

DOSSIER DE PRESSE



Pour enterrer la mesure 'feux de jour'

Les 9 & 10 avril 2005

Week end de mobilisation de la Fédération Française des Motards en Colère

SOMMAIRE

- 1) Communiqué de Presse
- 2) Les Raisons de la Colère
- 3) Propositions de la FFMC pour la Sécurité Routière
- 4) La Foire Aux Questions des Feux de Jour

**Contre l'allumage des feux permanent
pour les voitures,
Pour le respect des usagers de la route
les plus vulnérables**

MOUVEMENT FFMC



**Fédération Française
des Motards en Colère**

35 bis, rue des Messiers - 93100 MONTREUIL

tél. : 01 48 18 03 20 - fax : 01 48 18 03 19

E-mail : ffmc-nat@wanadoo.fr

www.ffmc.asso.fr

La FFMC est
membre de la



Allumage des feux automobiles de jour : Nouvelles manifestations les 9-10 avril

Le 27 mars se termine la première phase de l'expérimentation lancée par le gouvernement concernant l'allumage des feux de croisement par les voitures hors agglomération.

Cette mesure vivement contestée par de nombreux usagers de la route n'a pas fait ses preuves. Les automobilistes ont été peu nombreux à suivre la recommandation, une éventuelle baisse de l'accidentologie reste à mesurer, tout comme le fait qu'elle serait attribuable à cette expérimentation.

C'est une mesure qui comporte à terme des risques pour les piétons, les vélos, les cyclos, scooters et motos. Elle est essentiellement inspirée par les constructeurs automobiles, en quête d'harmonisation des standards de fabrication de leurs véhicules, et devait servir de faire-valoir au gouvernement qui, ainsi, espère montrer qu'il ne manque pas d'idées !

Les motards, à l'appel de la FFMC, vont tenir un nouveau week-end de mobilisation ces 9-10 avril contre cette mesure qui ne fait que renforcer la position ultra dominante des véhicules automobiles sur nos routes.

Ils affirment que l'allumage des feux de croisement automobiles est déjà obligatoire, ainsi que le Code de la route l'indique (art. 416-4 et suivants) lorsque la visibilité est insuffisante (aube, crépuscule, pluie...).

La FFMC appelle les motards à participer nombreux à ce week-end d'actions afin d'expliquer à tous les citoyens que l'allumage des feux de croisement sans discernement, va mettre en danger la vie des plus fragiles et provoquer une surconsommation d'énergie, donc une surpollution, sans pour autant apporter de gains significatifs pour les autres usagers.

Elle appelle les automobilistes à enterrer cette expérimentation et à n'allumer leurs feux de croisement qu'en cas de mauvaise visibilité. Elle invite par ailleurs les cyclistes et piétons à se joindre aux manifestations de ce week end, et à distribuer largement autour d'eux les pétitions et tracts sur le sujet.

Plus d'info : <http://www.ffmc.asso.fr>

Les raisons de la colère

- 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 sécurité.

Cela compense pour les motocyclistes leur plus grande vulnérabilité et moins grande visibilité (la surface frontale est moins importante).

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

De même, sur un carrefour dangereux, l'œil 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 300m ne seront pas visuellement différenciées d'une auto avec les feux de jour.

- Le code de la route est suffisant

Il stipule que l'usager doit allumer ses feux quand la visibilité est insuffisante². 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.

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'œil dans son rétro.

² "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

- 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%³. Cela représenterait une sur-consommation de 780 millions de litres de carburant par an. Par la TIPP, 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 ...

- Pas de base scientifique sérieuse pour justifier la mesure

L'expérience des Landes n'a rien prouvé : sur la période de l'étude (1999-2000), la baisse de 17 tués s'expliquent plutôt par les réaménagements des 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 (Question au gouvernement n°49675 du 31 juillet 2000, et lettre du ministre (ref. 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".

De drôles de calculs...

