

Les avantages de la suppression des feux aux carrefours

À l'origine, les feux ont été instaurés pour éviter les blocages dans les carrefours, puis progressivement la "priorité de passage" donnée par le feu vert a été comprise comme "droit de passer sans ralentir". Ces avantages donnés à la facilité d'écoulement du trafic se sont révélés être au détriment de la sécurité, pour plusieurs raisons.

Les dangers des feux

1 – Les franchissements directs en ligne droite. Le côté binaire "vert on passe et rouge on s'arrête" ne laisse aucune place aux dysfonctionnements de comportement involontaires ou volontaires, aucune place à l'erreur de la part des piétons ou des automobilistes. Le piéton par exemple peut ne pas bien voir la couleur du pictogramme piéton (signal R12) par temps ensoleillé ou si sa vue est légèrement déficiente, d'autant plus que les R12 sont malheureusement toujours choisis de la plus petite taille par les gestionnaires. Le piéton peut aussi s'être engagé trop tard et n'avoir pas terminé sa traversée lorsque les véhicules redémarrent en particulier le pilote d'une moto qui peut facilement dépasser par la gauche la voiture arrêtée au feu en anticipant à forte allure le moment du passage au vert alors qu'il est en approche (*exemple l'accident de Fameck, Moselle : un automobiliste Abdelkarim Frutos, 24 ans, ivre, récidiviste, envoyant un SMS, brûle de feu rouge à 100 km/h en espérant anticiper son passage au vert, et tue un homme et son fils 8 ans qui croisaient à moto 3 roues*). Du fait de la forte vitesse, ces dysfonctionnements de franchissement en ligne droite ne laissent aucune chance au piéton qui est percuté et projeté à une dizaine de mètres.

2 et 3 – Les tourne-à-gauche et les tourne à droite. Deux autres types d'accidents liés aux feux sont les manœuvres de tourne-à-gauche et de tourne à droite dans les carrefours simples sans voie spéciale affectée de tourne-à-gauche ou de tourne à droite.

2 - Le véhicule qui veut tourner à gauche, après avoir franchi son feu vert, se trouve confronté à la fois à trois autres groupes d'usagers : la file de véhicules venant en face qu'il ne veut ni ne peut couper facilement, aux véhicules le suivant par derrière et, en troisième lieu aux piétons qui, sur l'autre voie, bénéficient du pictogramme R12 vert et sont en train de traverser la chaussée. S'il s'arrête en pleine voie il contraint les véhicules suivants à s'arrêter derrière lui, ce qui le pousse à commettre l'imprudence de vouloir bénéficier du moindre petit créneau dans le trafic adverse pour s'engager prestement dans la voie de gauche en faisant le forcing pour passer malgré la présence des piétons, en prenant le risque de les percuter soit à faible vitesse, soit parfois à forte vitesse s'il a évalué le créneau du trafic adverse lorsqu'il est encore en approche (accident de Lyon).

3 - Le véhicule qui veut tourner à droite après avoir bénéficié de son feu vert, ne veut pas faire attendre les véhicules derrière lui et fait le forcing pour passer à travers les piétons qui, sur l'autre voie, ont leur pictogramme R12 vert et sont en train normalement de traverser la chaussée. Parfois cette manœuvre est mortelle pour le piéton (accident provoqué par un bus à Rennes).

La suppression des feux – La dangerosité de ces trois configurations de manœuvres, engendrant ces trois types d'accidents, est très fortement réduite si les feux sont supprimés puisque l'absence de feux enlève les raisons qui provoquent les comportements dangereux (crainte de gêner, ne pas faire attendre les véhicules derrière, forcing des piétons, vitesse...)

Pour les carrefours d'importance moyenne la plupart des feux peuvent être supprimés sans hésitation à condition de procéder au cas par cas à une vérification des dispositions de sécurité du site et en réalisant si besoin des aménagements de sécurité nécessaires. Il est très souhaitable, en plus, de profiter pour améliorer la sécurité par des dispositions complémentaires et d'instaurer le quartier ou tout au moins les abords du feu en zone 30.

