

Conseil national de la sécurité routière

comité des experts

Bilan de l'utilisation des feux de jour en France

11 octobre 05

AVIS DU COMITE DES EXPERTS¹ :

Le Comité Interministériel de Sécurité routière du 7 juillet 2004, a décidé de lancer l'utilisation des feux de croisement le jour sous la forme d'une expérimentation pendant la période de l'heure d'hiver du 1er novembre 2004 au 27 mars 2005 et hors agglomération.

En juin 2004, après la publication de l'étude sur la question des feux de jour commanditée par la Commission européenne concluant à l'efficacité de cette mesure, le Comité des experts s'était prononcé en faveur de l'allumage des feux de jour² en soulignant que la principale difficulté de cette mesure était celle de son acceptabilité sociale et qu'elle ne pouvait donc s'envisager qu'accompagnée par de fortes actions de communication. Compte tenu de ces problèmes d'acceptabilité, le comité avait suggéré d'engager progressivement l'instauration de la mesure sous forme d'une recommandation limitée à la seule rase campagne et/ou pendant l'hiver et d'encourager, dans le même temps, les constructeurs à proposer des modèles avec feux dédiés.

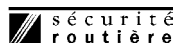
Le comité des experts n'avait pas, par contre, recommandé d'expérimentation dans la mesure où une vérification ne lui semblait pas nécessaire puisque l'efficacité de cette mesure est bien établie par un grand nombre d'études scientifiques dans le monde.

La décision de lancer la mesure sous la forme d'une expérimentation ayant été prise, son évaluation pose une série de questions que l'on peut regrouper en deux catégories et qui conduisent à plusieurs volets :

- ***l'acceptation de la mesure*** qui dépend de la conviction acquise par les usagers à la suite des actions conduites dans le but de la promouvoir, et dont l'analyse se décompose en deux parties :
 - *la perception de l'intérêt de la mesure (connaissance) et l'affirmation du fait que l'on est prêt à l'appliquer soi-même : ce sont les sondages d'opinion qui permettent de connaître les niveaux d'adhésion*
 - *la réalité de l'allumage des feux de croisement de jour (effectivité) : ce sont les mesures sur le terrain qui permettent de l'observer*

¹ Ont participé à la rédaction de cette note, Marie-Berthe BIECHELER, Jean CHAPELON, Hélène FONTAINE, Claude GOT, Patrick LE BRETON et Yves PAGE.

² Faut-il recommander l'utilisation des feux de croisement le jour ?



Secrétariat : Observatoire national interministériel de sécurité routière

Arche de la Défense Paroi Sud 92055 la Défense Cedex

Téléphone : 01 40 81 80 42 Télécopieur : 01 40 81 80 99

✉ : Onisr.dscr@equipement.gouv.fr

- ***L'efficacité** de la mesure (en termes de diminution du nombre d'accidents) qui va dépendre de l'effectivité (la pratique) et qui nécessite de prendre en compte l'évolution des autres facteurs susceptibles d'avoir influencé l'accidentalité.*

S'agissant de l'acceptation, on a pu constater que malgré le lancement d'une campagne de communication fin octobre 2004 à la télévision et à la radio, renouvelée à la radio en janvier 2005, les Français n'ont pas adhéré à une mesure qui était simplement recommandée et dont ils ne comprenaient pas l'utilité, notamment par beau temps.

Il est vrai que dans le passé des mesures comme le port de la ceinture ou les feux de croisement la nuit en ville ont mis beaucoup de temps à être appliquées malgré leur caractère obligatoire et le fait qu'elles étaient directement profitables à ceux qui les mettaient en oeuvre.

Sur le terrain, le suivi de la mesure n'a pas vraiment décollé et le taux d'utilisation moyen sur la période considérée s'est élevé, avec de fortes disparités, à environ 30% sur le réseau et la période concernés. Depuis, il a fortement décliné et oscille maintenant entre 5% et 10%.

***Du fait de cette faible pratique**, il n'a pas été possible, dans l'immédiat, de démontrer une baisse de l'accidentalité résultant de l'allumage des feux d'autant que les deux périodes antérieures correspondantes (novembre 2002-mars 2003 et novembre 2003-mars 2004) ont été très particulières pour l'accidentologie puisque coïncidant avec d'une part l'annonce de la mise en place de radars automatiques et d'autre part avec leur mise en place effective.*

Le comité des experts considère que ce résultat, en raison des difficultés propres à l'évaluation de la mesure en France, ne permet pas de contredire tous les résultats significatifs et probants recueillis dans le monde. Il rappelle en particulier que les objections de certaines associations de motocyclistes ne sont pas justifiées : si l'allumage des feux est utile pour augmenter le contraste visuel et aider à percevoir un véhicule en mouvement, il n'y a aucune nécessité de reconnaître les motos en tant que telles ; outre le fait que les motos verront mieux les voitures, on peut escompter de cette mesure qu'elle conduise les motocyclistes à ne pas surestimer leur visibilité par les autres usagers.

Le comité des experts considère qu'il serait très dommageable de renoncer à cette mesure au moment où sa généralisation à l'ensemble de l'Europe se poursuit : après la Suisse et l'Italie, l'Autriche vient de la rendre obligatoire depuis fin septembre et la Belgique et l'Allemagne envisagent sérieusement de la mettre en application. Ce basculement progressif de l'Europe devrait rapidement conduire les constructeurs européens à installer sur leurs modèles des feux dédiés qui répondent à une grande partie des critiques soulevées contre les feux de jour : consommation, éblouissement, éclairage du tableau de bord, usure des lampes etc... et pour lesquels les Français interrogés ont marqué un intérêt certain.