Les pouvoirs publics font référence à plusieurs études menées au niveau européen dont la principale, a été menée par le SWOV, un institut de recherche hollandais.

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 le nombre de tués sur les routes, selon les formules mathématiques suivantes :

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

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

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

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.

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

La plupart des études en faveur de l'allumage des feux de jour par tous les véhicules ont été effectuées 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

³ Source : ADEME

marginal. Quant à l'Italie, la recommandation d'allumage des feux de croisement ne s'applique que sur le réseau autoroutier. Enfin, au Canada, la latitude est certes équivalente à la nôtre (45°) mais la pratique de la moto (uniquement d'avril à septembre) et la nature du réseau routier y est bien différente.

C'est ainsi que la FEMA⁴ 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 les années suivantes.
- des expériences menées en Israël et en Australie ont clairement montré **l'absence de résultats significatifs**. En Australie la mesure 'hard wiring' qui rendait systématique l'allumage des feux lors du démarrage du véhicule a été retirée.
- 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, et en raison des conséquences écologiques.

- 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" ou homéostasie du risque'. Il se produit alors une sensation faussée de sûreté donc une prise de risque accrue. 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. Cet effet est marginal pour un motocycliste, conscient de manière aiguë de sa vulnérabilité en cas de choc ou de chute.

- Allumage permanent des feux : les usagers vulnérables vont trinquer

Ce sont les usagers de la route les plus vulnérables et les moins visibles : cyclistes, piétons et surtout cyclomotoristes, conduits par une population jeune et inexpérimentée, qui vont pâtir de cette mesure, sacrifiés sur l'autel du «tout voiture »

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 du 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 route
- FIP : Fédération internationale des piétons

Suite à leur campagne, cette idée a été abandonnée.

⁴ FEMA : Federation of European Motorcyclists Associations

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

- la moindre perception des clignotants situés à coté des codes,
- 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

WEEK-END D' ACTIONS DES 9 ET 10 avril 2004

Liste des points de rassemblement

DEPARTEMENTS	DATE	RENDEZ-VOUS	VILLE	CONTACT
FFMC 01	samedi 9 avril	10h00 au Parc des Expositions de l'AIN pour départ sur ANNECY	BOURG EN BRESSE	Georges au 06 09 13 65 32
FFMC 02	dimanche 10 avril	10h30 place de la Liberté pour rejoindre Paris	SAINT-QUENTIN	Martial au 06 17 05 01 22
FFMC 06	samedi 9 avril	14h30 au palais des expositions	NICE	Gérard 06 67 30 89 60
FFMC 10	samedi 9 avril	14h30 boulevard Charles d'Estrade	TROYES	Lucien au 06 08 81 87 21
FFMC 11		Rejoint Toulouse		Bruno au 06 08 81 87 21
FFMC 12	samedi 9 avril	9h30 Rassemblement sur le foirail de Rodez 11h00 départ de la manifestation à Millau pour rejoindre Montpellier	RODEZ MILLAU	Alain au 06 81 82 29 72
FFMC 13	samedi 9 avril	9h30 Porte d'Aix pour rejoindre Montpellier	MARSEILLE	Local 04 91 34 92 73 Alain 06 03 49 65 32
FFMC 14	samedi 9 avril	14h00 parking de la piscine	CAEN	Richard au 06 60 63 23 14
FFMC 16	samedi 9 avril	13h00 Parking de Bourginés (auberge de Jeunesse) pour rejoindre Poitiers	ANGOULEME	Thierry au 05.45.68.11.50 ou Domi au 06.78.81.97.61
FFMC 17	samedi 9 avril	13h00 du parking des minimes 13h00 du parc des expos Pour rejoindre Poitiers	LA ROCHELLE SAINTES	Sébastien au 06/61/85/24/79
FFMC 18	samedi 9 avril	13h00 au parking CGR pour rejoindre à 14h à Nevers	BOURGES	Joël au 06 74 29 20 16
FFMC 19	samedi 9 avril	Rendez-vous à venir	BRIVE LA GAILLARDE	
FFMC 21	samedi 9 avril	14h00 sur la parking du palais des sports	DIJON	Eric Eisenberg 06-87-38-14-56
FFMC 23	samedi 9 avril	Rejoint Brive la Gaillarde	GUERET	
FFMC 24	samedi 9 avril	13h devant le local de la ffmc24 au 202 rue Pierre Sémard à Périgueux rejoint ensuite Brive la Gaillarde	PERIGUEUX	Lionel au 06 81 96 53 05
FFMC 25	samedi 9 avril	12h00 parking chamars Besançon 12h15 sur le port à Dôle Pour rejoindre Dijon 14h00 Palais des Sports	BESANCON DÔLE DIJON	
FFMC 26	samedi 9 avril	12h00 parking du parc Jouvét Pour rejoindre Lyon	VALENCE	Eric 06 22 06 08 12
FFMC 27	samedi 9 avril	13h00 parking du relais calmos au rond point d'orbec à Bernay 13h00 parking à Cap caer à Evreux, direction Louviers pour rejoindre Rouen	BERNAY EVREUX	Dominique 06 74 04 80 90
FFMC 28	samedi 9 avril	14h00 place des Halles	CHARTRES	

