

Pour enterrer les feux de jour



Déjeuner de presse - 29 mars 2005

MOUVEMENT FEMO















Sommaire

I. HISTORIQUE	3
II. LES RÉPERCUSSIONS DE LA MESURE	
III. L'ALLUMAGE DES FEUX DE JOUR EN EUROPE	
IV. LES RÉSULTATS DE L'EXPÉRIMENTATION	
V. LES PROPOSITIONS DE LA FFMC	
ANNEXES	
LA POSITION DES AUTRES ASSOCIATIONS :	
FIABILITÉ DES CHIFFRES DE LA DSCR	16
Un consensus d'experts ? : documents de référence & études sur les feux de jour	18
LES RÉPONSES DES ÉLUS :	21
ADEME: SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE LIÉE À L'ÉCLAIRAGE PERMANENT DES PHARES DES VÉHICULES	24
MOTO MAGAZINE: MALIVAISE VIJE ET CONDUITE: LE COLIVEDNEMENT OUDLIE L'ESSENTIEL (MADS 2004)	25

MOUVEMENT FEMO















I. HISTORIQUE

Le 21 décembre 2000, la Commission Européenne impose aux constructeurs automobiles de réduire les risques de blessures lors d'une collision, notamment entre un piéton et une auto. L'objectif étant de rendre la voiture moins agressive, en agissant sur les formes et l'absorption aux chocs.

En réponse, le 11 juillet 2001, l'ACEA (Association Européenne des Constructeurs automobiles) prend un certain nombre d'engagements, sous réserve de l'absence de recommandation coercitive, concernant la protection des usagers vulnérables. Parmi ceux-ci, figure la mise en place de l'allumage des feux de jour sur tous les véhicules.

Dès le mois de Septembre 2001, la FEMA (Fédération des Associations Européennes de Motards), l'ECF (Fédération Européenne de Cyclisme) et la FEVR (Fédération Européenne des Victimes de la Route) se prononcent ensemble (http://www.fema.kaalium.com/issues/docs/PosDRL.pdf) contre l'allumage des feux de jour, proposé par les constructeurs au motif que :

- malgré plus de cinquante études menées dans différents pays d'Europe, la position en faveur de l'allumage des feux de jour reste purement intuitive et politique, car trop de facteurs interfèrent dans les résultats.
- l'allumage des feux de jour est remis en cause par les expérimentations en cours : les pays scandinaves ont en effet des conditions climatiques très particulières, des expériences menées en Israël et Australie ont clairement montré l'absence de résultats positifs.
- l'allumage des feux de jour réduit la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables [...] ne serait-ce que parce qu'il donne une fausse impression de priorité aux conducteurs des véhicules concernés. Par ailleurs, les associations notent qu'elle inverse le devoir de responsabilité : sans l'allumage des feux, c'est l'automobiliste (le mieux protégé) de faire attention au piéton/cycliste (le plus vulnérable) ; avec l'allumage des feux, c'est le contraire qui se produit.
- l'allumage des feux de jour entraîne une sur-pollution atmosphérique, avec une surconsommation des véhicules estimée entre +0,9% et 1,7% (soit au minimum, 1.13 milliards d'euros pour l'UE).

Début 2002, la FEMA fait accepter par la commission qu'une telle directive ne soit pas décidée sans qu'une étude exhaustive sur l'impact sur les motocyclistes ne soit menée (http://www.fema.kaalium.com/news/1002 01.htm).

• En France : l'expérience des Landes (juin 1999 – juin 2000)

En juin 1999, les pouvoirs publics lancent une expérimentation dans le département des Landes, prévue pour durer jusqu'en juin 2000, et fait l'objet d'un rapport de l'INRETS.

Le 3 février 2002, le Ministre des Transports, JC Gayssot, annonce que "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" (Réponse au député Alain Vidalie).

















En effet, le rapport établi par l'INRETS souligne les limites de l'étude, en relevant que :

- l'étude ne prend pas en compte l'impact de l'opération sur les motocyclettes (p. 24 du rapport)
- la validité des résultats sera questionnable à cause de la petite taille des échantillons (p. 7)
- le nombre d'accidents mortels et graves constituent des critères dont on espère tirer une estimation valide, malgré des petits nombres, de l'impact de la mesure sur la gravité des accidents (p.20)

Les résultats obtenus ne permettent pas de tirer des conclusions prouvant à l'efficacité des feux de jour. C'est sur les départementales, où se trouve le plus grand nombre d'accident que justement l'allumage n'a pas donné de résultat significatif.

Par ailleurs, si l'étude de l'INRETS relève une baisse du nombre de tués dans les Landes pendant la période (-17 morts), 56 autres départements français ont connu une baisse de la mortalité routière dans la même période, certains de manière plus marquée encore, comme le Puy de Dôme (-37 morts).

Enfin, les résultats de l'étude ont été faussés par l'ensemble des aménagements routiers (programme « Atout route », donnant des moyens importants pour l'amélioration de l'infrastructure) qui ont été réalisés sur cette période, notamment avec la résorption de nombreux points noirs sur les nationales N10, N117, N124, N134 et D28.

Enfin, l'expérience des Landes n'était pas considérée satisfaisante par le ministère des transports jusqu'en 2003 (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".

Mars 2003 : le parlement français refuse les feux de jour

Feux de croisement allumés le jour

La Commission a enfin rejeté un amendement de Christian Estrosi - qui ne roule plus du tout à moto - visant à obliger tous les véhicules à circuler avec leurs feux de croisement allumés le jour. Le rapporteur s'y est opposé car "les expériences menées jusqu'à présent n'ont pas eu de résultats probants en terme de sécurité routière" et car "l'extension à tous les véhicules d'une obligation aujourd'hui circonscrite aux deux-roues est contestée par les motocyclistes"."

http://www.moto-net.com/p article.php?RefArticle=314

L'allumage des feux de jour en France (31/10/04 – 27/03/05)

En juillet 2004, le Conseil Interministériel à la Sécurité Routière lance une expérimentation nationale d'allumage des feux de jour. Il s'appuie notamment sur l'étude menée par le cabinet hollandais SWOV (http://www.swov.nl/en/publicaties/index.htm) et commandée par la Commission Européenne. Ces travaux, synthèse de 24 études menées dans différents pays (Etats Unis, Canada, Hongrie, USA,

MOUVEMENT FEMC

















Israël, Autriche et les états d'Europe du Nord), établit que l'allumage des feux de croisement le jour permettrait de réduire le nombre de tués sur la route, selon les formules suivantes (selon la latitude du pays concerné) :

Efficacité sur les accidents = $0.00166 \text{ x (degré latitude)}^{2.329}$ Efficacité sur les blessés = $0.00279 \text{ x (degré latitude)}^{2.329}$ Efficacité sur les tués = $0.00331 \text{ x (degré latitude)}^{2.329}$

En suivant cette formule, l'étude laisse entrevoir une réduction possible des tués de l'ordre de 25% pour la France. Après une ré-analyse faite par le LAB (Laboratoire d'Accidentologie de Biomécanique et d'étude du comportement humain, commun à PSA Peugeot Citroën et Renault) et l'INRETS, le gain est abaissé pour n'être plus situé qu'entre 5 à 8% le nombre de tués sur nos routes (soit 200 à 800 vies).