L'avenir à plus ou moins court terme est donc dans la généralisation des feux dédiés et à défaut pour les véhicules non équipés dans l'obligation de l'usage des feux de croisement le jour.

Si cependant, compte tenu de cette expérimentation, il n'était pas jugé possible dans l'immédiat de rendre les feux de croisement obligatoires, le comité des experts recommande :

- *de maintenir la recommandation permanente de l'utilisation des feux de croisement le jour et de l'étendre aux agglomérations en renouvelant une communication forte sur le sujet ;*
- *de mener une action au niveau européen en vue de généraliser l'installation de feux dédiés sur les véhicules neufs.*

1 – Origine et contexte de l'évaluation

En juin 2004, à l'occasion de la publication de l'étude commanditée par la Commission Européenne, le Comité des experts s'est penché sur la question des feux de jour et a produit une note « Faut-il recommander l'utilisation des feux de jour » dans lesquels il indiquait en substance :

- « *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 (...).*
- *Le problème principal que pose cette mesure est celui de son **acceptabilité sociale (...)**. Elle ne peut donc s'envisager qu'accompagnée par des actions de communication (...).*
- *La question des modalités d'application de la mesure est également importante : il semble préférable d'envisager un **mode progressif** d'instauration de la mesure par exemple en procédant dans un premier temps par des conseils aux usagers visant à rendre volontaire l'usage des feux de jour. (...). On peut également pour en faciliter l'acceptation limiter dans un premier temps la promotion de l'allumage des feux à la **seule rase campagne et/ou pendant l'hiver**.*
- *Il faut engager une réflexion générale sur l'éclairage avec les constructeurs qui pourraient être encouragés à proposer des modèles avec feux dédiés (...).* »

Le Comité Interministériel de Sécurité routière du 7 juillet 2004, a décidé de lancer la mesure sous la forme d'une expérimentation du 1^{er} novembre 2004 au 27 mars 2005 pendant la période de l'heure d'hiver.

Afin de décider si la mesure doit être maintenue, étendue ou suspendue, une évaluation a été demandée à l'Observatoire national interministériel de sécurité routière sur l'impact des feux de jour sur l'accidentalité ainsi que sur le niveau de participation des Français.

L'évaluation proposée comporte trois volets qui ne doivent pas être confondus :

1. **L'opinion des français sur la mesure** à partir de sondage pour savoir qui allume et pourquoi et qui n'allume pas et pourquoi.
2. **La pratique réelle sur la route de l'allumage des feux de jour** : c'est à dire la mesure de la proportion des conducteurs qui allument leurs feux de croisement mois par mois
3. **L'impact sur l'accidentalité de la mesure**

Ces trois volets sont liés : la connaissance de l'opinion et de la pratique doivent permettre de connaître le niveau d'adhésion à la mesure. L'étude de l'accidentalité se fait en tenant compte de la mesure de la pratique réelle.

L'évaluation nécessitait de disposer des données détaillées du fichier des accidents corporels au moins sur le lieu, la lumière et les usagers impliqués. Ces données n'ont été disponibles pour la période considérée qu'au cours du mois d'août 2005 de sorte que l'évaluation n'a pu être réalisée qu'en un temps très court en octobre 2005.

2 – L'opinion des Français sur la mesure

L'opinion des Français a été analysée à deux reprises par sondage en septembre 2004 et en janvier 2005 (IFOP).

Le premier sondage de septembre 2004 montre essentiellement une opinion spontanée légèrement favorable (56%). 62 % des conducteurs ont l'intention d'allumer les feux. Le deuxième sondage de janvier 2005 montre que la notoriété de la mesure a fortement augmenté entre les deux dates, passant de 77 % à 91 %. Au cours de cette même période, les opinions ont plutôt diminué avec 52 % de favorables en janvier 2005 contre 56 % en septembre 2004. On peut noter également que 38 % des personnes interrogées n'avaient pas l'intention d'allumer les feux en septembre 2004. En janvier, 30 % déclarent n'avoir jamais allumé leurs feux de croisement le jour et 11 % ne les avoir allumés que rarement

Les campagnes menées à la télévision et à la radio n'ont pas pu contrebalancer les manifestations hostiles organisées par certaines associations de motocyclistes. Peut-être n'ont-elles pas eu l'ampleur suffisante. De toutes façons, c'est un sujet qui est difficile à traiter pour des campagnes de communication, beaucoup plus que celui du port de la ceinture ou des règles sur l'alcool.

Il est intéressant de détailler les raisons pour lesquelles les Français étaient ou n'étaient pas favorables.

a) Parmi ceux qui n'ont jamais allumé leurs feux (31 %) :

- 60% pensent que c'est inutile (27% cela ne sert à rien et 23 % quand il fait jour, on voit)
- 46 % mettent en avant des arguments de nature écologique : augmentation de la consommation (20%) ou de la consommation d'électricité (15%) ; augmentation de la pollution (10%)
- 40 % mettent en avant l'impact sur la visibilité des motards (confusion et non distinction)
- un petit nombre met en avant l'éblouissement (11 %)

b) Parmi ceux qui ont participé à l'expérimentation en allumant leur feux, même rarement (69 %)

- 60 % pour les raisons de sécurité mis en avant dans la communication
 - pour être mieux vus (35%)
 - pour la sécurité (21%)
 - pour éviter les accidents (14%)
 - pour mieux voir les véhicules (12%)
- 41 % pour des raisons de sécurité qui n'étaient pas mis en avant dans la communication :
 - quand il y a de la pluie (17 %)
 - quand il y a du brouillard (16 %)
 - quand la luminosité est faible (14 %)

Il est intéressant de noter que ce taux de 41 % monte à 77 % chez ceux qui n'ont allumé leurs feux que rarement. Ainsi ces derniers sont plus nombreux à mettre en avant les circonstances de mauvaise visibilité que le fait d'être mieux vu des autres.