La vérification des dispositions de sécurité du site et les réalisations d'aménagements de sécurité nécessaires portent sur :

Nécessaire 1 - la visibilité.

Assurer la visibilité par la suppression des masques en bordure de chaussée : bien matérialiser et signaler l'interdiction de stationner ou d'arrêt des voitures sur cinq mètres avant le passage piéton (décret du 2 juillet 2015), supprimer la dernière place de stationnement marquée 5 m avant le passage piéton (décision de la municipalité), étendre cette interdiction aux deux-roues, motorisées ou non, sur ces 5 mètres (arrêté municipal à prendre) (5 m sans stationnement)

Assurer la visibilité par la suppression des masques sur le trottoir : suppression des poubelles, plantations et bacs à fleurs, suppression de toutes les barrières censées protéger les piétons mais qui les masquent (accident mortel d'un enfant rue Curial à Paris).

Nécessaire 2 – le refuge.

Il faut un refuge borduré au milieu du passage piéton afin de ne permettre le passage que d'une voie de chaque côté si la rue est à double sens. Si la rue est à sens unique comportant deux voies, un refuge doit être placé au milieu du passage piétons, entre les deux voies. Dans le cas de plusieurs voies matérialisées, en sens unique ou en double sens, un refuge DOIT séparer chaque voie (Refuges chaque voie). Dans tous les cas le refuge évite qu'un véhicule dépasse le premier véhicule arrêté pour laisser traverser le piéton et le percute. Autre avantage : ce refuge central sécurise la traversée des piétons en leur permettant de s'y arrêter après la demi-traversée. La réalisation d'un refuge au centre des passages piétons est une nécessité incontournable. En cas d'impossibilité due à la trop faible largeur, plusieurs possibilités existent qui peuvent être complémentaires l'une de l'autre : soit mettre la rue à sens unique en la rétrécissant à 3 mètres au niveau du carrefour par des avancées de trottoir, soit réaliser un plateau surélevé sur l'ensemble du carrefour, soit marquer une ligne d'effet à 5 mètres des passages piétons (voir paragraphe suivant)

Les aménagements souhaitables d'amélioration de la sécurité portent sur :

Très souhaitable 1 – le marquage d'une ligne d'effet à 5 mètres (pas moins) en aval des passages piétons, comme cela est prévu par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2018, en trichant un peu pour qu'elle soit, et qu'elle reste après usure, suffisamment visible (traits de 25 cm de large au lieu de 15 cm prévu à l'arrêté et espacés de seulement 30 cm au lieu de 50 prévu).

Très souhaitable 2 – l'instauration du quartier en zone 30 ou tout au moins de la zone large autour du feu supprimé : zone 30 bien signalée : panneaux "Zone 30" de grande dimension (ils sont toujours trop petits), marquage "zone 30 " répété au sol et quelques radars "pédagogiques" qui affichent la vitesse.

Souhaitable 3 – dans les rues autour du carrefour concerné d'aménagements de modération de vitesse : écluse double, plateaux surélevés, petits giratoires, ou mini-giratoire (la différence réside dans le bulbe central qui, pour les "mini", est occasionnellement franchissable pour les gros gabarits)

Souhaitable 4 – au carrefour concerné réaliser un plateau surélevé englobant tout le carrefour. Comme pour les grands carrefours (paragraphe suivant), il est possible pour les carrefours de moyenne importance, de remplacer les feux par un aménagement du carrefour en giratoire, on fait maintenant des giratoires de petite taille qui nécessitent peu de place.

