



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

signalisation

Question écrite n° 27042

Texte de la question

M. François Vannson attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les mesures permettant d'améliorer la sécurité routière. Garantir la sécurité de nos concitoyens lorsqu'ils empruntent les axes routiers est une exigence absolue. Cette garantie passe par des mesures coercitives et également préventives. Dans ce domaine, plusieurs initiatives pourraient compléter l'arsenal existant. Ainsi, pourraient se substituer à la signalisation tricolore actuelle les feux tricolores installés dans les pays limitrophes tels que l'Allemagne et la Suisse. Dans ces pays, le feu orange clignote pour avertir l'automobiliste que le feu va passer « au rouge ». Cet avertissement est beaucoup moins brutal que le fonctionnement de notre signalisation. Ce système permettrait, après expérimentation, de sécuriser nos carrefours où, hélas, trop d'accidents graves se produisent. La sécurité doit également être garantie pour les piétons. De nombreux accidents sont à déplorer à proximité des arrêts de bus. L'installation de ces équipements avant les passages piétons permettrait à ces derniers de traverser en toute tranquillité. Ces deux initiatives pourraient contribuer, sans augmenter l'arsenal répressif, à la sécurité routière. C'est la raison pour laquelle, il lui demande de bien vouloir lui faire part de son sentiment sur ces propositions.

Texte de la réponse

Le passage du vert au rouge des signaux tricolores est signalé à l'usager par un temps de jaune fixe qui est obligatoirement de trois ou cinq secondes. Ce délai permet à un usager, qui respecte la limitation de vitesse, de s'arrêter sans danger. Le code de la route prévoit qu'un véhicule qui se trouve trop près des feux pour s'immobiliser sans risque, au moment où le feu passe au jaune, peut franchir l'intersection sans être en infraction. Pour des raisons de sécurité évidentes, le plan de feux est calculé pour permettre à un véhicule engagé à la dernière seconde de jaune fixe, ou à un piéton engagé à la dernière seconde de vert, d'avoir dégagé la zone des conflits en temps utile. Une annonce supplémentaire de changement de couleur des feux n'est pas envisagé en France ni dans les instances internationales qui régissent ce domaine afin de ne pas créer un sentiment de sécurité excessif à l'approche des carrefours à feux. Une telle disposition aurait pour conséquence d'inciter les usagers à accroître leur vitesse. Par ailleurs, le message d'un feu jaune clignotant (à la place du jaune fixe) en France est réservé au mode de fonctionnement dégradé d'un carrefour à feux. En effet, lorsqu'une anomalie est constatée sur un carrefour (défaut d'allumage du rouge, détection de vert simultané sur des mouvements antagonistes, ...), le carrefour à feux passe en mode jaune clignotant de sécurité, signalant ainsi aux usagers que le fonctionnement des feux est en défaut et qu'ils doivent s'engager dans l'intersection avec une extrême prudence. D'une manière générale, le clignotement d'un feu (jaune clignotant, rouge clignotant pour les passages à niveau) alerte l'usager d'un danger inhabituel et le généraliser conduirait à rendre moins crédible ce message d'alerte. Pour ce qui est des arrêts de bus, il n'est pas envisagé d'imposer de façon systématique leur implantation avant les passages piétons. La mise en place d'un passage piéton est effectivement recommandée près des arrêts de bus par le Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), service technique du ministère de l'équipement, des transports et du logement mais de préférence avant l'arrêt de bus, d'après des études de sécurité, et à une

certaine distance, variable, de cet arrêt. Cependant, un passage piéton ne suffit pas à garantir la sécurité des traversées piétonnes. De nombreux piétons sont malheureusement victimes d'accident sur des passages piétons. Une étude plus globale sur le cheminement des piétons, l'environnement de la voie, la typologie de la voie est nécessaire pour déterminer l'emplacement de l'arrêt de bus, sa configuration et les aménagements indispensables pour garantir la sécurité des usagers. Pour la réalisation d'une telle étude, les décideurs et les aménageurs peuvent prendre l'attache du CERTU pour la méthodologie et les recommandations.

Données clés

Auteur : [M. François Vannson](#)

Circonscription : Vosges (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27042

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 mars 1999, page 1524

Réponse publiée le : 13 septembre 1999, page 5392