Seulement 38 % sont d'accord pour qu'une telle mesure devienne obligatoire. Par contre, 80 % des français considèrent que les feux dédiés sont un système intéressant. Ce taux est de 48% même chez les conducteurs très défavorables à la mesure.

3 - La pratique réelle sur la route de l'allumage des feux de jour

Pour permettre la mise en place rapide d'observation sur le terrain de l'utilisation des feux de jour, il a été décidé de les demander à la société qui réalise déjà pour le compte de l'Observatoire les enquêtes « vitesse » et « ceinture » (ISL : Institut de sondages Lavallois) : outre l'économie substantielle qui découle de ce choix, celui-ci avait l'avantage de la rapidité de mise en œuvre puisqu'on bénéficiait d'un plan de sondage et d'un marché existant. De plus, le plan de sondage intègre les différentes tranches horaires diurnes et jour de la semaine, par temps clair ou nuageux, sans pluie ni brouillard ni aube ni crépuscule.

a) Les problèmes méthodologiques

La mesure du taux d'utilisation des feux de croisement a cependant dû faire face à trois problèmes principaux : la représentativité des observations par type de réseau et deux problèmes liés entre eux, à savoir la prise en compte du gradient nord / sud et celle de la luminosité diurne.

- **La représentativité des observations**

Environ 10 000 observations sur l'utilisation des feux de croisement le jour sont effectuées chaque mois par les enquêteurs d'ISL. 75 % d'entre elles concernent des voies à fort débit : autoroutes de liaison, autoroutes de déchargement et routes nationales 2x2 voies, alors que ces mêmes réseaux ne supportent qu'environ 25 % du trafic national. Le réseau départemental qui supporte plus de 35 % du trafic national n'est concerné que par 4 % des observations.

Si ces 1 600 observations quadrimestrielles sur réseau départemental sont suffisantes pour une exploitation dans le cadre de l'Observatoire des vitesses, le nombre d'observations est insuffisant pour une exploitation mensuelle (environ 400) et cette situation pénalisante pour la représentativité de l'échantillon est par ailleurs aggravée par l'existence d'un fort gradient nord/sud.

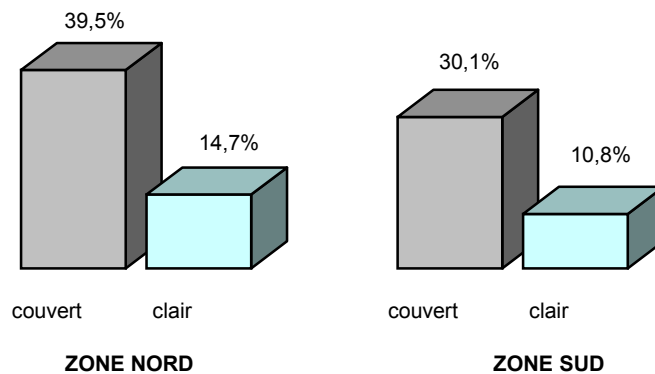
Il était donc nécessaire d'accroître de manière significative le nombre d'observations sur le réseau départemental : c'est la raison pour laquelle l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a, début 2005, sollicité les DDE via le réseau des Observatoires régionaux, afin d'organiser des sessions de comptage de l'utilisation des feux de jour sur routes départementales. Les 10 000 observations mensuelles ainsi recueillies permettent de compléter les données du sondage ISL et de rétablir la représentativité des mesures. Ces mesures ont été suspendues fin août.

- **La prise en compte du gradient nord / sud ou des écarts de luminosité**

Les premiers relevés ont montré que l'usage des feux de croisement le jour était beaucoup moins fréquent dans les départements du sud de la France. C'est ainsi qu'au cours du mois de décembre il a été constaté un taux d'utilisation de l'ordre de 62,5 % pour la moitié nord de la France, contre 28,5 % pour la moitié sud.

De fait, après analyse des données, il s'est avéré que c'était moins la latitude que la luminosité ambiante qui conditionnait l'utilisation des feux de jour. A titre d'exemple, le tableau suivant présente les résultats recueillis sur le réseau départemental au cours du mois de janvier 2005

**Proportion de feux allumés
Routes départementales - janvier 2005**



On observe dans cet exemple que sur les routes départementales, le taux d'utilisation des feux de croisement de jour varie de 35,4 % à 12,5 % selon que le ciel est couvert ou dégagé et que cet écart est semblable en zone nord et en zone sud.

b) Les résultats

Le tableau ci-dessous récapitule les données relevées entre le mois de septembre (deux mois avant le début effectif de la mesure) et le mois de juillet 2005.

