

Communiqué de presse

Les accidents de passage à niveau – il y a un an Millas

Jacques ROBIN expert en accidentologie, auteur du site www.securite-routiere-plus.com

La majorité des accidents de passage à niveau sont dus à l'entêtement des autorités et des commissions spécialisées à ne pas vouloir admettre que, pour signifier "arrêt", le feu rouge clignotant est une signalisation impropre et contre nature. Ce feu rouge clignotant a toujours été depuis 70 ans, et sera toujours, perçu comme une interrogation floue qui n'a pas une valeur prescriptive suffisamment forte. À l'inverse, en présence d'un feu rouge fixe, les automobilistes sont habitués à s'arrêter, instantanément et sans réfléchir, alors qu'un feu rouge clignotant, qu'il soit rouge ou orange, opère sur eux comme une consigne de ralentir et de passer avec prudence.

Le rouge et l'orange sont des couleurs très voisines dont la différence n'est comprise vite et clairement que lorsqu'ils sont groupés l'un à côté de l'autre, dans le caisson habituel des feux tricolores où on les voit successivement s'allumer dans une position différente : orange au milieu, suivi 4 secondes après, du rouge en haut. On comprend sans ambiguïté et on obéit par réflexe. À l'inverse, le rouge clignotant des passages à niveau est seul, sans comparaison visuelle possible de couleur et de position. Il s'allume brutalement, sans feu orange d'avertissement : ce sont en fait les deux premières secondes du clignotant rouge qui font office d'avertissement : si le véhicule est proche il ne peut, bien sûr, pas s'arrêter pile : il passe, c'est implicitement admis. À partir de combien de secondes ce feu rouge clignotant devient-il prescriptif d'arrêt : cela dépend de l'appréciation de chacun, de sa vivacité d'esprit, de son habitude des lieux, du fait qu'il soit contraint par le temps (Millas), qu'il soit alcoolisé (Sarrazac). Pendant ces premières secondes le feu rouge clignotant est en fait compris comme une annonce de la fermeture des barrières et c'est la barrière seule qui est interprétée comme une prescription d'arrêt, lorsqu'elle est totalement fermée horizontale.

D'autres raisons montrent l'inadaptation du feu rouge clignotant aux passages à niveau, et en premier lieu l'emploi du rouge clignotant pour les trains sur le réseau ferroviaire où il signifie que "le conducteur du train peut, sans marquer l'arrêt, s'avancer en marche à vue mais sans dépasser la vitesse de 15 km/h" (art 210 de la directive S1A). À l'inverse, pour indiquer la prescription d'arrêt c'est le feu rouge fixe qui est utilisé (article 203). Est-t-il admissible que le feu rouge clignotant ait une signification inverse selon que l'on l'applique à une voie ferrée ou à une route.

De même que pour les trains, dans d'autres secteurs d'activité c'est le rouge fixe qui est adopté pour l'obligation d'arrêt : le métro, les voies fluviales, les carrefours routiers. Pour les croisements de rues, est-il admissible que selon que l'on aborde un croisement entre deux rues ou un croisement avec une voie ferrée, le signal soit différent, voire inverse. Est-il admissible que ce ne soit pas le même signal "rouge fixe" qui signifie arrêt ?

L'utilisation des feux tricolores aux passages à niveau est possible car la convention de Vienne, qui régit les règles internationale de signalisation le permet dans son article 33. On pourra objecter qu'un feu vert aux passages à niveau serait dangereux car de nature à faire accélérer, c'est une crainte justifiée, et la convention de Vienne prévoit justement que pour les passages à niveau munis de barrière on peut utiliser "un signal dans lequel manque le feu vert". La solution dans ce cas est d'implanter un bloc rectangulaire de trois optiques, semblable visuellement à celui que l'usager est habitué à voir à tous les carrefours, dont seul l'orange du milieu s'allume à l'approche du train, pour prévenir que 4 secondes plus tard le feu rouge s'allumera, exactement

comme aux carrefours. dans ce cas le feu inférieur ne s'allume ni au vert qui ferait accélérer, ni à l'orange clignotant car il conserverait le flou interrogatif du système actuel.

La France, qui s'est positionnée comme le moteur européen et international sur ce sujet des passages à niveau peut donner l'exemple en modifiant judicieusement et dès à présent son Instruction interministérielle sur la signalisation routière en remplaçant le clignotant rouge par un feu rouge fixe, dans les conditions ci-dessus. .

Cette modification ne suffira pas à éviter tous les accidents de passage à niveau car d'autres causes d'accidents existent, qui ne dépendent pas de la signalisation, comme les ratés de fermeture, très rares heureusement, ou le profil en cassis de la chaussée qui bloque les véhicules surbaissés, ou le manque d'information automatique des conducteurs de train de la présence d'un véhicule bloqué sur la chaussée.

Pour ces autres causes d'accidents des progrès sont en cours mais le caractère impropre de la signalisation par feu rouge clignotant constitue la principale cause et ce n'est pas parce que l'on s'est trompé pendant 70 ans que l'on doit manquer de bon sens et de courage pour changer.

Un dossier complet sur la sécurité des passages à niveau est consultable sur :
<http://www.securite-routiere-plus.com/pages/securite-des-passages-a-niveau.html> ou
directement sur [15 propositions pour la securite des pn](#)