En ce qui concerne maintenant les grands carrefours, Selon les cas ils peuvent être :

- simplement supprimés, comme il est indiqué ci-dessus pour les carrefours de moyenne importance mais en étant rigoureux sur l'application des 2 points qualifiés "nécessaires" et les 4 points "souhaitables".
- être supprimés et remplacés par des giratoires lorsque la place le permet, c'est la meilleure solution. On fait maintenant des giratoires de taille moyenne ne demandant pas beaucoup d'emprise.
- être maintenus à feux si l'exigüité des abords et les constructions trop proches ne permettent pas d'envisager un giratoire.

Transformation possible en giratoire. Étendons-nous un peu sur la solution "giratoire"

Les piétons ont une certaine appréhension des giratoires mais il faut considérer d'une part que depuis que la sanction pour non-respect du piéton traversant est passée à 6 points de permis (décret du 17 septembre 2018), les automobilistes s'arrêtent pour laisser traverser les piétons et, d'autre part, si l'aménagement du giratoire est fait correctement, la traversée des piétons est plus sécurisée. Il importe donc que les trois points suivants ne soient pas négligés.

1 - L'éloignement du passage piéton. Tant sur la bretelle d'entrée que sur la bretelle de sortie, les passages piétons doivent être marqués en retrait de 5 à 7 mètres de la chaussée du giratoire. Pour l'entrée, cet éloignement permet au piéton de traverser derrière la première voiture qui est arrêtée car il serait extrêmement dangereux de passer devant du fait que l'attention du conducteur est entièrement occupée à guetter, sur sa gauche, l'absence de voiture qui lui permettra de s'engager prestement. Pour la bretelle de sortie, le conducteur qui sort et s'arrête pour laisser un piéton traverser, ne veut pas que l'arrière de sa voiture reste engagée sur la chaussée du giratoire, il ne s'arrêtera donc pas pour laisser le piéton traverser si le passage piéton est trop près du giratoire : le passage piéton doit donc être au moins à 5 m, et si possible 10 m.

2 - Le nombre de voies des bretelles. Pour la bretelle de sortie le danger d'une bretelle à deux voies est extrême pour les piétons, il faut à tout prix l'éviter : les bretelles de sortie ne doivent comporter qu'une seule voie. Pour la bretelle d'entrée, il est moins dangereux de réaliser 2 voies à condition de les séparer en aménageant un refuge entre les deux voies. Cet aménagement se fait couramment depuis une dizaine d'années, cela déroute un peu les automobilistes qui ne sont pas familiers des lieux et qui restent en une longue file sur la voie de droite, mais le débordement s'opère efficacement pour les habitués.

3 - Le marquage d'une ligne transversale à 5 mètres à l'amont du passage piéton. Une telle ligne indique le point où l'automobiliste doit s'arrêter lorsqu'un piéton se prépare à traverser. Cette ligne évite l'incertitude réciproque entre le piéton et le conducteur et assure la sécurité du piéton.

4 - Concernant maintenant les automobilistes : le clignotant et la largeur de la chaussée du giratoire. Une autre appréhension des giratoires concerne les conducteurs inexpérimentés à qui on a compliqué l'existence en leur faisant croire qu'il faut jongler avec le clignotant en entrant et en se déplaçant dans le giratoire alors que le code ne le demande nullement et que ces contraintes perturbent l'attention du conducteur au moment où il en a le plus besoin pour la sécurité des autres usagers piétons, cyclistes et voitures. L'usage du clignotant n'est nécessaire que si la chaussée intérieure du giratoire est marquée de plusieurs files et si, en plus on désire changer de file. A contrario, pour les giratoires "courants" il est recommandé d'éviter de réaliser un marquage médian concentrique (Bon giratoire) et pour ce faire il convient d'avoir une largeur de chaussée annulaire ne dépassant pas 9 mètres, dans ce cas, sans marquage, tout le monde roule tout naturellement l'un derrière l'autre à la même vitesse et l'on ne met le clignotant que pour sortir si le giratoire est assez grand pour éviter toute ambiguïté d'intention.