DEPARTEMENTS	DATE	RENDEZ-VOUS	VILLE	CONTACT
FFMC 31	samedi 9 avril	Triois départ à 13h30 au sud circuit Candie à l'est Atlanta.. À la mutuelle au nord devant Ducros regroupement au Capitol	TOULOUSE	jean-Paul au 06 81 73 13 27
FFMC 32	samedi 9 avril	10h00 à la Gare Pour rejoindre Toulouse	AUCH	Nathanaël au 06 83 91 65 27 ffmc32@hotmail.fr
FFMC 33	samedi 9 avril	14h00 place des Quinconces	BORDEAUX	Local 05 56 90 91 03
FFMC 34	samedi 9 avril	14h du parking du Zénith - Pique-nique à partir de 12h	MONTPELLIER	Nicolas au 06 65 14 04 36
FFMC 37	samedi 9 avril	14h30 place du Commandant Tuslane	TOURS	Mickaël au 02.34.38.08.73 ou 06.61.84.47.94
FFMC 38	samedi 9 avril	13h00 préfecture de Grenoble Pour rejoindre Annecy	GRENOBLE	http://www.ffmc38.com
FFMC 39	samedi 9 avril	9h00 au local de la FFMC : 5 av J. Moulin Distribution de tracts sur Lons et Dole puis départ pour rejoindre la manif de Dijon	LONS LE SAUNIER	Pierre-Hugues au 06 07 67 71 07
FFMC 40	samedi 9 avril	12h00 départ des Arènes de Mont de marsan 12h00 départ des Arènes de Dax Les deux cortèges se regrouperont à l'aire de Lilaire sur la Nationale 10 pour rejoindre Bordeaux	MONT DE MARSAN DAX	Bruno au 06 08 50 86 95
FFMC 42	samedi 9 avril	14h00 stade Geoffroy Guichard à St-Etienne 15h00 Roannes	ROANNES	Philippe au 06 15 49 88 75
FFMC 44	samedi 9 avril	14h00 au champ de Mars - rue de Jemmapes (en face du Palais des Congrès	NANTES	06 63 81 67 34 (Denis)
FFMC 47	samedi 9 avril	14h00 Esplanade du Gravier	AGEN	05.53.87.76.31--06.81.11.02.55
FFMC 54	samedi 9 avril	14h30 au Zénith de Nancy	NANCY	François au 06-76-86-34-14
FFMC 56	samedi 9 avril	14h30 au palais des congrès	LORIENT	Didier au 02 97 67 16 50
FFMC 57	samedi 9 avril	Appel à rejoindre Nancy	METZ	Jérôme au 06 89 03 35 46
FFMC 58	samedi 9 avril	13h30 place Carnot	NEVERS	Jean-Michel au 06 30 57 19 40
FFMC 59	dimanche 10 avril	10h30 Grand Place pour rejoindre Paris	LILLE	Olivier au 06 26 17 00 93
FFMC 60	dimanche 10 avril	13h00 place de la gare, pour rejoindre Paris	COMPIEGNE	Local 03 44 40 19 67
FFMC 61	samedi 9 avril	Appel à rejoindre Caen ou Le Mans		Michel au 06 08 74 94 30
FFMC 62	dimanche 10 avril	10h30 place de la gare à Arras Départ 11h00 vers Amiens, rdv parking centre commercial Géant avec la fédé 80 départ groupé vers paris par l'A16	ARRAS	Giovanni au 06 18 47 87 87
FFMC 63	samedi 9 avril	14h00 Place du 1er mai	CLERMONT-FERRAND	Gauthier au 06.78.24.59.24

