



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Développement en France des feux comportementaux

Question écrite n° 21872

### Texte de la question

M. Christophe Lejeune interroge Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur la possible extension en France des feux comportementaux. Ce dispositif est destiné au maintien de la vitesse réglementaire en agglomération, soit 50 km/h, 30 km/h plus rarement. Le feu est généralement placé sur une route dangereuse, aux abords des passages piétons ou des écoles. À l'aide de son boîtier, il détecte de loin la vitesse des automobilistes. Si celle-ci est supérieure à la limite autorisée, le feu passe au rouge. Dans le cas contraire, il passe au vert et récompense les automobilistes les plus prudents qui peuvent alors continuer de circuler sans devoir lever le pied. Cette installation permet en effet de sécuriser les riverains, de réguler la vitesse des automobilistes ou encore de réguler le trafic. Ce type de dispositif est cependant encore rare en France bien qu'il constitue un élément novateur de prévention de la sécurité routière. C'est pourquoi, devant l'intérêt de ce nouvel outil, il lui demande si un élargissement de ce dispositif à un plus grand nombre de communes est envisagé.

### Texte de la réponse

La problématique des vitesses trop élevées des véhicules en agglomération ou en entrée d'agglomération concerne de nombreuses collectivités, notamment les petites communes. Il existe différentes solutions d'aménagement pour réduire la vitesse des usagers, par exemple la réduction de la largeur de la chaussée, la pose de ralentisseurs trapézoïdaux, de plateaux piétonniers, de chicanes ou encore l'installation de radars ou radars pédagogiques. Les solutions de modération de la vitesse par l'aménagement sont à privilégier lorsque l'aménagement est possible. L'implantation de la signalisation sur les routes ouvertes à la circulation publique relève des compétences du gestionnaire de voirie tandis que la prise de l'arrêt de police de la circulation, qui est indispensable en cas d'implantation d'un feu de circulation, relève de l'autorité détentrice du pouvoir de police. A l'intérieur de l'agglomération, il s'agit du maire ou dans certains cas du président de l'établissement public de coopération intercommunale. La signalisation réglementaire est définie par l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et sa mise en œuvre est réglementée par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière prise en application de cet arrêté. Les domaines réglementaires d'emploi des feux de circulation permanents sont l'organisation de la circulation et la gestion des conflits de circulation entre les véhicules et les piétons aux intersections ainsi que la protection des traversées piétonnes et la gestion des alternats. L'utilisation de feux asservis à la vitesse pour une finalité de modération de la vitesse n'est pas conforme à la réglementation, à la fois concernant le domaine d'emploi des feux de circulation et l'asservissement du cycle de feux à la vitesse des véhicules. Toutefois, certaines collectivités les ont tout de même testés et les avantages et inconvénients de ces dispositifs sont connus. Les dispositifs de feux asservis à la vitesse comprennent deux systèmes différents : le système dit « feu sanction » dans lequel le feu de circulation passe au rouge lorsqu'un usager de la route ne respecte pas la limitation de vitesse à l'approche du carrefour, et le système dit « feu récompense » dans lequel le feu de circulation est rouge et passe au vert lorsqu'un usager approche du carrefour en respectant la limitation de vitesse. S'ils permettent dans certains cas d'augmenter le taux de respect de la vitesse limite autorisée, ils peuvent aussi induire une hausse des

infractions de franchissement de feu rouge et provoquer des comportements inappropriés car ils encouragent les usagers à accélérer lorsque le vert vient d'apparaître. Il est surtout important de comprendre qu'ils perdent leur intérêt lorsque que le trafic atteint un certain niveau. A partir d'environ 200 véhicules/heure, les systèmes ne peuvent plus filtrer la vitesse, l'état du feu (vert ou rouge) ne dépend plus de la vitesse d'approche du véhicule mais de la présence ou non de véhicules sur la chaussée, quel que soit leur sens de circulation sur la chaussée. Ces dispositifs présentent toutefois un intérêt par rapport à la finalité recherchée et intéressent de nombreuses collectivités. C'est pourquoi un cadre expérimental global est en réflexion et sera proposé aux collectivités intéressées.

## Données clés

**Auteur :** [M. Christophe Lejeune](#)

**Circonscription :** Haute-Saône (2<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 21872

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Intérieur](#)

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée au JO le :** [23 juillet 2019](#), page 6859

**Réponse publiée au JO le :** [15 octobre 2019](#), page 9026