

Le feu clignotant des passages à niveau : un archaïsme qui tue.

Deux nouveaux accidents mortel de passage à niveau se sont produit le 15 juillet à Avenay (4 morts) et le 3 novembre à Tossiat (2 morts). Combien faudra-t-il qu'encore d'autres enfants et d'autres mères de famille meurent pour que les autorités arrêtent de dire que 98% des accidents de passages à niveau sont dus au non respect de la signalisation alors que c'est la signalisation qui est inadaptée, abstruse et insuffisante. Combien faudra-t-il qu'encore d'autres enfants et d'autres mères de famille meurent pour que les yeux des autorités routières et ferroviaires se décillent et qu'elles admettent enfin qu'un principe de base de la signalisation est qu'un feu qui clignote n'est jamais compris comme arrêt mais "attire l'attention du conducteur sur un danger particulier" (article R.412-32 du Code de la route) et : "les conducteurs peuvent passer, mais avec une prudence particulière (art.23 de la convention de Vienne) . Et jouer sur la différence infime de couleur entre le rouge et l'orange c'est jouer avec la vie des citoyens, surtout que beaucoup de feux oranges sont presque rouges et que beaucoup de feux rouges sont presque orange ([Ressemblance orange rouge](#)).

À l'inverse, le feu rouge fixe est compris **instantanément** comme signal d'arrêt et est bien respecté par réflexe, cette instantanéité est un des principes de la sémiologie que justement on ne retrouve pas pour le clignotant rouge : lorsque brutalement on en voit un sur notre route, **on doit réfléchir** : "y-a-t-il un chantier ? " ou : "le feu est-il rouge ou orange ?" cette réflexion demande quelques secondes qui sont mortelles. Les usagers sont habitués à trouver le feu rouge fixe partout, à tous les carrefours, et il est également adopté universellement dans tous les autres domaines entre autres le métro et le domaine ferroviaire pour les trains.

Le clignotement du feu rouge aux passages à niveau est un archaïsme qui coûte cher. Et pourtant la Convention de Vienne régissant la signalisation internationale prévoit la possibilité d'utiliser le feu rouge fixe aux passages à niveau ([Vienne](#)) et prévoit d'y tracer une large ligne blanche transversale (photo [Feu rouge fixe](#)) comme cela se fait dans la plupart des autres pays. Ces deux recommandations font partie des 16 propositions présentées dans mon site www.securite-routiere-plus.com et ont été suggérées en avril 2019, mais timidement et à titre expérimental, par Mme Borne ministre des Transports : " *Lancer des expérimentations sur les infrastructures pour améliorer la visibilité et la sécurité des passages à niveau (signalisation lumineuse et marquage au sol plus visible)*).

D'autres recommandations majeures sont abordées dans les 16 propositions ([16 propositions pour la securite des pn](#)), dont entre autres d'indiquer la nature du danger en signalisation de position, à l'endroit précis du feu rouge : panneau représentant un train (panneau A8 locomotive). Pour un danger si important, il faut répéter la nature du danger à l'endroit du danger : la seule signalisation est le panneau A7 situé 150 m avant. On objectera que placer un panneau A8 (locomotive) à l'endroit du feu rouge n'est pas prévu comme dans la convention de Vienne, mais justement cette convention prévoit la possibilité de demander d'y déroger ([Vienne](#)). Une quatrième proposition, d'une grande justesse, concerne les cas fréquents où l'automobiliste reste bloqué sur la voie et n'ose pas avancer de peur de casser la barrière devant lui ([Peur de casser la barriere](#)): écrire au dos des barrières "en cas d'urgence, avancez et cassez la barrière".

(Lien du photomontage d'Avenay : état actuel et proposition [Actuel et feux fixes](#)

Lien du photomontage de Tossiat [Tossiat 2 morts](#))

Jacques ROBIN Ingénieur routier, expert accidentologue
Auteur du site www.securite-routiere-plus.com