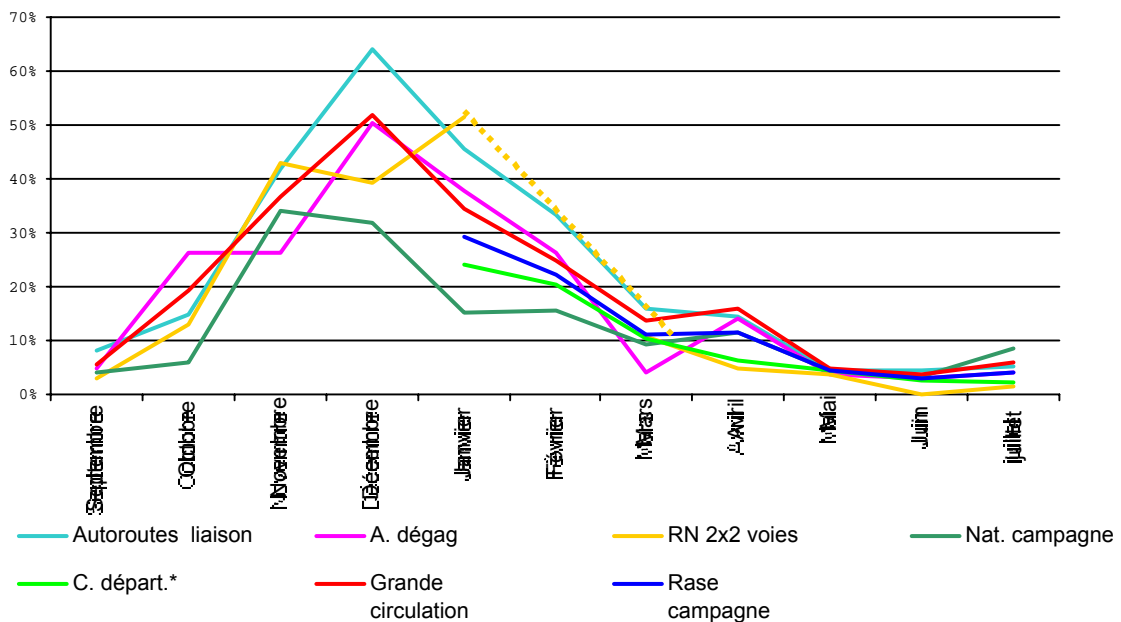
Tableau 1 : Taux d'utilisation des feux de croisement le jour selon le réseau de septembre 2004 à juillet 2005

	Autoroutes liaison	A. dégag	Nat. 2x2	Nat. campagne	C. départ.*	Grande Circulation**	Rase Campagne***
Septembre	8,1 %	5,0 %	3,0 %	3,9 %	-	5,7 %	-
Octobre	14,8 %	26,4 %	12,9 %	5,8 %	-	19,4 %	-
Novembre	41,8 %	26,3 %	42,9 %	34,0 %	-	36,5 %	-
Décembre	64,2 %	50,2 %	39,2 %	31,7 %	-	51,9 %	-
Janvier	45,5 %	37,7 %	51,5 %	15,2 %	23,9 %	34,5 %	29,4 %
Février	33,2 %	26,2 %	-	15,6 %	20,4 %	25,0 %	22,2 %
Mars	15,9 %	4,1 %	10,9 %	9,3 %	10,3 %	13,7 %	11,2 %
Avril	14,5 %	14,0 %	4,8 %	11,5 %	6,3 %	15,9 %	11,3 %
Mai	4,5 %	3,6 %	3,6 %	4,6 %	4,3 %	4,8 %	4,3 %
Juin	4,6 %	2,9 %	-	3,2 %	2,7 %	3,6 %	2,9 %
Juillet	5,2 %	4,2 %	1,6 %	8,7 %	2,4 %	6,1 %	4,2 %

Source ISL ; (*) Mesures DDE ; (**) Grande circulation = somme pondérée sur l'ensemble des réseaux autoroutiers et national ; (***) Rase campagne = somme pondérée sur le réseau grande circulation et les routes départementales

Le graphique suivant montre l'évolution de l'utilisation des feux de croisement de septembre 2004 à juillet 2005.

Graphique 1 : taux d'utilisation des feux de croisement le jour selon le réseau de septembre 2004 à juillet 2005



On constate que le taux d'utilisation des feux de route sur les réseaux à grande circulation (autoroutes et routes nationales à fort débit) avait progressé jusqu'au mois de décembre avec une pointe à plus de 50 %, pour décroître ensuite. Sur le réseau de routes départementales, l'usage diurne des feux de croisement se situe à une valeur inférieure. Depuis avril, la pratique est devenue négligeable sur tous les réseaux, de l'ordre de 5%.

Au total, sur la période concernée (novembre à mars), le taux d'utilisation n'a été conséquent que pendant trois mois (novembre à janvier) ce qui fait craindre de ne pouvoir dégager des conséquences nettes du point de vue de l'accidentalité.