L'étude SWOV a été reprise par le Comité des Experts du CNSR (dont le rôle n'est que consultatif pour les membres du CNSR) – rapport du 22 juillet 2004. Jusqu'à présent le CNSR, malgré plusieurs tentatives (notamment quand la FFMC y siégeait), n'a jamais pris de position officielle.















II. Les répercussions de la mesure

La visibilité des usagers de gabarit réduit.

Il est incontestable que des véhicules avec des lumière allumées de jour sont plus visibles. Par contre, un conducteur voyant venir contre lui un véhicule avec ses lumières allumées aura son attention attirée par ce dernier aux dépens d'autres usagers de la route sans lumières de jour, comme les cyclistes et les piétons. Dans cette compétition lumineuse les usagers vulnérables courent le risque de ne pas être vu, ce qui n'aurait pas été le cas si tous les usagers étaient visible avec la même intensité lumineuse.

L'allumage des feux de jour a donc deux effets opposés, d'une part il réduit potentiellement le risque d'accidents entre véhicules illuminés, mais d'autre part la surexposition lumineuse de ces véhicules rend les usagers vulnérables moins visibles et augmente potentiellement le risque d'accidents pour ceux-ci.

Fédération Européenne des associations de Victimes de la Route

Par ailleurs, les motos (de plus de 125 cm3) ont obligation depuis 1975 d'allumer leur feux de croisement en journée, pour compenser leur gabarit réduit et les différencier dans le flot de circulation. La mesure met fin à cette différentiation, alors que les chiffres des assurances, montrent que dans plus de 2/3 des accidents où sont impliqués un quatre roues et un deux roues, c'est le conducteur de la voiture qui est responsable.

Et la visibilité des deux roues à moteur est bien une question cruciale : dans plus de 50% des accidents impliquant une voiture et une moto, l'automobiliste reconnaît un défaut de perception du deux-roues (INRETS 2002). L'étude européenne MAIDS (http://maids.acembike.org), publiée il y a quelques semaines, annonce même le chiffre de 70%!

Enfin, les cyclos, scooters, vélos et piétons, qui sont encore plus vulnérables en cas d'accidents, devraient logiquement faire l'objet d'une attention accrue. L'allumage des feux de jour pour les voitures les met au contraire dans une situation de faiblesse accentuée, .

Modification notable du concept de partage de la route

Ensemble partageons la route : respectons nous les uns les autres La rue, la route sont les lieux publics où s'exerce la liberté fondamentale de déplacement de chacun.L'espace routier doit être partagé. Respect et tolérance à l'égard des plus vulnérables doit être la règle. Automobilistes, respectons les cyclistes, plus vulnérables que nous, notamment en redoublant d'attention

Revue "Sécurité Routière", mai 2004 : Le partage de la route en 12 pratiques, DSCR (http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/dpl. partage route-2.pdf)

















Là où l'espace routier devrait être partagé, respect et tolérance à l'égard des plus vulnérables devant être la règle, l'allumage des feux de croisement automobiles le jour va bouleverser cette idée : les piétons et les cyclistes, par nature dépourvus de feux, deviennent plus difficiles à repérer, ce qui augmente par conséquent leur vulnérabilité. Le risque d'une augmentation des accidents de vélos, motos, cyclomoteurs et piétons est manifeste.

L'argument avancé par le ministre des transports qui indique que les piétons percevront mieux les automobiles revient à dire que ce sera désormais aux piétons de faire attention aux automobilistes.

• Effet sur la sécurité routière :

Plusieurs études ont été réalisées pour montrer que les feux de jour permettent d'améliorer la sécurité routière, principalement en Europe du Nord et en Scandinavie.

Mais 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 légions.

La route est un milieu ouvert où beaucoup de variables entrent en jeu dans un accident. C'est un réseau multifonctionnel, qui aurait nécessité d'isoler la variable « feux de jour » pour en faire une évaluation scientifique. Aucune étude disponible à l'heure actuelle n'a été faite en ce sens.

Par souci de transparence, la FFMC a d'ailleurs rendu disponible sur son site internet, dès octobre 2004, l'ensemble de ces études afin que chacun puisse se faire une idée.

Conséquences environnementales

"on estime à 1 à 2% le surcroît de consommation qu'entraîne en moyenne l'allumage des feux de croisement le jour."

(Source : sécurité routière)

Avec plus de 30 millions de véhicules concernés en France parcourant chacun 13 000 kilomètres par an, l'allumage des feux de croisement le jour représente une augmentation annuelle de la consommation carburant de 780 millions de litres (soit, par le biais de la TIPP et de la TVA, une rentrée fiscale de plus de 600 millions €).

L'ADEME (http://www.ademe.fr/) a chiffré la surpollution conséquente : 1,3 million de tonnes de CO2 supplémentaires, soit une hausse de 1,56% de la pollution du secteur routier, ce qui reviendrait à un retour en arrière de 5 ans en termes de pollutions automobile, et à rendre les voitures plus polluantes qu'avec la norme Euro 3!

A l'heure où la pollution représente une préoccupation mondiale, et où stabiliser les niveaux d'émissions polluantes s'avère un véritable défi, est-il raisonnable d'envisager sereinement une telle mesure, qui conduirait à dégrader encore plus la situation écologique et l'impact sur l'écosystème et notre santé ?

MOUVEMENT FEMO















III. L'allumage des feux de croisement le jour en Europe

Les pays nordiques

En Finlande, au Danemark et en Suède, l'allumage est une obligation décidée suite à une utilisation naturelle de 50% des usagers. Elle est à mettre en rapport avec les conditions climatiques et de luminosité particulières à ces pays.

Par ailleurs, elle a été décidée à une époque où l'allumage automatique des feux en cas de faible luminosité n'était techniquement pas réalisable (années 70).

Enfin, seuls 420.000 deux-roues motorisés circulent dans ces trois pays, contre plus de un million en France.

En Finlande, les résultats dans un premier temps ont été positifs, puis contestés par la suite. Les dernières études montrent qu'il n'y aurait aucun impact sur l'accidentologie, par contre une surconsommation avérée de l'ordre de 1 à 2%.

Au Danemark, la dernière étude en date, publiée en 2001, montre qui si des résultats positifs ont pu être obtenus pour les automobiles, un effet négatif est enregistré pour les piétons, les deux roues motorisés et les cyclistes. La surconsommation est avérée.

En Suède, les résultats, dans un premier temps positifs, ont été contestés par la suite, avec une aggravation de l'insécurité routière. La surconsommation est avérée.

Les autres pays Européens

En Autriche et aux Pays-Bas, la mesure n'est que recommandée car il y a une forte opposition des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motards). De plus, les écologistes y sont opposés.

La Hongrie a rendu les feux obligatoires sur tout le réseau en 1994. Donnée comme bénéfique au début, cette mesure, après ré-analyse, a montré des résultats négatifs. La consommation supplémentaire est reconnue.

En Allemagne, le code de la route est équivalent à celui de la France et rend obligatoire l'allumage des feux de croisement pour les automobiles en cas de visibilité réduite. Ce pays n¹envisage donc pas l¹introduction de cette mesure. Les écologistes y sont opposés car selon le ministère des transports allemand elle entraînerait une sur pollution atmosphérique estimée à 690 000 tonnes de CO² par an (parc routier allemand).