DEPARTEMENTS	DATE	RENDEZ-VOUS	VILLE	CONTACT
FFMC 64	samedi 9 avril	14h00 place de Verdun	PAU	Pierre au 06 80 63 87 73
FFMC 65	samedi 9 avril	14h00 place de la Maire	TARBE	Thierry au 06 33 28 64 63
FFMC 67	samedi 9 avril	14h00 Stade de la Meinau	STRASBOURG	
FFMC 69	samedi 9 avril	14h00 place Bellecour	LYON	Joël au 06 76 53 51 49
FFMC 72	samedi 9 avril	14h00 chemin au boeuf technoparc	LE MANS	Fabrice au 0663 59 07 10
FFMC 73	samedi 9 avril	15h00 place Maurice Mollard à Aix les Bains pour Chambéry	CHAMBERY	Local : 0479 70 56 06
FFMC 74	samedi 9 avril	14h00 au Quai du Semnoz (face à l'hôtel de ville)	ANNECY	Nicolas KEREBEL 06.64.63.38.01
FFMC Paris Petite Couronne (75, 92, 93, 94)	dimanche 10 avril	14h00 Esplanade du Château de Vincennes	PARIS	Fabrice au 06 63 13 62 79
FFMC 76	samedi 9 avril	14h00 bld de l'ysere place du Boulaingrin	ROUEN	Frédéric 06 23 78 79 41
FFMC 78	dimanche 10 avril	13h00 rocade BULL pour rejoindre Paris	LOUVECIENNES	
FFMC 79	samedi 9 avril	13h30 Place de la Brèche pour rejoindre Poitier	NIORT	Michaud Didier 06.88.84.05.37
FFMC 80	dimanche 10 avril	Parc de la Hotoie à Amiens pour rejoindre Paris	AMIENS	Philippe au 06 85 13 34 10
FFMC 82	samedi 9 avril	13h00 devant le Comptoir du pneu (Patrick COSTA) RN 113 pour rejoindre Agen	VALENCE D'AGEN.	
FFMC 83	samedi 9 avril	11h00 parking des plages du Mourillon	TOULON	karine:06 75 53 34 82 ou Fabrice:06 62 44 37 77
FFMC 86	samedi 9 avril	15h00 parc des expositions, rocade est de poitiers	POITIERS	Richard Fradet 06 80 43 86 32
FFMC 87	samedi 9 avril	Rejoint Brive la Gaillarde	LIMOGES	
FFMC 88	samedi 9 avril	14h30 parking à côté de Décathlon à Epinal Départs groupés pour Saint-Dié ou environs : à 13h30 précises place de la Sous-préfecture à Saint-Dié. Remiremont ou environs : à 13h45 précises place de la Mairie à Remiremont	EPINAL	06.11.64.21.92 ou 06.84.37.03.18
FFMC 89	samedi 9 avril	14h00 parking de la sortie de l'A19 à Saint-denis les Sens	SENS	Fred au 06 86 15 12 35
FFMC 91	dimanche 10 avril	Appel à rejoindre Paris directement		

PROPOSITIONS DE LA F.F.M.C

Pour une meilleure visibilité et une meilleure sécurité sur la route

La FFMC ne se contente pas de demander l'annulation de la mesure d'allumage des feux de croisement automobiles de jour. Elle fait, comme à son habitude, des propositions constructives pour améliorer la visibilité des véhicules et la sécurité.

