



Réponse de la FFMC à la consultation publique de la Commission européenne sur l'allumage des 'feux de jour' et l'implémentation des 'feux dédiés' sur les véhicules automobiles

SOMMAIRE

- 1) - Allumage des feux automobiles de jour
- Et voilà la Commission européenne qui remet les feux de jour sur le tapis ...
- 2) Les Raisons de la Colère
- 3) Propositions de la FFMC pour la Sécurité Routière
- 4) La Foire aux Questions sur les Feux de Jour

MOUVEMENT FFMC



**Fédération Française
des Motards en Colère**
35 bis, rue des Messiers - 93100 MONTREUIL
tél. : 01 48 18 03 20 - fax : 01 48 18 03 19
E-mail : ffmc-nat@wanadoo.fr
www.ffmc.asso.fr

La FFMC est
membre de la 

Allumage des feux automobiles de jour :

Le 27 mars 2005 s'est achevée la première phase de l'expérimentation lancée par le gouvernement français concernant l'allumage des feux de croisement par les voitures hors agglomération.

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

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

La FFMC, s'est prononcée contre cette mesure qui ne fait que renforcer la position ultra dominante des véhicules automobiles sur les routes.

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

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

La FFMC a appelé les automobilistes à enterrer cette expérimentation et à n'allumer leurs feux de croisement qu'en cas de mauvaise visibilité. Elle a invité par ailleurs les cyclistes et piétons à se joindre aux manifestations et à distribuer largement autour d'eux les pétitions et tracts sur le sujet.

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

Et voilà la Commission européenne qui remet les feux de jour sur le tapis ...

"Sauver des vies grâce aux feux de jour" : sous ce titre, oh combien provocateur pour les motards français, la Commission européenne entend mener une consultation publique sur l'allumage des feux de jour.

Mais loin de réellement rechercher des avis sur la question 'faut-il recommander l'allumage des feux ?', la démarche de la Commission européenne consiste en quelque sorte à nous laisser le choix ... de la couleur.

En effet dès la première page, elle annonce un potentiel de 1 200 à 2 000 vies sauvées par cette mesure, affirme que les usagers vulnérables ne sont pas mis en danger par l'allumage des feux de jour, et que les feux de croisement ne causent pas d'éblouissement.

Par ailleurs, elle minimise la hausse de la consommation d'essence liée à cette mesure et affirme l'effet positif des feux de jour.

Arrivé à la fin de la première page, on se demande donc s'il est bien nécessaire de continuer ...

La consultation porte en réalité sur 5 options :

- ✓ utiliser les feux de croisement ;
- ✓ utiliser des feux dédiés de faible consommation ;
- ✓ et un panachage de ces deux types de mesures, s'allumant automatiquement ou non au moment de la mise de contact du véhicule.

Pour la FFMC, tout cela revient au même.

En effet, c'est le principe de précaution du fort vis à vis du faible qui serait remis en question par de telles mesures.

Il est indéniable que les voitures seront mieux vues avec les feux allumés, notamment dans des conditions de visibilité insuffisantes. Mais un conducteur voyant venir face à lui un véhicule aux lumières allumées aura son attention attirée par ce dernier, au détriment des autres usagers sans lumière comme les cyclistes et les piétons, qui sont justement les plus vulnérables.

Affirmer que ces usagers vulnérables (piétons, cyclistes) verront mieux les voitures et pourront se pousser à temps, c'est inverser le principe de précaution du fort vis à vis du faible, comme l'a martelé la FFMC au cours de la campagne menée en France en 2004-2005. C'est aussi protéger encore un peu plus les occupants des automobiles, pourtant déjà nettement mieux lotis de ce point de vue que les usagers vulnérables.

Il est ainsi regrettable de constater que la Commission européenne passe totalement sous silence le fait que depuis l'introduction des 'feux de jour' en France, le nombre de tués en voiture a certes baissé mais le nombre de morts dans les catégories piétons, vélos et cyclomotoristes a crû de +8% , +0.6% et +3.8% respectivement !

Il semblerait d'ailleurs que la Commission européenne écarte soigneusement les études qui remettraient en cause les dangers que font peser sur les usagers vulnérables, l'utilisation des feux de jour.