L'Italie a introduit l'allumage des feux de jour le 1^{er} juillet 2003.

L'allumage est seulement obligatoire sur le réseau appartenant à l'État et à grande circulation (autoroutes et réseau national). La Fédération des motards Italiens (membre de la FEMA) est opposée à cette mesure.

















Non seulement il n'existe aucune étude ni rapport sur le bénéfice supposé de cette mesure, mais elle a de plus été introduite en même temps que le permis à point, ce qui fausserait toute interprétation des chiffres.

Ailleurs dans le monde

Les États Unis n¹ont pas adopté de loi d'obligation ou de recommandation au niveau fédéral.

Au Canada, la latitude est certes équivalente à la nôtre (45°), mais la France est baignée par le Gulf Stream, qui change notablement son climat, notamment en période hivernale. Par conséquent, la pratique de la moto au Canada (uniquement d'avril à septembre) et la nature du réseau routier y sont bien différentes.

En Israël, l'allumage est obligatoire depuis 1999, du 1^{er} novembre au 31 mars hors des villes pour tous les véhicules et en milieu urbain pour les bus, camions et taxis. N¹ayant donné aucun résultat positif, la mesure n'est plus soutenue par le gouvernement.

En Australie, la mesure 'hard wiring' qui rendait systématique l'allumage des feux lors du démarrage du véhicule a été retirée, par manque de résultats probants.

MOUVEMENT FEMC















IV. Les résultats de l'expérimentation

L'enjeu des comptages

"l'expérience menée dans les Landes ne permet pas de tirer de vraies conclusions, car le taux d'allumage des feux était trop faible (20%)"

Rémi Heitz, Moto-Net*, 29/09/04

"au dessus de 25%, c'est un succès, mais on peut tirer des conclusions viables à partir de 20%"

Gilles de Robien, Août 2004

A partir de quel taux d'application de la recommandation par les usagers de la route, l'expérimentation sera-t-elle considérée comme valable?

Un taux de 25 % d'utilisateurs des feux de croisement le jour devrait être suffisant pour tirer des leçons du point de vue de l'accidentologie. Mais seul un taux minimal de 50 % d'utilisateurs des feux de croisement le jour marquerait une bonne adhésion à cette mesure.

FAQ Feux de Jour DSCR (Octobre 2004):

http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/regles/faq feuxjour.html

A l'heure où les pouvoirs publics se félicitent que "cette recommandation faite aux usagers a été suivie de manière significative" (Communiqué de presse du 23/3/05), il importe avant tout de savoir si l'expérimentation a effectivement permis de tirer des conclusions fiables en terme de sécurité routière.

En d'autres termes, l'objectif des 20 à 25% d'utilisation des feux de jour a-t-il été tenu ?









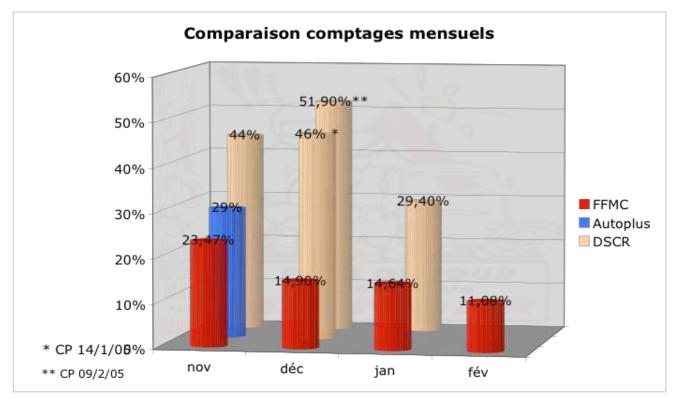








Chiffres officiels : quelle validité?



- **Novembre**: La mesure vient d'être mise en place, et une campagne de publicité multi-support lancée pendant 10 jours. La DSCR relève un taux de 44%, là où la FFMC ou Autoplus comptent entre 24 et 29% d'utilisation des feux de jour.
- **Décembre**: La FFMC relève une chute de près de 15 points, alors que la DSCR annonce (communiqué du 14 janvier) un taux d'utilisation de 46% ... révisé à 52% trois semaines plus tard (communiqué du 9 février)!
- **Janvier** : Le ministère des transports annonce (conférence de presse du 9 février) que les résultats de novembre et décembre, mesurés par un institut de sondage, n'étaient pas valables ... mais continue de communiquer sur ces taux !
 - Le taux d'utilisation du mois de janvier, mesuré par les DDE, chute à moins de 30%.
- **Février** : la DSCR ne publie aucun chiffre
- Mars: la DSCR ne publie aucun chiffre non plus.

















Les mesures FFMC à mars 2005

- 137.296 véhicules contrôlés
- 230 comptages
- 18 régions
- 38 département

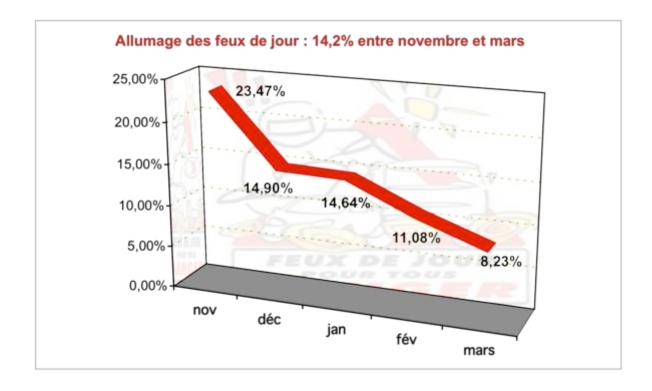
dont, par huissiers: 13.521 véhicules contrôlés 26 comptages 6 régions 6 départements

Absence de "parasites"

- o zones sans aucun obstacle de type infrastructure (tunnel, ponts)
- o zones privilégiant les segments rectilignes ou grandes lignes droites plutôt que des voies de circulation tourmentées.
- o comptages sur un seul sens de circulation

Conditions météo

- o comptages par beau temps et mauvais temps (hors pluie & brouillard)
- o Correspond aux conditions "officielles" de comptage de la DSCR
- horaires de mesure entre 10h et 15h
- validation par huissiers (Me Nadjar) par échantillon représentatif (10%).



















Les enseignements de l'expérimentation

Les Français se sont nettement prononcés contre l'allumage des feux le jour :

- via la pétition, signée par plus de 150.000 usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, motards)
- via l'ensemble des associations ou organismes qui se sont positionnés contre la mesure ou ont refusé de la soutenir
- en refusant d'allumer leurs feux de croisement le jour, lorsque les conditions de circulation ne l'imposaient pas.

Il est impossible de tirer des enseignement scientifiques de cette mesure :

la moyenne sur les six mois d'expérimentation étant de 14% (et 8% seulement pour le mois de mars), le taux d'utilisation des feux de croisement le jour, hors nécessité, est trop largement en dessous des 20% ou 25% requis pour en tirer des conclusions positives.















V. Les propositions de la FFMC

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.