4 – Le bilan sur l'acceptabilité sociale

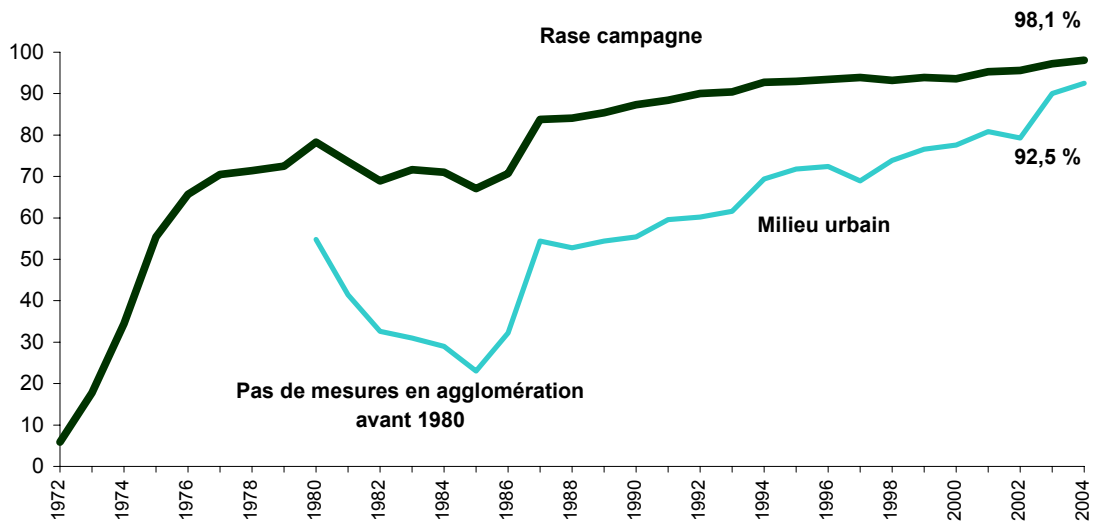
L'ensemble de ces données sur l'opinion et sur la pratique montre d'abord qu'il y a une grande incompréhension sur la justification de la mesure, et qu'il est nécessaire de prévoir plus de communication et d'explication. Il montre également que la mesure est beaucoup mieux comprise par temps couvert ou sous la pluie. L'allumage paraît plutôt lié au désir de voir les autres que d'être vu par les autres.

On peut par ailleurs se poser la question si le caractère de simple recommandation ne se heurte pas à une incompréhension de la part des usagers : pourquoi une mesure utile à la sécurité routière n'est-elle pas obligatoire ?

Un parallèle intéressant peut être fait avec deux mesures de sécurité routière, le port de la ceinture et les feux de croisement la nuit en ville.

La première mesure sur le port de la ceinture était obligatoire dès 1973 pour les places avant et en 1980 pour les places arrière et le non port était sanctionné. Cette mesure était de surcroît très directement profitable aux usagers. Pourtant, même si on tient compte du fait que tous les véhicules n'étaient pas équipés au début, ces deux mesures (en 1973 et en 1980), ont mis beaucoup de temps à s'imposer aux usagers : quatre ans pour dépasser les 60 % pour la ceinture à l'avant et près de douze ans pour la ceinture à l'arrière.

Evolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2004 aux places avant des voitures de tourisme



L'obligation de rouler la nuit en ville avec au moins les feux de croisement a été instauré en 1979. Devant les réactions hostiles, la mesure a été rapportée en 1982 pour être finalement à nouveau réintroduite quelques années plus tard sous forme d'une sorte de recommandation³ et aujourd'hui elle est très généralement appliquée sans poser de problème.

Ces deux exemples montrent la nécessité d'une **acclimatation progressive** de l'opinion publique aux mesures nouvelles.

5 - L'impact sur l'accidentalité de la mesure

a) Comment mesurer l'impact

Il n'est pas possible dans le cas des feux de jour d'établir après un accident si les voitures impliquées roulaient ou non avec les feux allumés. Le renseignement ne pourrait être obtenu que par l'expertise des lampes cassées lors de l'accident et leur examen est limité à des cas exceptionnels d'accidents graves.

Il est donc moins facile de déterminer l'impact de cette mesure sur l'accidentalité que dans le cas par exemple de l'alcool où il est possible d'établir si les personnes impliquées dans un accident étaient ou non au-dessus des limites légales d'alcoolémie et de comparer cette proportion de conducteurs à la proportion de conducteurs circulant sous l'influence de l'alcool dans un groupe témoin représentatif de la circulation. A partir du moment où on peut calculer ce sur-risque, il est possible de calculer la fraction attribuable à l'alcool.

Lorsque l'on ne dispose, comme dans le cas des feux de jour, que de la mesure de l'exposition au risque, on a recours à d'autres méthodes consistant à repérer la **simultanéité** entre un

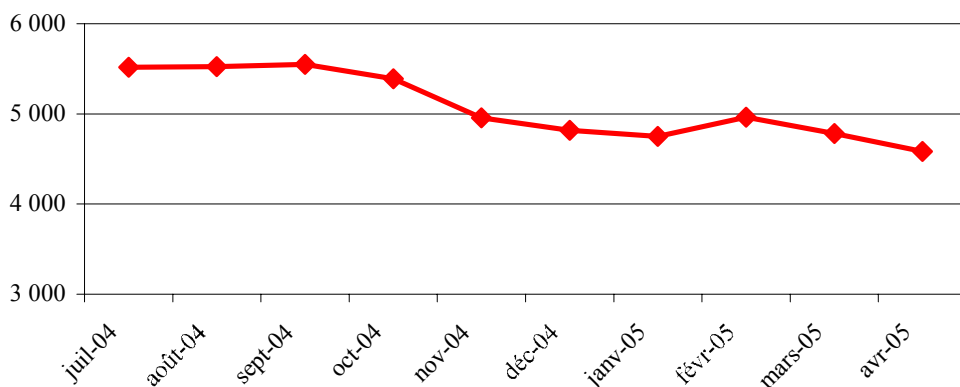
³ en ville la nuit ou quand les conditions d'éclairage sont insuffisantes, la règle est d'éclairer les feux de croisement mais les feux de position sont tolérés lorsque les conditions d'éclairage « permettent au conducteur de voir distinctement à une distance suffisante » : on peut se demander si le texte n'aurait pas dû dire « permettent au conducteur d'être vu à une distance suffisante »

changement d'exposition au risque et un changement dans l'accidentalité. La difficulté de l'exercice est de s'assurer qu'il n'y a pas eu d'autres phénomènes au même moment pouvant expliquer l'évolution de l'accidentalité.