Nos propositions sont au nombre de quatre :

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*. Cette innovation technique permet d'automatiser l'allumage des feux de croisement en cas de passage dans un tunnel, dans un sous-bois particulièrement sombre, à l'aube ou au crépuscule, et en cas de conditions météorologiques défavorables.

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**.

Améliorer la sensibilisation des conducteurs et la formation

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 devrait être renouvelée.

Améliorer la formation des conducteurs afin que le code de la route soit appliqué :

notamment en ce qui concerne l'allumage des feux de croisement et l'utilisation des indicateurs de changement de direction et des rétroviseurs. Cela suppose un contrôle de la formation dispensée par les établissements d'enseignement de la conduite.

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 nécessaire de mettre en place ces examens.

Améliorer la visibilité des véhicules de gabarit réduit

Rendre obligatoire l'allumage des feux de croisement des deux-roues motorisés de cylindrées inférieure ou égale à 125 cm³ (motos légères, cyclomoteurs, scooters)

FAQ- FDJ : La Foire Aux Questions sur les Feux De Jour

« l'usage des feux de croisement aidera les usagers qui ont quelques problèmes de vue à mieux percevoir les autres véhicules » (FAQ Feux de jour de la DSCR)

- Dans une étude récente, l'agence nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV) notait effectivement que un minimum de 700.000 conducteurs *"seraient mieux avisés de ne jamais s'asseoir à la place du conducteur"*!
- Communiquer autour de l'importance de la vue, et procéder à des contrôles de la vision des conducteurs serait plus approprié pour traiter cette question.

L'allumage des feux permettra de mieux se voir lorsque les conditions de visibilité sont difficiles (Gilles de ROBIEN – Zone Interdite – M6)

- le code de la route (Art 416-4) impose déjà l'allumage des feux dans ces conditions.
- Un dispositif d'allumage automatique en fonction des conditions de luminosité serait bien plus adapté, et permettrait de pallier l'inattention des plus distraits, en limitant le gaspillage d'énergie.

Cela profitera aussi aux motards, car ils verront mieux les automobiles

- Dans les accidents voiture-moto, ce sont les automobilistes qui dans 70% des cas d'accidents avouent n'avoir pas perçu le motocycliste (MAIDS 2003) alors que dans les mêmes conditions, ceux-ci ne sont que 30% à voir leur responsabilité engagée (Données assurances GEMA), sans pour autant qu'un problème de visibilité de l'automobile n'ait pu être dégage.

Pourquoi les motards refusent-ils que les automobiles bénéficient de l'allumage des feux, dont ils bénéficient depuis 30 ans.

- Les voitures sont plus visibles et les automobilistes bien moins vulnérables que les deux roues. L'allumage des feux pour tous reviendrait à sacrifier le million de motocyclistes au profit des 30 millions d'automobilistes. Il vaudrait mieux imposer l'allumage des feux des scooters et cyclomoteurs.
- Les progrès en terme de sécurité pour les automobilistes de l'allumage permanent des feux de croisement sont très loin d'être prouvés.

Cela améliorera grandement la visibilité et la sécurité dans les « tourne-à-gauche » (Rémy HEITZ – On en parle - LCI)

- Les feux n'indiquent nullement que le véhicule s'apprête à tourner, seuls les « clignotants » apportent cette information
- Sur les automobiles, les feux avant allumés, surtout de jour, « masquent » les « clignotants »

La mesure a prouvé son bénéfice pour la sécurité routière à l'étranger où elle se répand

- Dans l'Europe des 15, en dehors des pays scandinaves, seule l'Italie applique l'allumage des feux de croisement toute l'année, uniquement sur le réseau autoroutier (dépendant de l'Etat), où les vitesses ont été parallèlement, dans certaines conditions, relevées à 150km/h. Dans les pays scandinaves, le réseau routier, les conditions climatiques, et le nombre d'usagers motocyclistes pratiquants n'ont rien à voir avec ceux de la France.