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 sur-consommation 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'association 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)

















Annexes

La position des autres associations :

Conseil National des Professionnels de l'Automobile (http://www.cnpa.fr/) "La branche 2 roues n'est pas favorable à cette initiative"



Assocation pour la Formation Des Motards (http://afdm.free.fr/) "les plus fragiles seront une fois de plus les principales victimes"



Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (http://www.ademe.fr/) "1,3 millions de tonnes de CO2 supplémentaires"



Mutuelle des Motards (http://www.amdm.fr/)

"perte de visibilité des véhicules de gabarit réduit"



Association Robin des Bois (http://www.robindesbois.org/)

"vient contredire la réglementation sur l'usage des feux de croisements"



Federation of European Motorcyclists' Associations (http://www.fema.ridersrights.org/) "La FEMA dénonce la proposition française d'allumage des feux de jour"



UFC Que Choisir - Landes (http://www.chez.com/ufclandes/)

"C'est une mesure inefficace, dangereuse et trompeuse"



Fédération Française de Cyclotourisme (http://www.ffct.org/)

"Les cyclistes ne seront plus visibles"



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (http://www.fnaut.asso.fr/)

Ses effets pervers prévisibles sont nombreux



Fédération française des Usagers de la Bicyclette (http://www.fubicy.org/)

"piétons et cyclistes seront bien moins visibles"

La position complète de ces associations est disponible sur : http://www.ffmc.asso.fr/rubrique.php3?id rubrique=157

MOUVEMENT FEMO















Fiabilité des chiffres de la DSCR

Communiqué de presse de la DSCR, 14 janvier 2005

http://www.securiteroutiere.gouv.fr/vos-infos/presse/communiques/1-2005/CP 14-01-05.html

Accueil > Vos informations > Espace presse > Les communiqués de presse > 1er trimestre 2005 > Faux de cruisement le jour (14 lanvier 20051

> La Sécurité routière lance une nouvelle campagne radio pour l'allumage des feux de croisement le jour (14 janvier 2005)

En ce début d'année 2005, la Sécurité routière vient Voir aussi sur le site la soutenir la pratique de l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération et rappeler à tous ce petit geste réflexe qui diminue le risque d'accident.

Une expérimentation appliquée par 46% des automobilistes

Depuis le 31 octobre 2004, la Sécurité routière recommande à tous les automobilistes français d'allumer leurs feux de croisement le jour et hors applomération. Cette recommandation est déjà suivie aujourd'hui par 46% * des français.

Une mesure simple qui peut sauver des vies

L'allumage des feux de croisement le jour permet de mieux voir et d'être mieux vu. Mieux distinguer les autres véhicules, mieux percevoir les distances qui nous séparent d'eux, sont autant d'éléments qui aident à réduire les risques d'accidents pour chacun d'entre nous. Un accident se produit très vite, en quelques fractions de seconde. Voir plus loin et mieux permet de se donner du temps pour réagir.

Créer un réflexe

Afin d'intensifier cette pratique pour en faire un réflexe, la Sécurité routière signe une nouvelle campagne de communication radio, sur les ondes à partir d'aujourd'hui.

Deux nouveaux spots de 15 secondes, viennent interpeller les conducteurs en faisant le parallèle entre l'allumage des feux de croisement le jour et des pratiques de conduite devenues évidentes et habituelles telles que l'usage du chauffage pour le confort ou des essuie-glaces quand il pleut.

- « En voiture, pour votre confort, vous allumez le chauffage, évidemment... mais pour votre sécurité ? Pensez-vous à allumer vos feux de croisement ? »
- « En voiture, quand il pleut vous mettez vos essule-glace, pour mieux voir, évidemment. Mais à tout instant, pour être mieux vu, pensez-vous à allumer vos feux de croisement ? »

La campagne rappelle que rouler avec ses feux de croisement allumés, même en plein jour, hors agglomération, permet de mieux voir, d'être mieux vu et fait balsser le nombre d'accidents.

- → Les actualités.
- Les campagnes de communication















Communiqué de Presse de la DSCR, 9 février 2005

http://www.securiteroutiere.gouv.fr/vos-infos/presse/communiques/1-2005/CP 09-02-05.html

Accueil > Vos informations > Espace presse > Les communiqués de presse > 1er trimestre 2005 > Feux de jour (09 février

Un geste simple qui améliore la sécurité de tous La Sécurité routière encourage les Français à poursuivre l'expérimentation des feux de croisement le jour hors agglomération (09 février 2005)

A l'occasion de la présentation d'une étude de la l'Voir aussi sur le site 🗽 Commission européenne sur l'utilisation des feux de croisement le jour, Gilles de Robien, ministre de * Les actuainés l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du + Les campagnes de territoire, du Tourisme et de la Mer, et Rémy Heitz , délégué interministériel à la Sécurité routière ont présenté un premier bilan d'étape sur l'opinion des Français et la pratique qu'ils ont de cette recommandation. Par tous les temps, quelle que soit la luminosité, l'usage des feux de croisement le jour est une mesure simple et efficace pour " mieux voir et être mieux vu ".

- communication

Un dispositif expérimental inédit en France

Les Français sont invités à expérimenter l'utilisation des feux de croisement le jour hors agglomération depuis le 31 octobre 2004. Reposant sur le principe de " mieux voir et être mieux vu pour

et 11% ne le faire que rarement.

Les Français ne sont donc pas aujourd'hui tous convaincus de l'intérêt de la mesure : 60% des automobilistes n'allumant Jamais leurs feux de croisement le jour déclarent ne pas en percevoir l'utilité en dehors des périodes de mauvais temps " quand il fait jour, c'est inutile ". La peur du risque encouru par les motards et le surcoût de consommation éventuel n'apparaissent qu'en deuxième

THE RESERVE ASSESSMENT ASSESSMENT ASSESSMENT Par ailleurs, l'Observatoire national Interministériel de Sécurité routière a mis en place des mesures pour analyser les pratiques réelles des Français. Globalement, le taux d'utilisation des feux de croisement le jour a connu un maximum en décembre 2004 (51,9%) et a baissé en janvier 2005 (34,5%), notamment dans le sud de la France (les conditions d'éclairement étant un des principaux facteurs expliquant l'usage des feux de croisement le















• Un consensus d'experts ? : documents de référence & études sur les feux de jour

Communiqué de Presse de la DSCR, 9 février 2005

http://www.securiteroutiere.gouv.fr/vos-infos/presse/communiques/1-2005/CP 09-02-05.html

Accueil > Voe informations > Espace presse > Les communiqués de presse > 1er trimestre 2005 > Feux de jour (09 février Un geste simple qui améliore la sécurité de tous La Sécurité routière encourage les Français à poursuivre l'expérimentation des feux de croisement le jour hors agglomération (09 février 2005) A l'occasion de la présentation d'une étude de la Wolraussi sur le site Commission européenne sur l'utilisation des feux de croisement le jour, Gilles de Robien, ministre de * Les actualités l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du + Les campagnes de communication territoire, du Tourisme et de la Mer, et Rémy Heitz , délégué interministériel à la Sécurité routière ont présenté un 2. Un consensus d'experts. Les nombreuses études scientifiques menées sur le dispositif des feux de croisement le jour ont abouti à un quasi-consensus des experts qui considèrent que l'utilisation des feux de croisement le jour diminue les accidents. Les expériences européennes ont démontré leur efficacité, que ce soit dans les pays du Nord tels que le Danemark ou la Finlande ou du Sud tel que l'Italie.