Dans le cas de l'évaluation de l'expérimentation des Landes faite par S.LASSARE (INRETS), la situation était différente parce qu'il a pu comparer les résultats du département des Landes à une référence qui n'était pas simplement le passé mais qui était l'évolution des départements limitrophes des Landes qui pouvaient ainsi être considérés comme représentatifs de l'évolution générale.

Une première analyse peut consister à regarder très globalement sur la période considérée (novembre 2004 à janvier 2005) l'évolution de l'accidentalité.

Nombre de tués en équivalent annuel (données CVS)



Le graphique ci-dessus montre que de juillet à octobre, la tendance était régulièrement (en équivalent annuel) au dessus de 5 500 tués par an, et qu'elle est tombée en novembre en dessous de 5000 tués par an. Sans doute faut-il y voir un impact général de la campagne qui a mis l'accent sur la sécurité routière et a pu inciter les usagers à améliorer leur comportement.

Toutefois cette analyse est insuffisante car globale (nuit/jour, ville et rase campagne). Il faut donc examiner plus spécifiquement les accidents susceptibles d'être évités par l'usage des feux de croisement le jour qui sont les **accidents de jour avec tiers** : accidents à plusieurs véhicules ou véhicule-piéton.

D'ailleurs, la plupart des études concernant la mesure des feux de jour étudient l'évolution de ces accidents avec tiers comparée à l'évolution d'une référence qui souvent est celle des accidents avec véhicule seul.

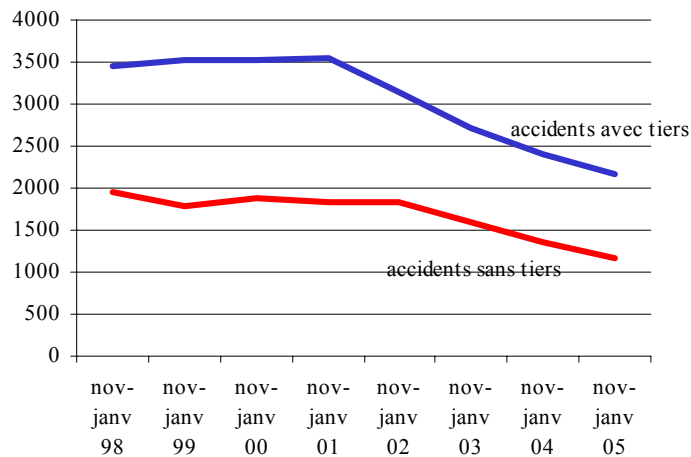
Cette méthode repose sur l'hypothèse que la plupart des facteurs qui font évoluer le nombre des accidents à court terme, à savoir la vitesse, l'alcool, la ceinture et l'aptitude à la conduite, jouent de manière voisine pour les deux catégories d'accidents.

Or cette hypothèse peut se discuter : par exemple, on peut imaginer qu'un facteur important expliquant le rapport accident avec tiers et accidents véhicule seul est le trafic puisque le risque de collision entre plusieurs véhicules est très lié au nombre de véhicules circulant. On le voit, les précautions méthodologiques pour mesurer l'impact sont nombreuses.

b) Résultats

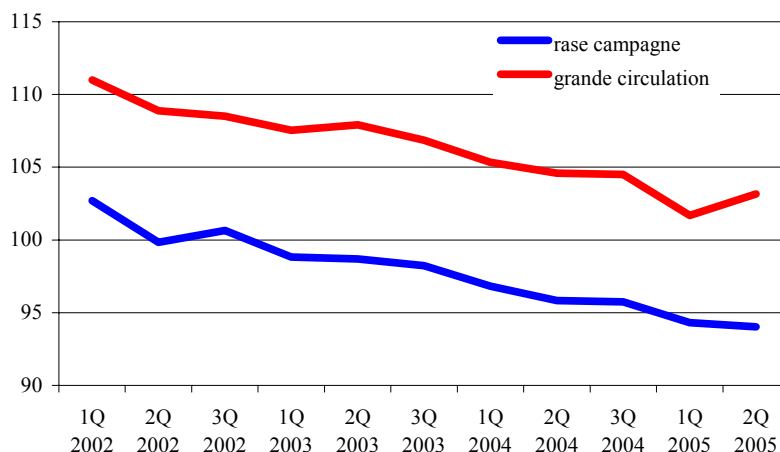
Comme le montre le graphique ci-dessous, les résultats indiquent **des baisses qui ne sont pas assez différentes** entre les accidents avec tiers et les accidents sans tiers pour permettre de conclure.

Dans le prolongement de cette analyse de nombreuses autres ont été faites sur le réseau Grande circulation comparativement au réseau secondaire, à l'aube ou au crépuscule comparativement au plein jour, en collision frontale. Ces analyses donnent des résultats très similaires.



