



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## feux de croisement

Question écrite n° 17097

### Texte de la question

M. François Sauvadet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le projet d'allumage des feux de jour pour les voitures. Jusqu'à présent, l'allumage des feux de croisement en plein jour était réservé aux motocyclistes, pour les rendre plus visibles et donc augmenter leur sécurité. Ces derniers craignent que l'utilisation généralisée des feux de croisement le jour aggrave la situation actuelle. En effet, une utilisation des feux de croisement le jour sur les voitures particulières et les poids lourds pourrait rendre moins visibles les deux-roues à moteur, qui perdraient ainsi l'avantage acquis de leur phare allumé. Il lui demande s'il envisage de généraliser l'allumage des feux de croisement pour tous les véhicules et si tel était le cas les mesures qu'il compte prendre pour les deux-roues, qui seront alors moins apparents et donc moins sécurisés.

### Texte de la réponse

Dans le cadre du comité interministériel de sécurité routière du 7 juillet 2004, le Gouvernement a décidé d'expérimenter au niveau national l'utilisation des feux de croisement le jour durant la période de l'heure d'hiver, du 30 octobre 2004 au 27 mars 2005, hors agglomération et sous forme de recommandation aux usagers. Toute information sur cette mesure, et notamment sur les raisons qui ont conduit à son adoption, est disponible dans le dossier de presse du comité interministériel de sécurité routière du 7 juillet 2004 que l'on peut consulter sur le site Internet de la sécurité routière ([www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr), rubrique « Actualité »). L'allumage de feux spécifiques, dédiés à la circulation de jour, est obligatoire aux États-Unis et au Canada depuis plus de quinze ans et celui des feux de croisement dans de nombreux pays d'Europe, tels la Finlande, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie, la Suisse et, depuis peu, l'Italie hors agglomération. Cette mesure a fait l'objet de nombreuses études et publications, notamment sur la demande de la Commission européenne, et d'un consensus général des experts sur son efficacité. Les feux de croisement allumés en permanence facilitent la détection et l'identification des véhicules et permettent ainsi dans un certain nombre de cas d'éviter l'accident ou d'en réduire la gravité. Le caractère bénéfique de cette mesure fait l'objet de controverses pour les usagers vulnérables, tels les motocyclistes, les cyclistes et les piétons, qui craignent de ne plus être distingués pour les premiers, ou vus pour les autres, par les automobilistes. Les études disponibles ont conclu à des effets positifs, y compris pour ces catégories d'usagers. Les motocyclistes bénéficient seuls de cette mesure depuis plus de vingt ans : aucune raison ne peut justifier d'en réserver le bénéfice à cette catégorie spécifique d'usagers. De plus, cette mesure améliorera la sécurité des motocyclistes en leur permettant de mieux voir les autres usagers de la route, de mieux anticiper leurs manoeuvres et ainsi d'éviter un grand nombre d'accidents, notamment aux intersections. Ainsi, en 2003, 35,1 % des accidents mortels de motocyclistes se sont produits à une intersection alors qu'un véhicule tournait à gauche et coupait donc la route du véhicule venant en sens inverse. Parmi ces 35,1 %, dans 34 % des cas, c'est un véhicule léger qui est à l'origine de la manoeuvre, alors que dans seulement 1,1 % des cas, c'est une motocyclette. Le Gouvernement espère que l'éclairage systématique de tous les véhicules permettra de réduire considérablement cette différence, source de tant de décès et, plus souvent chez les motocyclistes que chez les autres usagers de la route, de tant

d'invalidités graves et définitives. Les cyclistes seront également mieux vus par les autres usagers cet éclairage supplémentaire augmentant la rétro-réflexion des nombreux catadioptres dont les cycles doivent obligatoirement être équipés (à l'avant, à l'arrière, sur les côtés et sur les pédales) en application des dispositions des articles R. 313-18 à R. 313-20 du code de la route. Ils verront également mieux les autres usagers de la route et pourront également mieux anticiper leurs réactions. La visibilité de l'ensemble de ces usagers vulnérables pourra encore être renforcée si ceux-ci s'équipent de dispositifs rétro-réfléchissants, tels que brassards, gilets ou vêtements comportant de tels dispositifs, dont l'usage est déjà conseillé par les fédérations, associations et pouvoirs publics. Sur le plan économique et écologique, cette obligation va effectivement générer une légère augmentation de la consommation de carburant, et donc de rejet de CO<sub>2</sub>. Cet inconvénient est cependant à relativiser au regard de l'important gain en vies humaines qui en est attendu. En outre, si cette mesure était adoptée définitivement, l'équipement des véhicules de feux dédiés diviserait par deux ce surcroît de consommation. Une évaluation précise de la mesure sera effectuée à l'issue de cette expérimentation.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Sauvadet](#)

**Circonscription :** Côte-d'Or (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la Démocratie Française

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17097

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 avril 2003, page 3098

**Réponse publiée le :** 28 septembre 2004, page 7560