Liste des études référencées sur http://www.safespeed.org.uk/~dadrl/links.html

Etudes feux de jour	Analyse, réponse ou critique
Andersson & Nilsson 1981 'The effect on accidents of compulsory use of running lights during daylight in Sweden', Statens Väg- och Trafik-Institutet (VTI), Linköping, Sweden, Rapport Nr208A, 198 (not available on the internet)	Theeuwes J & Riemersma JBJ, 1995 'Daytime running lights as a vehicle collision countermeasure: The Swedish evidence reconsidered. Accident Analysis and Prevention 27(5) 633.642 (1,081kb pdf 10 pages)
Williams AF, Farmer CM. 'Comment on Theeuwes and Riemersma's revisit of daytime running lights' Accid Anal Prev. 1996 Jul;28(4):541-42 (not available on the internet)	Theeuwes, J. & Riemersma, J.B.J (1996) 'Comment on Williams and Farmer's claims regarding Day Time Running Lights' Accident Analysis & Prevention, 28, 799-800 (171kb pdf 2 pages)
Elvik 1996 A meta-analysis of studies concerning the safety effects of daytime running lights on	30 Years on – Do Motorcar Daytime Headlights reduce accidents? Prower 2000

MOUVEMENT FEMC















cars (from Elsevier Press \$30.00)	(63kb pdf)
Koornstra et al SWOV (EU) 1997 R97-36 (901kb pdf 179 pages) The safety effects of daytime running lights	How Koornstra et al 1997 only achieved consistent findings in favour of daytime running lights from their re-analysis of the Swedish and Norwegian data by the adoption of an inconsistent methodology. Prower 2001 (45kb pdf)
General Motors 1999 General Motors Daytime Lights Field Effectiveness Study	DADRL USA's response Johnson - web link
Tessmer 2000 NHTSA (71kb pdf 34 pages) A preliminary assessment of the crash reducing effectiveness of passenger car daytime running lamps (DRLs) for National Highway Transport Safety Authority USA (NHTSA)	DADRL USA's response Johnson - web link How NHTSA 2000 fails to overcome the problems of method of the daytime running light studies by Prower 2001 (98kb pdf)
General comment on DRL	Perlot and Prower 2003 "Review of the evidence for motorcycle and motorcar daytime lights" (437kb pdf)
Elvik et al (EU IR2) 2003 (2,175kb pdf 124 pages) Daytime running lights A systematic review of effects on road safety	Critique of the Methodology of IR2: "Daytime Running Lights by The Motorcycle Action Group UK" Hardy (199kb pdf) Why the method of Elvik et al 2003 is unscientific; its findings unreliable; and its costbenefit calculation baseless Prower (149kb pdf)
Brouwer et al (EU IR3) 2004 (1,135kb 31 pages) Do other road users suffer from the presence of cars that have their daytime running lights on?	Critique of the Methodology of IR3 Milnes DADRL UK (65kb pdf)
Tessmer 2004 NHTSA An Assessment of the Crash-Reducing Effectiveness of Passenger Vehicle Daytime Running Lamps (DRLs) for National Highway Transport Safety Authority USA (NHTSA) This was an in-house study NHTSA daytime running lights NHTSA	Comments on Tessmer DRL Study by Association of Drivers Against Daytime Running Lights USA - web link A critical review of Tessmer 2004 "An Assessment of the Crash-Reducing Effectiveness of Passenger Vehicle Daytime Running Lamps" Prower BMF (200kb pdf)
Japanese Government position on DRL Japan's comment on TRANS/WP.29/GRE/2001/6/Rev.3 (176kb pdf see page 15)	The Association Drivers Against Daytime Running Lights agrees with these papers and supports the Japanese government in their quest to use low non glaring 200cd DRL.

MOUVEMENT FEMO















<u>Daytime Running Lamp in Japan</u> 1 page comment (11kb pdf)	
Japanese Government: Study on the Effects of Four-wheeled Vehicles' Daytime Running Lights on the Improvement of Their Conspicuity and on the Impairment of Conspicuity of Motorcycles TRANS WP29 GRE 51 10e (245kb pdf)	
Japanese Government: Study on the Effects of the Daytime Running Lights of Four-wheeled Vehicles on Their Discernibility (and on the Impairment of Conspicuity of Motorcycles) TRANS WP29 GRE 53 08e Report No. 2 (163kb pdf)	
Lassarre 2001 Sylvain Lassarre 'Évaluation de l'expérimentation des feux de croisement de jour dans les Landes' Rapport de recherche INRETS Septembre 2001	
Cairney & Styles 2003 Peter Cairney and Tanya Styles 'Review of the literature on daytime running lights (DRL)' Department of Transport and Regional Services, Australian Transport Safety Bureau, ARRB Transport Research CR 218 October 2003	The Association Drivers Against Daytime Running Lights plan to offer a response to these documents in due course
Wells et al 2004 Susan Wells, Bernadette Mullin, Robyn Norton, John Langley, Jennie Connor, Roy Lay-Yee, Rod Jackson 'Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case- control study' BMJ, doi:10.1136/bmj.37984.574757.EE (published 23 January 2004)	these documents in due course
Commandeur 2004 EU IR1 State of the art with respect to DRL installations (947kb 69 pages) Commandeur 2004 EU IR4 DRL Implementation Scenarios (302kb 19 pages)	The Association Drivers Against Daytime Running Lights plan to offer a response to these documents in due course
EU Final Report 2004 TNO (240kb 10 pages)	FEMA Comments on the Final Report on Daytime Running Lights Perlot 2005 (37kb pdf 2 pages)

MOUVEMENT FEMC















Les réponses des élus :

Ne prend pas position

13

Contre la mesure

10

Interpelle le gouvernement

Ligne gouvernementale

Secrétariat National



Michel Mercier, président du groupe union centriste, sénateur du Rhône, ne se prononce pas.



François Loncle, député, avait déposé une question écrite auprès de de Robien pour lui demander de renoncer au projet de cette expérimentation (avant sa mise en place) en précisant que si cette mesure n'était pas annulée, les motards seraient en droit de porter plainte contre les décideurs, en cas d'accident.



Josselin de Rohan (Pdt du groupe UMP - Sénateur) : Ligne gouvernementale

FFMC 06



Pierre FOUQUES, conseiller Général du Canton de Vence : Contre la mesure

FFMC 16



Jacques BOBE, député de la Charente, UMP : dépôt d'une question écrite



Jean-Claude BEAUCHAUD, député de la Charente, Maire de Gond-Pontouvre, Socialiste : a faire suivre à G. de Robien.

FFMC 19



Bernard MURAT, sénateur de la Corrèze (UMP) a déposé une question écrite au ministre pour lui demander de préciser ses intentions quant à l'évaluation qui sera faite suite à l'expérimentation de la mesure.

FFMC 21



Sénateur De Broissia : défavorable à la mesure.



Député Suguenot : partage notre sentiment.



Député Nudant : neutre mais tiendra compte de notre avis.



Députée Darciaux : se fera l'écho de notre opposition, sensible à l'argument environnemental.



Sénateur Grillot : sensible à nos arguments.

FFMC 23



Jean Auclair (Député de la Creuse , UMP) : Défavorable aux FDJ

FFMC 40



Philippe LABEYRIE, Sénateur des Landes : Indécis, nos arguments pourraient l'inciter à être contre.















des deux-roues.