Sans être dupe de cette pseudo concertation dont les conclusions semblent écrites d'avance, la FFMC souhaite réagir à cette enquête publique, dénoncer le dictat d'une mesure dangereuse pour les usagers vulnérables, nocive pour l'environnement, coûteuse pour l'usager, et qui n'a en réalité pour but que de satisfaire les lobbies des fabricants d'ampoules et de tous ceux qui veulent pouvoir prétendre 'faire quelque chose' pour la sécurité routière en servant avant tout leurs intérêts particuliers.

En France, rappelons que les feux dédiés de jour ont déjà été discrètement officialisés par décret début mai de cette année.¹

La FFMC souhaite aussi mettre en avant les propositions qu'elle a formulées :

- ✓ Améliorer la vue de tous les usagers par des contrôles réguliers de la vision ;
- ✓ Améliorer la sensibilisation des conducteurs et la formation ;
- ✓ Généraliser la technologie d'allumage automatique des feux en fonction des conditions de visibilité ;
- ✓ Améliorer la visibilité des véhicules de gabarit réduit.

Elle rappelle également que le code de la route stipule déjà dans l'article 461-4 que l'allumage des feux est obligatoire quand les conditions de visibilité sont mauvaises.

¹

[1] Article R313-4-1

(inséré par Décret n° 2006-499 du 3 mai 2006 art. 2 Journal Officiel du 4 mai 2006)

Feux de circulation diurne. Tout véhicule à moteur, à l'exception des cyclomoteurs, motocyclettes, quadricycles, tricycles et véhicules et matériels agricoles ou forestiers, peut être muni à l'avant de deux feux de circulation diurne émettant vers l'avant une lumière blanche permettant de rendre le véhicule plus visible de jour.

Les Raisons de la Colère

- Visibilité des véhicules de gabarit réduit

Les deux roues sont souvent victimes de leur manque de visibilité². Le fait que, depuis 1975, les motos aient l'obligation d'allumer leurs feux de croisement en permanence constitue pour eux un indéniable facteur de sécurité.

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

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

De même, sur un carrefour dangereux, l'œil se portera automatiquement sur le camion qui arrive en face, négligeant la moto surgissant à droite. Le nombre réduit des deux-roues et leur faible gabarit mettent régulièrement à défaut leur perception par les conducteurs de voitures. Dans une voiture, le conducteur est isolé dans son habitacle fermé qui filtre beaucoup d'informations, il voit et entend moins bien que sur une moto. Il vaudrait mieux former les autres usagers de la route à intégrer la dimension deux-roues à moteur, leur expliquer à quoi ils doivent s'attendre et comment réagir.

La conduite d'une moto est différente de celle des autres véhicules car les caractéristiques d'accélération et de freinage ne sont pas comparables. Le placement sur la chaussée est aussi très différent. Une moto seule se placera à gauche de l'axe médian. Ce qui veut dire que de loin le phare de la moto pourra être confondu avec le phare gauche de l'auto qui la suit. De même le placement sur la chaussée pour un groupe de motos se fera en quinconce. La première moto décalée sur la gauche de la chaussée et la suivante décalée sur la droite. Cela veut dire que deux motos à 300m ne seront pas visuellement différenciées d'une auto avec les feux de jour.

- Le Code de la route est suffisant

Il stipule que l'utilisateur doit allumer ses feux quand la visibilité est insuffisante³. Les systèmes d'aide à la conduite permettent d'ailleurs un allumage automatique des feux des véhicules lorsque la luminosité baisse. Ce dispositif est livré en standard sur de nombreuses automobiles. Une technologie intelligente vaut mieux qu'un allumage systématique et sans discernement.

² *Dans plus de 50% des accidents impliquant une voiture et une moto, l'automobiliste reconnaît un défaut de perception du deux-roues (INRETS 2002). Le faible nombre de deux-roues motorisés diminue l'attention de l'automobiliste à leur égard. Il ne s'attend pas à voir une moto remonter entre deux files, et tournera sans jeter un coup d'œil dans son rétro.

³ "La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur d'un véhicule doit, dans les conditions définies à la présente section, faire usage des feux dont le véhicule doit être équipé, en application des dispositions du livre 3." Article R 416-4 du code de la route

- Sur-consommation : surcoût pour l'utilisateur, pollution pour la planète

L'allumage des codes provoque une sur-pollution atmosphérique avec une hausse de la consommation d'essence de +0,9% à +1,7%⁴. Cela représenterait une sur-consommation de 780 millions de litres de carburant par an. Pour l'utilisateur le surcoût concerne aussi la sur-consommation d'ampoules (estimée à 3 changements d'ampoule par an), de batteries, d'alternateurs, etc. ...