La première explication à ces résultats est bien sûr la faible utilisation des feux de croisement. Mais un deuxième élément d'explication est le fait que les périodes considérées (novembre-mars) ont connu de **fortes modifications** à l'automne 2002, avec l'annonce d'un train de mesures concernant la sécurité routière dont en particulier la mise en place de radars automatiques et à l'automne 2003, avec la mise en place effective des premiers radars. Ces événements ont fortement chahuté l'évolution traditionnelle des accidents comme le montre le simple graphique ci-dessous concernant les vitesses.

Vitesses moyennes sur le réseau de rase campagne



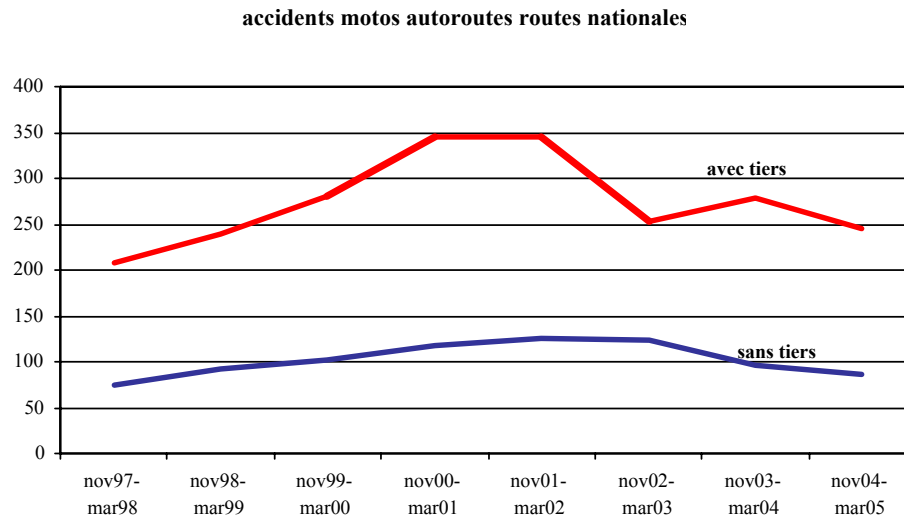
La période étudiée de novembre 2004 à mars 2005 est donc difficilement comparable avec les périodes novembre 2002-mars 2003 d'une part et novembre 2003-mars 2004 d'autre part.

L'analyse doit donc être affinée en étudiant les séries temporelles sur la période avec un modèle de type ARIMA ce qui permettra dégager des effets secondaires derrière les effets principaux de la vitesse et du trafic, sachant toutefois que l'exercice est difficile compte tenu du faible taux d'allumage des feux.

c) Analyse spécifique des accidents de motos

Les principaux opposants à la mesure des feux de jour sont une association de motocyclistes : ils ne contestent d'ailleurs pas l'effet bénéfique des feux de croisement le jour mais veulent le conserver pour eux seuls au motif qu'il y aurait des inconvénients très forts pour les motocyclistes.

- Le dernier volet de l'évaluation concernant spécifiquement les accidents de motos consiste d'abord à analyser l'évolution des accidents impliquant une motocyclette avec tiers par rapport aux accidents impliquant une moto seule et à vérifier qu'ils n'ont pas augmenté de manière significative comme le craignent les motocyclistes.



Ce graphique montre que les accidents avec tiers n'ont pas moins diminué que les accidents sans tiers, ce serait plutôt le contraire (12% contre 11%) alors que dans la période précédente, les deux catégories d'accidents avait connu des évolutions fortement divergentes (+11% contre -21%). En tout cas, on notera qu'il n'y a pas eu **d'augmentation des accidents** avec tiers pour les motos au cours de la période concernée.

- **Une autre façon d'étudier** l'impact des feux de jour sur l'accidentalité des motocyclistes consiste à étudier de manière détaillée les accidents réels.

C'est une méthode assez longue mais qui a été utilisée en 2003 sur un échantillon assez intéressant constitué par les accidents graves de motos survenus dans les Landes de 1997 à 2001 au moment de l'expérimentation des feux de jour.

Cette expérimentation, rappelons le, avait été mieux suivie que l'expérimentation nationale de 2004. L'étude réalisée par la DDE des Landes avait consisté à analyser les procès verbaux d'accidents afin de vérifier qu'il n'y avait pas eu de phénomène de confusion : dans 22 des 25 cas analysés, il est apparu au vu du scénario d'accidents et des différents usagers impliqués dans l'accident qu'il ne pouvait pas y avoir de confusion entre la moto et un autre véhicule.⁴

⁴ cf. note à la commission des feux de jour du Conseil national de la sécurité routière

- Au total, un certain nombre d'arguments conduisent à penser que les motocyclistes gagneront eux aussi à la mesure d'extension des feux le jour.

D'une part, les motocyclistes surestiment leur capacité à bien voir les véhicules or comme les automobilistes, il leur arrive de ne pas voir les autres véhicules. A ce titre, ils gagneront à l'utilisation des feux de croisement par les autres véhicules.

Par ailleurs, autant il est nécessaire pour leur sécurité que l'on puisse distinguer les motocyclettes en mouvement, autant il n'est pas absolument nécessaire de reconnaître qu'il s'agit d'une motocyclette surtout si elle respecte comme les autres véhicules les limitations de vitesse.