Jean-Philippe DUFAU : Député-Maire de Capbreton :Reste vigilant sur le sujet

FFMC 42



M. Gilles ARTIGUES et Pascal CLEMENT sont aussitôt intervenu auprès de M. Gilles de ROBIEN par le biais d'une question écrite afin de l'informer des observations de la FFMC



M. Christian CABAL « partage bien des points de notre courrier » et rajoute qu'il tient à notre disposition son collaborateur parlementaire afin de recueillir nos propositions en matière de lutte contre l'insécurité routière



M. Jean PRORIOL nous confirme qu'il a « bien pris note de nos arguments »



M. Jean-François CHOSSY ligne gouvernementale

FFMC 44



Charles GAUTIER, sénateur et maire de Saint-Herblain : pas convaincu entièrement de l'utilité de cette mesure surtout par très beau temps, mais souhaite que cette expérimentation soit plus poussée pour prendre position. Marie-Françoise CLERGEAU, députée, a déposé une question écrite auprès de de Robien pour lui demander quelles mesures il envisage de prendre pour maintenir une spécifité propre à différencier et accroître la sécurité



M. Claude EVIN, député, partage un certain nombre de nos interrogations sur l'utilité de cette mesure.



Pierre Hériaud, député, n'approuve pas la généralisation de cette mesure.



Jacques Floch, député, souligne qu'il faudra prouver l'efficacité réelle de cette mesure quant à la diminution du nombre de tués sur la route.



Jean Marc Ayrault (pdt groupe PS) accuse réception de notre courrier et en parlera au sein de son groupe.

FFMC 62



Hubert FLAMENT, UMP, Ier adjoint Touquet : Absolument contre

FFMC 69



Entretien avec Christian Philip, député du Rhône, UMP

FFMC 74



Bernard Accoyer (pdt du groupe UMP – député de Haute-Savoie) soutient l'expérimentation.

FFMC Paris & Petite couronne



Michel BILLOUT, sénateur de Seinte et Marne. A posé une 'question écrite' au ministre des transports reprenant point pour point l'argumentaire de la FFMC



Roger Karoutchi (Sénateur des Hauts-de-Seine, UMP) : Ligne gouvernementale



Jean-Christophe LAGARDE, député de Bobigny-Drancy : Contre la mesure. La trouve inutile et dangereuse.

FFMC 78



Jean-Michel FOURGOUS (député des yvelines, UMP) : ligne gouvernementale



Pierre BEDIER (député UMP) : idem



















Adeline GOUSSEAU (Sénatrice des Yvelines, UMP) : idem



Dominique Braye (Sénateur des Yvelines, UMP) : Ligne gouvernementale

FFMC 79



Dominique Paillé (Député des Deux-Sèvres, UMP) : Dépôt d'une question écrite au gouvernement en reprenant notre argumentaire

FFMC 89



Philippe Auberger, député de l'Yonne, UMP : fera état de notre point de vue...



Pierre BORDIER, Sénateur de l'Yonne, UMP : Sensible à nos arguments. Reste attentif à l'évolution du dossier Henri de RAINCOURT, Sénateur de l'Yonne, UMP : Ligne gouvernementale. Suite à la réponse type reçue, un nouveau courrier a été transmis au sénateur.

















ADFM

Note sur la surconsommation d'énergle liée à l'éclairage permanent des phares des vénicules

Direction de l'air, du bruit et ce l'efficació énerg/dique Valbonne le 24 Août 2004

Pour évaluer la surconsommation d'énergie et les émissions de gaz carbonique liés à un usage permanent des phares des véhicules légers nous sommes parti des données sulvantes.

Allongemont de la durée d'éclairage:

Aujourd'hui un véhicule roule 20% de son temps en moyanne annucile avec les phares-codes éclaires (source INRETS 1987). On passera donc à 100% suit 80 points de différence.

Energie nécessaire pour éclairer les phares

On peut admettre que la consommation des ampoules est de 100 waits. Une étude conduite par l'équipementier VALEO montre sur un cycle d'usage MEVG. Qu'une consommation électrique permanente de 100 W induit une surconsommation de 0,15 l/100km pour une motorisation essence ou 0,17 l/Km pour une motorisation diesel.

Equivalence énergétique

Un litro d'essence correspond à 0,786 kep Un litre de gazole correspond à 0,850 ksp

Parcours moyens des véhicules

Essence: 10 670 km (source CCFA)

Diesel: 17 640 km

· Nombre de véhicules concernés

Escence : 17 338 300 unités Diesel : 11 822 000 unités

Calcul de surconsommation et d'émission

Pour les véhicules essence 0,8 x [(0,15 x 0,786 / 100) x10 670x 17 338 000] = 174 488 561kep Pour les véhicules diesels 0,8 x [(0,17 x 0,85 / 100) x 17640 X 11 822 000] = -241 072 332kep

> Surconsommation totale arrondie à 415 000 tep Surémission de gaz carbonique 1,3 millions de tonne

Soit une augmentation de 1,56% par rapport à la consummation et aux émissions des véhicules de l'année 2000 qui étalent respectivement de 26,5 Mtep et 82 Mt de CO.



NOUETE vue et conduite

UN TIERS DES CONDUCTEURS PRÉSENTE UN DÉFAUT VISUEL

LES YEUX EN LIGNE DE MIRE



Difficile d'évaluer les retombées des déficiences visuelles sur les accidents de la route. Pourtant, des spécialistes du dossier alertent depuis longtemps les pouvoirs publics sur la nécessité pour les conducteurs de contrôler leur vision. Et au lieu de mettre des campagnes de tests visuels en place, le gouvernement va les obliger à allumer leurs phares. Éclairant, mais pas éclairé...



Humer les phares permettes à coux qui ont des adjutences. he mister petr a En énongant bette phrase l'année demere lors de la présentation de la mesure destinée à sendre obligatotte les epdes de jour sur les vorm . pes. Gilles de Robien, ministre des Transports, avouait implicatement qu'il ne faisair que contourner un

vrai problème de santé. publique. Un minis ne des concucteurs puisse prendre le volant (on le

les man songress nyant une meidence sur la conduite.

Le problème, d'est que debisée les deficiences visue ses chez nos compatriotes releve du casse tête. Plus complexe qu'un simple alcootost On voir mal cas ophislmologistes. installes any renda-points avec leurs appareils de mesure e côté des estafettes des policiers. D'autre part, la population à risque est assorément plus « politiquement correcte » que celle des l'umeiles de cannahis. Dire, pour un elu, de faire la morale a une personne agée atteinte de dégéné rescence maculaire.

Pourtant, la vue est essentielle pour une bonne conduite, que ce suit du volunt ou au guiden. Les spécialistes de l'Association natiounde pour l'amélioragen de la vue (Asnay) estiment ains, que v 90 % des-Informacións addessativos à la conditive somerimelles a Pourtain conjours selon l'Asnav, sun coeducteur sur trois ne possede par l'intégralité des

part on crossely ren- Le gouvernement focalise sur acceptant en effet, sans les feux de jour en « oubliant » e dire qu'ane partie les problèmes de vision

guidon) avec des déficiences visuel- | capazités visuelles necessaires à la conductes. Pire, il l'ignore ! En effet, certains roubles visuels ae sent pas forcement s visibles > at riest sculpment apres avoir en avoir sultiles conséquences que l'on s'en rend compte.