- Pas de base scientifique sérieuse pour justifier la mesure

L'expérience des Landes en France n'a rien prouvé : sur la période de l'étude (1999-2000), la baisse de 17 tués s'explique plutôt par les réaménagements des carrefours de la RN10 que par l'allumage des feux qui n'était suivi avec assiduité que par 12% des automobilistes et 25% en moyenne. En effet, dans certains départements, la baisse est encore plus forte (Puy-de-Dôme, 37 tués en moins), alors que l'expérience n'y était pas menée.

D'ailleurs, l'expérience des Landes n'avait jusqu'ici pas été jugée satisfaisante par le Ministère des Transports (Question au gouvernement n°49675 du 31 juillet 2000 et lettre du Ministre ref. CP/02002851 du 03/05/02) au Député Alain Vidalies : "la disposition ... n'a pas été retenue par le Conseil, **l'efficacité n'ayant pas été établie tant du point de vue de la sécurité routière que de la consommation d'énergie**".

De drôles de calculs ...

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

Cette enquête a été diligentée par la Communauté européenne. Selon ces travaux, synthèse de 24 études menées dans différents pays (Canada, Hongrie, USA, Israël, états d'Europe du Nord ...), l'allumage des feux de croisement de jour permettrait de réduire le nombre de tués sur les routes, selon les formules mathématiques suivantes :

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

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

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

Ces équations sont reprises par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour calculer l'impact que l'allumage des feux de croisement aurait en France.

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

La plupart des études en faveur de l'allumage des feux de jour par tous les véhicules ont été effectuées dans des pays scandinaves aux conditions climatiques extrêmement différentes des nôtres : latitude septentrionale (proximité du cercle polaire), conditions de circulation en hiver difficiles, luminosité différente, avec en particulier un crépuscule qui peut durer plusieurs heures.

⁴ Source : ADEME

Par ailleurs, le nombre de deux roues motorisés est largement supérieur en France (plus de 1 million) comparé au Danemark (30 000), à la Suède (20 000), à la Norvège (15 000), à la Finlande (13 000). En Hongrie et Pologne, le développement du deux-roues motorisé est marginal. Quant à l'Italie, la recommandation d'allumage des feux de croisement ne s'applique que sur certaines parties du réseau routier. Enfin, au Canada, la latitude est certes équivalente à la nôtre (45°) mais les conditions climatiques différentes en l'absence du Gulf Stream font que la pratique de la moto (uniquement d'avril à septembre) et la nature du réseau routier ne peuvent être comparées aux nôtres.

C'est ainsi que la FEMA⁵ a obtenu en 2001 de la Commission Européenne qu'elle ne prenne **pas de directive sur l'allumage des feux de jour**, considérant que :

- le Danemark a publié en 2001 une étude qui montre que si une "tendance positive" a pu être obtenue envers les automobiles et les cyclistes, un "effet négatif significatif" a été enregistré concernant les piétons et les motocyclistes ;
- en Finlande et en Suède, les premiers résultats étaient positifs ; mais ils ont été contestés par la suite, car il n'y avait pas eu d'amélioration en Finlande, et pire, une aggravation de l'insécurité routière en Suède les années suivantes ;
- des expériences menées en Israël et en Australie ont clairement montré **l'absence de résultats significatifs**. En Australie la mesure 'hard wiring' qui rendait systématique l'allumage des feux lors du démarrage du véhicule a été retirée.
- l'Allemagne a refusé cette mesure puisque l'obligation d'allumer les feux en cas de faible visibilité figure déjà dans le code de la route, et en raison des conséquences écologiques.

- L'illusion de la sécurité

Il a été noté que l'ABS pouvait parfois causer plus d'accidents qu'il n'en évitait car donnant la sensation au conducteur qu'il possède un 'joker frein'. C'est ce que les chercheurs appellent "l'effet de compensation" ou homéostasie du risque. Il se produit alors une sensation faussée de sûreté donc une prise de risque accrue. L'allumage des feux de jour pour les autos produira le même résultat : on croit bien voir et avoir été vu, et l'on oublie le cycliste ou le cyclomotoriste dans l'angle mort. Cet effet est marginal pour un motocycliste, conscient de manière aiguë de sa vulnérabilité en cas de choc ou de chute.