De nombreuses études prouvent que les feux de jour permettent d'améliorer la sécurité routière.

- Pour chaque étude censée prouver l'efficacité des 'feux de jour', il existe une étude qui démontre l'inverse. Erreurs de méthodologie, extrapolations douteuses, études biaisées sont légion. Par souci de transparence, la FFMC met d'ailleurs l'ensemble de ces études à disposition sur son site afin que chacun puisse se faire une idée.
- Par ailleurs, l'expérience des 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 (ref. 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".

L'allumage des feux de jour permettrait de sauver 1000 par an en France.

- Ce chiffre est issu d'une formule purement théorique. Issue d'une enquête diligentée par la Communauté européenne et, 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 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 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.

- l'augmentation des morts dans les catégories d'usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes) reste à chiffrer, ainsi que les décès liés à l'augmentation de la pollution.

Les motards sont les seuls à s'opposer à cette mesure :

- l'UFC Que Choisir, la FNAUT (Fédération National des Associations d'Usagers des Transports), des associations de cyclistes (Fubicy, FFCT, Cyclurba), le GEMA (Groupement des Entreprises Mutualistes des Assurances), le CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile), des associations écologistes (notamment Robin des bois, France Nature Environnement), la Fédération Nationale des Taxi Indépendants, ont tous exprimés de sérieuses réserves vis à vis de l'expérimentation « feux de jour ».

Si l'allumage est obligatoire en permanence, le risque de les oublier quand c'est indispensable disparaît

- Un dispositif d'allumage automatique remplit cette fonction, sans mettre en danger la vie d'autrui, et en limitant les gaspillages d'énergie. Cela participe également à renforcer la sécurité sous les tunnels car les cas où l'utilisateur oublie d'allumer ses feux est nombreux.

Cela augmentera le sentiment de sécurité pour tous les usagers (Christian GERONDEAU – 60 Millions de Consommateurs)

- l'augmentation du sentiment de sécurité conduit à moyen terme les conducteurs à prendre davantage de risques (vitesses plus élevées, dépassements dangereux, baisse d'attention...), ce qui est de fait contraire à la sécurité sur la route. Ce phénomène appelé homéostasie du risque a été remarqué avec la mise en place des freinages ABS notamment. Ce n'est pas à l'usagers cyclistes ou piétons de faire attention à l'automobile, c'est le contraire.

L'augmentation de la consommation d'essence est minime.

- Rapportée à l'ensemble du parc routier en Français (35 millions de véhicules), l'augmentation de 2% de la consommation d'essence liée à l'allumage des feux se traduit par une augmentation de la consommation d'essence de 780 millions de litres (sur laquelle l'Etat empocherait 650 millions d'euros par le biais de la TIPP [Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers]).
- L'augmentation de la pollution atmosphérique liée aux 'feux de jours' a été évaluée par l'ADEME (Association pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie) à 1,3 millions de tonnes de CO₂, soit une augmentation de 1.56% de la pollution du secteur automobile.

L'allumage des feux de jour apporte une meilleure visibilité en toutes circonstances

- y compris dans les embouteillages, aux péages d'autoroute, etc..
- Le risque à terme est au contraire une accoutumance à des sollicitations lumineuses multiples, sachant suivant le principe que 'Ce qui attire distrait ...', que cela se fera au détriment des usagers non éclairés, qui se trouvent être les plus fragiles (vélos, piétons, cyclos, etc...). En ville le problème est d'autant plus aigu que les usagers vulnérables sont nombreux. L'allumage des feux ne permet pas d'évaluer les distances, mais contribue à rendre moins visibles les usagers non éclairés.