> A de stade, un pur de notre ced et de ses petits tracas c'impose... Ce spir est gliută correctement controle. en France, c'est l'aculté visuelle. A différents stades de la viel nous avons ous lait le test de vision de loir, avec es chitires et les lettres de plus en plus petits a live d'un ont puis d'un autre. Sont ainsi doceles les déficiences visuelles courantes comme ...



ENQUETE vue et conduite

NO PORTO



Bertrand Koy est président de l'Association nationale pour l'amélioration de la vue. L'Asnav milité depuis des années pour une incitation au dépistage des déficiences visuelles des conducteurs.

Comblen d'accidents pourraiset être évités chaque année en France par une moilleure prise en compte des propianses de vue?

En γ μες de chiffres préce concernant les acordents lés à des défauts de vision. Mais, des statistiques flactes montrent que 30 %

des conducteurs ont un défaut visues non compé, et que 7% d'entre ens ne satisfant pas les minima requis dans le cacre du Cude de la route. Nous pouvens donc légitimement penser que les défauts visuels sont sans doute a l'origine d'accidents.

L'Asnav prône un contrôle régulier de la vue des conducteurs. Sur quelles déficiences porterait-il?

Tes minima requis par le Code de la route parété du 7 mai 1997) som tren définio. Il y a incompatibilité al l'acunté est intérieure à 5/10° on vision binoculaire (en utilisant les deux yeux ensemble). Si l'ait des deux yeux a une acunté visuelle nulle du intérieure à 1/10°, il y a incompatibilité si l'autre ceil 8 Une 36/16 visuelle intérieure à 8/10°.

La con mission Dömuni, mission place par le gruven envent en 2003, apròciso les conditions d'aptitude médicale à la conduite. Les éléments concernant la vision y ont été précisés, mais à ce jour aucun decret d'application n'a été mis en couvre suite aus li avaux de cette commission.

Ouel serait le coût de ce contrôls pour l'esager, et chez qui pourrait II le faire : opticions ? Ophtalmologistes ?

the desimissions de l'Asraviost de mettre en œuvre les moyer's permettant l'actors des Français à des moyens de prèver inn deus le domaine de leur santé visuelle. À titre d'ascerpte, l'un de non mombros a mis en prève, en laisson avec le préference de la Haute-Marne, un questionnaire empte de contrôle des capacités visuelles transmis dans le dessier d'inscription au permis de conduire. Charge à chacun de prendre ses responsabilités et d'alter chec les opticiens du objectionnant pour effectuer de coamble sample, qui no dispense pas d'un examen par un right à hologiste forsque les déficiences visuelles sont avérées.

L'Asnav s'oriente donc vers la responsabilisation des conducteurs plutôt que le contrôle-sanction?

L'Asnav no prôno pos un système répressif. Naus pensons que chaque Français desnait effectuer un titlan aphitalmologique à l'âge de 20 ans (passage du permis de conduirer, à 45-50 ars (apportion de la pressyte qui affere la vision de prês) et a 70 ans (apportion potenticle de maiedies décliantes). Ceu en plus d'un confréte régulez effectué par un opticien or par le mérceon du travail.

Le gouvernement agit-il déjà auffisamment par des campagnes de communication ?

La vue n'est pas abordés dans les grandes campagnes initiées par le gonve nervoit. Nous trovallons capendant avec la Sécurité noutière et sur les LLA. Névention outière, rotamment dans le cadre des semaines Lumière et viscon, pour inciter les ponducteurs à avoir un contrôle régulier de lors vise.

Allumer les phares des voltures permet-il d'atténuer le risque d'accident lié à la vue?

Ce que nous pensoris, c'est que nons devrions tout metire en œuvre afin que chaque conducteur et une honne vision philitique de prondre des mesures pour rendre la votrine plus visione.



Faute de contrôles, un grand nom

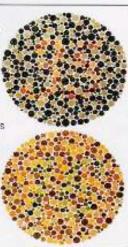
*** la myopie. El yperme ropie el l'assignarisme. Des déficiences qui procurent à l'individu des génes au quellillen et l'antigent donc à porter des verms correcteurs.

Mais il existe également des déliciences visuelles moins fréquentes. La degenérescence maculaire liée à lage (DMLA) s'installe ainsi insidieusemen chez l'individo de plus de 50 aus. Elle a pour conséquence ine diminution de l'acuite visus le, mais aussi un retrecissement du chamo de vision, ce qui engendre une moindre perception des ebstacles lutéraux, o Le problème ever la DMLA, c'est qu'elle ne prévient pas et aun effet progresst! », explique Marc Bergogne, opticien qui collabore avec la commission médicale de la Fédération hanquise de moto (*). Résultat, il compense mais ne palne pas à sa vue déficiente. Le Syndicat

TEST



Le dalfonisme est une anomalie plus répandue qu'on ne le croit. Ello touche 7 % des hommes et 0,45 % des femmes (et... deux personnes rien que dans l'équipe de Moto Mag!). Si vous êtes incapables de décrypter les nombres placés dans des figures, vous avez appris quelque chose. Cela ne vous interdit pas de conduire pour autant (sauf les aviores). Mais il est bon de le savoir, car les feux, paraît-ii, sont en couleur.







MOTO: VIGILANCE ACCRUE

gogne, enduriste expérimenté qui trovolle avec la «Il develuppe donc une melleure attention rispelle des interférences spécifiques peuvent avoir une inci sur sa vue.» Les voidi :

- La casegua paut nădulva le champ de vision. Best important d'en choisir un avec une visière large et extreotement proportionnée.
- La position de conduite peut nutre à une bonne vision globalo. Quand on est conché sur le réservoir les mouvements de totte sont limites et on ne peut pes blen regarder dernière sei. Veiller dans ce cas à s'arrêter couvent pour reposer les yeux et les cervicales.
- Lunelles ou lentilles? La correction par lentilles est plus proche de l'œil, danc plus efficace. Et elles re generant ni bués, ai vibrations. En contrepartir, la sécheresse lacrymale est accentuée. A chacun de vérifier à l'usage s'il les supporte on non.
- Visières corrections? Pas consetté car le verte correcteur est stoé loir de l'eil, donc moins efficace. Et on ne pout relever la visière sous peine de ne plus avoir de correction.

de conducteurs ignore totalement qu'il souffre d'une déficience visuelle

France (SNOE) estimo ainsi que dans l'Hexagone, « 200 000 personnes » e suvent pas qui etles risquent la cécité « car aucun dépistage n'a été ellectué. e II a'est pas nave qu'un pagient consulte. pour des accordages à répétition sons que se lui-si n'uit fait le rapprochemere avec sa vision perspherique » Et sc c'est une mote cul est viettme des accrochages | Brir.