- Allumage permanent des feux : les usagers vulnérables vont trinquer

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

Lorsque l'idée de généraliser à l'ensemble de l'Europe l'allumage automatique des feux de jour a été proposée par l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles), elle a dû faire face à une levée de boucliers de la part des associations d'usagers de la route les plus vulnérables et notamment :

- FEMA : Fédération Européenne des Associations Motocyclistes ⁶
- ECF : Fédération Européenne des Cyclistes
- FEVR : Fédération Européenne des Victimes de la Route
- FIP : Fédération Internationale des Piétons

Suite à leur campagne, cette idée a été abandonnée.

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

- la moindre perception des clignotants situés à coté des codes ;
- le peu d'amélioration de la visibilité aux intersections, qui sont pourtant une zone d'accumulation d'accidents ;
- la gêne, la distraction ou l'éblouissement que peuvent causer les phares.

⁶ FEMA : Federation of European Motorcyclists Associations

PROPOSITIONS DE LA F.F.M.C. Pour une meilleure visibilité et une meilleure sécurité sur la route

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

Nos propositions sont au nombre de quatre :

Favoriser la technologie d'allumage automatique des feux en fonction des conditions de visibilité

La plupart des nouvelles voitures intègrent maintenant en série *l'allumage automatique des feux de croisement en cas de faible luminosité*. Cette innovation technique permet d'automatiser l'allumage des feux de croisement en cas de passage dans un tunnel, dans un sous-bois particulièrement sombre, à l'aube ou au crépuscule, et en cas de conditions météorologiques défavorables.

Ce système, parfaitement conforme au code de la route, ne génère pas de 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'agence nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV) notait que un minimum de 700 000 conducteurs *"seraient mieux avisés de ne jamais s'asseoir à la place du conducteur"* !

Certes, les conducteurs sont supposés posséder une acuité visuelle minimale. Le seuil était autrefois fixé à 8/10 et une loi de 1997 l'a abaissé à 5/10. Cette baisse de la vision minimale requise devait s'accompagner d'examen obligatoires des conducteurs, leur demandant de prouver que leurs yeux avaient bien les performances demandées. En pratique, ces examens n'ont jamais existé sauf pour certains professionnels de la route.

Il est donc nécessaire de mettre en place ces examens.

Améliorer la visibilité des véhicules de gabarit réduit

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

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

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

- Dans une étude récente, l'agence nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV) notait effectivement que un minimum de 700 000 conducteurs "seraient mieux avisés de ne jamais s'asseoir à la place du conducteur !"
- Communiquer autour de l'importance de la vue, et procéder à des contrôles de la vision des conducteurs serait plus approprié pour traiter cette question.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Pour chaque étude censée prouver l'efficacité des 'feux de jour', il existe une étude qui démontre l'inverse. Erreurs de méthodologie, extrapolations douteuses, études biaisées sont légion. Par souci de transparence, la FFMC met d'ailleurs l'ensemble de ces études à disposition sur son site afin que chacun puisse se faire une idée.
- Par ailleurs, l'expérience des Landes n'avait jusqu'ici pas été jugée satisfaisante par le Ministère des Transports (Question au gouvernement n°49675 du 31 juillet 2000, et lettre du Ministre (réf. CP/02002851 du 03/05/02) au Député Alain Vidalies : "la disposition ... n'a pas été retenue par le Conseil, l'efficacité n'ayant pas été établie tant du point de vue de la sécurité routière que de la consommation d'énergie").

L'allumage des feux de jour permettrait de sauver 1 000 par an en France.

- Ce chiffre est issu d'une formule purement théorique. Issue d'une enquête diligentée par la Communauté européenne et, synthèse de 24 études menées dans différents pays (Canada, Hongrie, USA, Israël, états d'Europe du Nord...), l'allumage des feux de croisement de jour permettrait de réduire le nombre de tués sur les routes, selon les formules mathématiques suivantes :

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

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

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

Ces équations sont reprises par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière pour calculer l'impact que l'allumage des feux de croisement aurait en France.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Rapportée à l'ensemble du parc routier en Français (35 millions de véhicules), l'augmentation de 2% de la consommation d'essence liée à l'allumage des feux se traduit par une augmentation de la consommation d'essence de 780 millions de litres.
- L'augmentation de la pollution atmosphérique liée aux 'feux de jours' a été évaluée par l'ADEME (Association pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie) à 1,3 millions de tonnes de CO², soit une augmentation de 1,56% de la pollution du secteur automobile.

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

y compris dans les embouteillages, aux péages d'autoroute, etc. ...

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