circuler avec le ou leurs feux de croisement allumés.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Sont ainsi exposées à cette obligation les motocyclettes définies comme véhicule à deux roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur (à savoir véhicule à deux ou trois roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h) et dont la puissance n'excède pas 73,6 kilowatts (100 ch.).

Cette mesure s'applique aux motocyclettes dont la cylindrée excède 125 centimètres cubes et dont la date de première mise en circulation est postérieure au 1er janvier 1965 et aux autres motocyclettes mises en circulation pour la première fois à compter du 1er janvier 1988<sup>[3]</sup>.

Les dispositions de l'article R.416-4 du Code de la route imposent à tous les usagers de la routes la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante de faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé.

Cette règle de droit de bon sens est le plus souvent suivie par les automobilistes lors de conditions de circulation plus difficiles.

Il n'apparaît pas nécessaire de l'étendre aux conditions normales de circulation, sauf à exposer les deux roues motorisées à des risques aggravés.

### **LES RAISONS DE L'OBLIGATION**

L'accidentologie des deux roues motorisés particulièrement préoccupante et représentative de l'insécurité routière en France a conduit les pouvoirs publics au milieu des années 70 à imposer aux motocyclettes la circulation feux allumés.

Cette obligation s'est évidemment imposée d'elle même afin de rendre cette catégorie d'usagers, pour le moins mobiles et dynamiques sur les voies de circulation, beaucoup plus visibles des autres usagers.

La nécessité d'être vus mais aussi reconnaissables et distingués des autres usagers n'est plus à démontrer.

### **LES MESURES EXPERIMENTALES**

Beaucoup de pays européens et notamment scandinaves ont imposé à tous les usagers de la route de circuler feux allumés.

Raison de sécurité routière ? ou mesure d'accommodation climatique ?

Personne ne croira que les meilleurs résultats de ces pays en matière de sécurité routière sont principalement obtenus par une mesure spécifique comme celle-ci.

La France a expérimenté depuis juin 1999 dans le département des Landes le programme « En plein jour Roulez éclairé ».

Les conclusions de cette étude pluri annuelle sont elles révélatrices ?

La question mérite d'être posée compte tenu de la faible participation des usagers motorisés (le taux d'éclairage moyen sur le premier semestre 2000 fut de 22 % sur le réseau à grande circulation et de 14,5 % sur le réseau des routes départementales secondaires).

Selon les études réalisées sur les routes nationales et les axes de grande circulation du département, 59 % des accidents mortels et 40 % des accidents graves et mortels seraient évités. L'efficacité se trouve environ divisée de moitié pour les accidents corporels, soit 24 % d'accidents évités.

Et pourtant, d'autres départements sans cette expérimentation des feux de jour ont obtenu des meilleurs résultats.

Par contre, l'expérimentation démontre que l'efficacité est quasiment nulle sur le réseau des "petites " routes départementales lesquelles sont pourtant les plus meurtrières.

Sur le terrain des réactions, les usagers motards sont majoritairement très critiques concernant cette mesure craignant à juste titre être sacrifiés pour une mesure " gadget ".

## LES PROBLEMES DE VUE EN FRANCE

Selon des études menées par l'ASNAV (Association Nationale pour l'Amélioration de la Vue) auprès de 30.000 conducteurs, 30 % d'entre eux présentent un défaut visuel. 5 % voient très mal et l'ignorent (!) et toujours selon les mêmes sources 2 % ont une acuité visuelle insuffisante pour conduire dans des conditions normales.

Lors du dernier Salon de l'automobile, les résultats des tests opérés par l'association ASNAV ont révélés qu'un conducteur sur trois présente toujours un problème de vue important, nécessitant souvent une visite chez le spécialiste.

Ces résultats ont confirmé la volonté de l'ASNAV de voir s'instaurer un contrôle réglementaire généralisé de la vue des conducteurs.

Aujourd'hui il n'est toujours rien. Les pouvoirs publics privilégient une mesure convenue pour l'usager et périlleuse pour les deux roues en lieu et place du traitement réglementaire de l'inaptitude visuelle.

Aucun contrôle de la vue lors de la formation ni aucun contrôle post permis, "voir et être vu" .. n'est ce pas là un leurre au regard des affligeantes constatations de l'état visuel de la population autorisée à la conduite.

---

<sup>[1]</sup> Question N°: 49675 Assemblée nationale.

<sup>[2]</sup> Question N° : 20227 Assemblée nationale.

<sup>[3]</sup> Nota bene: les dispositions du décret du 20 juin 2003 ont supprimé l'incrimination de circulation des motocyclettes avec leurs seuls feux de position.