



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

feux de croisement

Question écrite n° 72151

Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les inquiétudes exprimées par les motards concernant la campagne nationale incitant les automobilistes à allumer leurs feux de croisement lors de la conduite de jour en dehors des agglomérations. Les motards sont actuellement les seuls à devoir rouler, de jour comme de nuit, avec les phares allumés. Cette obligation se justifie par leur visibilité réduite, due à leur surface frontale moins imposante, et par leur plus grande vulnérabilité en cas d'accident. Ils craignent qu'un allumage généralisé des feux de croisement le jour les rende moins visibles dans le trafic routier et affaiblisse l'attention des autres automobilistes. D'autre part, il semble qu'aucune étude sérieuse n'ait encore prouvé l'efficacité d'une telle mesure. Enfin, les motards soulignent à juste titre qu'elle paraît contradictoire avec les mesures d'économie d'énergie préconisées en matière de transport. Aussi, il lui demande ce qu'il envisage de faire pour maintenir une spécificité propre à différencier et ainsi à accroître la sécurité des conducteurs de deux-roues sur la route.

Texte de la réponse

L'allumage des feux de croisement de jour hors agglomération permettrait, selon différentes études, d'épargner entre 5 et 8 % des tués et entre 3 et 13 % des blessés graves. Les usagers des deux-roues à moteur ont à gagner à la mise en oeuvre de cette mesure. L'important pour eux n'est pas tant d'être distingués mais d'être vus par les automobilistes et de prévenir ainsi les trop nombreuses collisions dont ils sont les premières victimes. Malgré les craintes et les interrogations qu'elle a suscitées au départ, cette recommandation faite aux usagers a été suivie de manière significative. Des différences ont cependant pu être observées dans la pratique, en fonction des conditions climatiques. En tout état de cause, une évaluation est en cours pour déterminer les conséquences de cette mesure sur l'accidentalité enregistrée durant la période concernée (entre le 31 octobre 2004 et le 27 mars 2005). Les résultats en seront connus dans le courant de l'automne 2005. Dans l'attente des résultats détaillés de cette évaluation, la direction de la sécurité et de la circulation routières maintient sa recommandation. Le Gouvernement est en tout cas très attentif à l'évolution de l'accidentalité des motocyclistes. Il paraît important de rappeler qu'en 2004 les motocyclistes ne représentaient que 0,9 % du trafic mais 15,6 % du nombre de tués, avec un risque de se tuer par kilomètre parcouru dix-neuf fois supérieur à celui des usagers des voitures de tourisme. Une diminution significative de ce chiffre, diminution qui est l'une des priorités que le Gouvernement s'est données lors des comités interministériels de sécurité routière du 24 janvier 2005 et du 1er juillet dernier, nécessite une prise de conscience par tous de la fragilité des usagers utilisant ce mode de transport. La campagne de communication nationale qui a été conduite au mois de juin 2005 à la télévision et à la radio répondait à cet objectif d'information et de sensibilisation. Les inconvénients liés à l'aggravation de ces émissions de CO2 provoquée par la légère augmentation de la consommation de carburant sont en tout état de cause considérés comme faibles en comparaison des avantages sécuritaires de la mesure. Ce surcroît d'émissions polluantes doit en effet être comparé aux gains substantiels en vies sauvées. Selon une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) de 2003, le simple respect des limitations actuelles entraînerait un gain en CO2 de 2,2 millions de tonnes et 700 000 tonnes de

carburant. L'honorable parlementaire suggère de maintenir une spécificité quant à la signalisation des deux-roues. Il convient de souligner que les dispositifs de signalisation des automobiles, notamment leur couleur, sont réglementés par des directives communautaires et par la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière en Europe. Il est en effet essentiel, du point de vue de la sécurité, que les messages transmis soient compris et interprétés sans ambiguïté par tous les usagers de la route. C'est pourquoi les dispositifs qui ne sont pas explicitement prévus par la réglementation, comme l'emploi d'une couleur différente, sont strictement interdits. Ainsi, un consensus international sur l'utilisation obligatoire en circulation d'un tel dispositif constitue un préalable pour envisager, d'une part, une modification de la convention de Vienne et, d'autre part, une évolution des directives relatives à la réception communautaire du véhicule, afin qu'il en soit équipé.

Données clés

Auteur : [M. Yvan Lachaud](#)

Circonscription : Gard (1^{re} circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 72151

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 août 2005, page 7654

Réponse publiée le : 4 octobre 2005, page 9309