Le demande de reconnaissance par les feux de jour relève en fait plus de considérations sociologiques sur le besoin d'un groupe très solidaire de conserver un signe distinctif. L'observation des comportements réels des motocyclistes analysés dans les enquêtes détaillées d'accidents montrent que le fait de ne plus être les seuls à allumer leurs feux, les conduira à **ne pas surestimer** la façon dont ils sont vus lorsqu'ils sont prioritaires et à **ne pas se considérer comme prioritaires** lorsqu'ils n'ont pas la priorité⁵.

6 – Conclusions et recommandations

a) Une faible acceptabilité

La campagne de communication lancée fin octobre à la télévision et à la radio et renouvelée à la radio en janvier, n'a pas permis de faire décoller la pratique : le taux d'utilisation moyen sur la période considérée s'est élevé à environ 30% sur le réseau et la période concernés. Depuis, il a fortement décru et oscille maintenant entre 5% et 10%.

La principale leçon de cette opération est que les Français qui dans le passé ont mis beaucoup de temps à appliquer des mesures comme le port de la ceinture qui pourtant était obligatoire et de plus leur était directement profitable, n'ont pas adhéré à une mesure dès lors qu'elle n'était que recommandée. En particulier, ils n'en ont pas compris l'intérêt par beau temps.

Ils ont par contre marqué un intérêt certain pour les feux dédiés.

b) Une expérience qui ne peut remettre en cause l'efficacité de la mesure

Du fait de cette faible pratique, il n'a pas été possible dans l'immédiat de démontrer une baisse de l'accidentalité résultant de l'allumage des feux.

L'analyse détaillée de certains types d'accidents ne montre pas d'effet significatif : outre la faible pratique la raison en est que les deux périodes servant de référence, novembre 2002-mars 2003 et novembre 2003-mars 2004, ont été très particulières pour l'accidentologie puisque coïncidant avec d'une part l'annonce de la mise en place de radars automatiques et d'autre part à leur mise en place effective.

Il n'est pas totalement exclu que des analyses plus élaborées prenant en compte en parallèle d'autres facteurs comme la vitesse puissent, malgré la faible pratique, mettre en évidence un effet des feux de jour mais ces analyses qui sont en cours, nécessiteront un délai de l'ordre de trois à quatre mois.

Dans l'immédiat, le comité des experts considère que cette opération ne démontre rien et ne

⁵ Le rapport de M. Koornstra sur la méta-analyse de 24 évaluations des feux de jour, "The safety effects of daytime running lights" 1997 indiquait : "les piétons bénéficient (des feux de jour) de la même façon que les occupants de voitures et il n'y a pas de changement dans le risque des motocyclistes"

peut donc contredire tous les résultats significatifs et probants recueillis dans le monde et qui ont été cités dans la note précédente du comité des experts : synthèse de près de 25 études sous la direction de Rune ELVIK, sans doute un des meilleurs experts en évaluation des mesures d'accidentologie ou l'étude de Thomson sur les véhicules de la General Motors équipés de feux dédiés.

Les objections des motocyclistes ne sont pas justifiées : si l'allumage des feux est utile pour augmenter le contraste visuel et aider à percevoir un véhicule en mouvement, il n'y a aucune nécessité de reconnaître les motos en tant que telles. Outre le fait qu'ils verront mieux les voitures, on peut escompter de cette mesure qu'elle conduise les motocyclistes à ne pas surestimer leur visibilité par les autres usagers.

c) Une évolution forte dans les autres pays européens et l'avenir des feux dédiés

Le comité des experts pense qu'il serait très dommageable de renoncer à cette mesure au moment où sa généralisation à l'ensemble de l'Europe se poursuit : après la Suisse et l'Italie, l'Autriche a décidé le 28 septembre 2005, après une longue période de mise en oeuvre sous forme d'une recommandation, de rendre la mesure obligatoire de manière permanente et partout. De leur côté, la Belgique et l'Allemagne envisagent sérieusement de la mettre en application.

Ce basculement progressif de l'Europe devrait rapidement conduire les constructeurs européens à installer sur leurs modèles des feux dédiés : un constructeur français vient de le faire sur un modèle haut de gamme. Or ces feux dédiés répondent à une grande partie des critiques soulevées contre les feux de jour : consommation, éblouissement, éclairage du tableau de bord, usure des lampes etc....

d) Recommandations

Le comité des experts a débattu de la possibilité d'introduire les feux de jour partiellement en le rendant obligatoire l'hiver en rase campagne comme l'ont fait certains pays européens (la Pologne et la Hongrie) ou à des moments où la mesure ne semble pas souffrir de contestation pour la grande majorité des Français à savoir par temps couvert ou au moins par temps de pluie, à l'aube et au crépuscule. Cette dernière proposition serait revenu finalement à mieux préciser la notion de « visibilité insuffisante » qui existe déjà dans le Code de la route (art.R416-4). Elle aurait par contre eu l'inconvénient de renforcer la confusion existante entre le « voir » et l' « être vu ».

Par ailleurs, compte tenu du contexte actuel après cette expérimentation, il semble difficile dans l'immédiat de rendre les feux de croisement obligatoires.

Dans ces conditions, le comité des experts recommande :

- de maintenir la recommandation permanente de l'utilisation des feux de croisement le jour et de l'étendre aux agglomérations en renouvelant une communication forte sur le sujet ;
- de mener une action au niveau européen en vue de généraliser l'installation de feux dédiés sur les véhicules neufs.