Pour ceux qui ne presentent pas de deficiences, la noti, apparatt, du fart de la faible extensité lumineuse, la myonic noctuene à laquelle nous summes mus sujets, a De mar l'oil devices myone, explique Marc Fergo gae. On he von plus les conleurs et la vision de loir est motos barne. « Cappréciation des distances est modifice et la fatigue visuelle amplifiée. De nuit, on est forcement plus facilement éblout par les phares des autres vehicules. Le fait que l'on consocre tions has plus d'accidents mortels la nuit que le jour n'est cerramement pas étranger a ce phénomène. L'est donc tont strip ement deconseille par les spécialistes de la vue de roular de muit, même si le traffe est blus Haide

L'ébiquissement. Ce problème a été. santevé par le projet d'altumage des phares des voitures. Trop de phares sur les roures le jour, cela peut-il eblouir les conducteurs, motards comme automobilistes? «Li viipid n'est pas là, sauf si les phares sont mal réglés», répond le professeur Maille, chef du service obbin no logie à l'Hôpital d'instruction des arrices Percy de Clamari (Hautsde-Seine), « Auec un éblouissement cause per une intensité l'uniteruse de

nacional des colitalmologistes de « 1300 place de vottere, le temps que va mettre le sujet à récopérer su vision, sartout lorsqu'elle est déficiente, peut confuere a Consident, « Quand Zorit regarde une amière tron forte, es pagnizats des photorécepteurs situés sur la retine (cones et butombets) sont derruits. Certaines de ces lésions peuvent eire irréversibles si la lumière en vraimen, aop Jorte (murrenemon de fixer le soleil ou une éclipse trop longtemps (). Mais en cas d'eblouissement, par des pliates, le sarjet nécapère su capacité visuelle. da is co laps de temas plus en meins court selon son acusté. On en revient aux pachologies précédentés : ---



VECLAIRAGES POUR LE ROULAGE



L'Association nationale pour l'amélioration de la vue a réalisé une exempagne d'information en 2002. Florilège...

- Pour bien apprécier les distances, il faut syon une bonne vue de près comme de loin.
- Sur la route, apprenez à voir vite pour réagir capitlement. L'informa-tion doit rester soutenor, in preser-vous au aucriden une méthoda systématique d'observation.
- Un foren sale rend myope (comme la manque de luminezité). Bruit et bonne vue ne font pas
- con ménage. Les vibrations sonores entrainent une baisse de la capacité visuelle et une diminution de
- la rapiditó de perception des signaux colorés. Le brouillard a un effet hypnotique sur l'oat. A lorde de sonitor la voile cotonneux qui estempe le bord de la mito. L'est ne donne plus une notion exacte de la vitesse. On a l'impression qu'on route moins vite, on accélère
- 📕 La nuit, pour ne pas être ébroul, ponez le regard sur le cêté groit de la mule et évitez de regarder les phares pour protéger la partie centrale de l'œl, qui est la plus sensible.
- Le chémp visuel se rétrécit avec la vitesse. De 100° à 40 tenvir, i passe à 30° à 130.

63











vue et conduite

VDES VUES DIFFÉRENTES EN EUROPE

En Europe, tous les citoyens ne sont pas égaux devant la conduite. Certaine pays sont plus dreconiens que d'autres en matière de contrôle visuel lié au permis

- Pays faisant contrôler la vue des candidats au permis de condition: Allemagne, Autriche, Beiglique, Carrenarik, Italia, Espagne, Finlande, Franco, Hollande, Crande-Bretagne, Groco, Italia, Mande, Lusembourg, Francych of Suede. Inhagtplus souvent d'une déclaration sur 1 homes que d'un contrôle médicaisé. En France, l'examinateur se contente de talte litti une plaque minéralogique.
- Pays effectuant un contrôle visuel périodique: Fanagne. Hinlande, Grèce, Italin, Luxambrung et Suede.
- 📕 Pays offectuant un contrôle vienel sur les conductours âgés : Hande, Espagne, Hollando, Grande-Bretagnis, Grôco, Italie, Luxembourg, Portugal el Suècle.

SOURCE SHOUGH NATIONAL DOS OF TRUMOLOGISTES DE HIANOP TRANSPORTE



••• un cell jeune et non aueum de déficience récupéreis, plus vite qu'un reil vieillissam ou déficient. Les succialistes le savent, la résistance à l'oblouissement diminue de 50 % tous les 12 ans. « En cas de phase s'est pira, potosuit le professei "Maille. Les gouttes sur le pore-brise de viennent autoni de sources homineuses saconduires, susceptibles d'erre la cause



Autor problème lin à de voiture de jour, une mauvaise percoption des formes quand on jene an

d'ellantesemente » 'attumage des phanes



phare altume, on les identific aisèmend'un coup a'sest, explique encore le professou Maille. Mais si derrière. leidean-raues, une notture a gassi ses phares allumés, un identific instinclivement in votture, et pas la moto qui est devant. Or, elle ce se déplace pas forcèment à la même vitesse, « Mauvaise appracration, magazine manuelivre ... «Les phares allumes

Il faudrait contrôler sa vue comme on contrôle la pression de ses pneus

de jour permettent à tous les conduclours de mieux identifier le rélitair, de loin en rase campagnes, conclutla professeur. Mais cette situation est-elle suffisamment frequente. pour qu'on l'érige en obligation? Paz son, la majozité des automopil stes et des motards circulent en age ornération.

Rouler éciairé pour mieux être eu, la mesure genvernementale peri done that bou senament. Mais elle av fait pas de distinction entre les différents vellecales qui occupent la chaussée et d'ude le vrai pro sièvre, celui de la qualité de la vue des conquereurs. o il faut contrôler su vue regulière-

pricus est le términ d'huile de la mota ». résume Macc Bergogne. Quid, dans cette optique, d'un depistage obligar ofte? Les specialistes ne sont paslorcement pour L'Asigo précentes. un biian ophrabrologique a 20 ans, a 45-50 and or a 70 ans (lite Plater view de Beitrand Roy). Le SNOF a évalué l'activité que représentation un contrôle de la vue tous les dix ans pour chaque conducteur, re a davait précousé le Comité interministériel. de sécurité toutière en 1993, et n'a jamais été appliqué. Et pour cause : a Si on, estime a 4,5 militans le nombre de personnes à contrôler chaque annee, il familia 500 a 700 praticiens travaillant a temps plein sur ces contrilies. Il apparatt que le déposiage n'est plus à l'orare du jour, a Ben tiens Qui va payer une telle campagno? La décision politique parati difficile à prendre. Plus difficile, en tout ess, que d'obliger les conducteurs & all umer leurs codes...

是 化加州 中

Mais au lieu de mettre en place un astidieux programme de testa, des specialistes du dossier cymme Marc Jergugue précontisent de s'orien-ter s'aces la responsabilisation des avagers, en menent des campagnes de communication les instrurt à faire un odan ophialmologique». Informer les conducteurs sur les risques qu'ils encourent, c'est ce que fait l'As lay. Ces campagnes pourratent êtte telayêrs par un gouvernement qui depense actuel ement besueucp d'argent à vanter dans les medias les mérites de l'allamage des phates. Il ponetait tout aussi bien celairer les conducteurs sur la manière de préservez su vie, en matri sant sa vue.

NICOLAS GRUWEL PHILLIS CRECOSY MATHOU "MACASIN CHENAW YOR, APPRICATE





Un petit test. La tache aveugle est une particularité de la conception de l'œit. Génant en vision latérale, încrédule ? Alors placez-vous à chviron 50 cm à la verticate de ce dossin. Masquez volre usil gauche et concentrez l'œll droit sur le conc vert. Approchez-vous. À un moment, le cone rouge disparaît.