

Et si on supprimait les feux rouges?

Extraits

Article complet pour les abonnés

<https://plus.lesoir.be/82145/article/2017-02-15/et-si-supprimait-les-feux-rouges>

Par Philippe de Boeck et Selim Derkaoui (st) - 15/02/2017

J. C.

Publié le 14-02-17 à 15h00 - Mis à jour le 14-02-17 à 15h53

En France, de plus en plus de municipalités suppriment les feux de signalisation pour fluidifier le trafic. Des organisations comme Touring et VAB y sont plutôt favorables, l'IBSR moins.

Pour Benoît Godart, il faut toujours trouver le juste équilibre entre fluidité du trafic et sécurité routière.

Y a-t-il trop de feux de signalisation dans nos villes ?

Peut-être, mais la plupart du temps quand on en met un, c'est qu'il y a une bonne raison. Les faire disparaître d'un coup de baguette magique serait impossible.

Et en supprimer quelques-uns pour améliorer la fluidité du trafic ?

Pourquoi pas dans certains cas... Pas nécessairement pour les remplacer par autre chose comme un rond-point. Dans les zones 30, par exemple, les feux n'ont pas leur place et on peut laisser le carrefour en l'état à partir du moment où la circulation est apaisée. Pas besoin de mettre un rond-point, qui peut aussi coûter très cher. De là à enlever 90 % des feux comme le font certaines villes françaises, cela me paraît fort exagéré.

Qu'est-ce qui les motive à se passer de feux ?

Avant tout d'améliorer la fluidité du trafic. Mais on ne peut pas comparer Abbeville à Bruxelles. Un rond-point permet de mieux fluidifier le trafic que des feux dans la grande majorité des cas. En ce qui concerne la protection des usagers faibles (piétons et cyclistes), ceux-ci sont quand même plus en sécurité avec des feux. C'est le summum de la sécurité, même si les feux ne sont pas toujours respectés. Des études menées en Flandre ont montré que, dans certains cas, des ronds-points pouvaient être très dangereux pour les cyclistes.

Comme le rond-point Montgomery à Bruxelles, par exemple ?

C'est probablement le plus grand du pays en nombre de bandes et de véhicules qui y passent. Il est clair que si on devait le réaménager aujourd'hui, on y mettrait moins de bandes de circulation.

A Marche-en-Famenne, on a supprimé tous les feux de l'axe central par des ronds-points. Aux heures de pointe, ça bouchonne pas mal...

Oui, mais ils ont aussi supprimé une bande de circulation dans chaque sens. Y a pas de miracle. Encore une fois, cela doit se faire au cas par cas. Il faut faire attention à ce qu'on fait et ne pas faire n'importe quoi. Il ne faudrait pas croire qu'on peut supprimer tous les feux du jour au lendemain. Un rond-point prend aussi de la place, on ne sait pas en mettre partout. A Bruxelles, je ne suis pas certain que beaucoup de carrefours à feux pourraient être remplacés par des ronds-points sans expropriations. Ne rien mettre du tout pour en revenir à un carrefour classique, ce n'est pas une solution non plus.

Et des feux intelligents qui tiennent compte des flux de véhicules en fonction de l'heure et des jours ?

On doit tendre vers ce genre de solutions. Près de l'IBSR, par exemple, il y a des jours avec de longues files et des jours sans. Sur certains grands axes, les feux sont déjà intelligents à condition de respecter une certaine vitesse. C'est ce qu'on appelle la « vague verte ». Au niveau de la sécurité routière, les ronds-points ont fait leurs preuves. En agglomération, quand on remplace un carrefour où il n'y avait rien par un rond-point, on réduit le nombre de blessés et de tués de cinquante pour cent ; et de septante pour cent hors agglomération ! Cela dit, certains ronds-points sont surdimensionnés et permettent des vitesses qu'on ne devrait pas pouvoir y faire. C'est la raison pour laquelle on constate, dans nos chiffres pour la Wallonie, que les accidents sont plus graves dans les ronds-points que dans d'autres carrefours. A Genappe sur la N5, il y en a un qu'on peut prendre en ligne droite. Or, un rond-point est efficace quand il réduit la vitesse, c'est-à-dire 30 km/h en agglomération et 50 hors agglomération.

Selon Michel Duchène, vice-président de Bordeaux métropole en charge des grands projets d'aménagement urbains, supprimer des feux rouges responsabiliserait les usagers et permettrait ainsi de limiter le nombre d'accidents.

Pourquoi serait-ce utile de supprimer des feux rouges en ville ?

Trop de signalisation nuit à la signalisation, ça devient totalement inutile. Beaucoup de pays nordiques l'ont déjà fait et ça fonctionne très bien. Nous avons donc réduit la signalisation, aussi bien verticale qu'horizontale, en supprimant essentiellement des carrefours à feux qui nous paraissaient entraîner plus d'accidents que l'inverse. Et cela concerne l'ensemble de l'agglomération, non l'hyper-centre uniquement. Supprimer les feux incite les usagers à être plus

attentif à l'automobiliste, aux piétons et aux cyclistes. On s'en est rendu compte, car c'est mené depuis un an et demi dans l'agglomération bordelaise. Cela renforce la signalisation, la sécurité et d'une certaine manière les usagers sont beaucoup plus attentifs aux autres et à l'espace public dans lequel ils se déplacent, et en particulier attentifs aussi aux autres usagers d'ailleurs. C'est une manière de se rendre soi-même responsable. De plus, les feux coûtent relativement chers, non seulement en entretien, mais aussi en consommation énergétique. Un feu, c'est 5000 euros par an en investissement, et en consommation c'est 1000 euros d'électricité par an. Cela s'inscrit ainsi dans une logique plus vaste d'écologie urbaine et de développement durable. Mais d'une manière générale, c'est un choix qui a été fait pour plus de sécurité. C'est un choix presque politique aussi, à savoir modifier l'aspect de la ville, la rendre plus agréable à vivre et pousser les gens à être d'avantage respectueux de l'autre dans ses déplacements.

Mais par quoi remplacer les feux rouges ?

Nous avons 900 feux dans l'ensemble de la métropole, et pour le moment 28 carrefours à feux ont été supprimés, et nous visons environ 250 à 300 suppressions. Avant de supprimer les feux, on mène une étude de circulation. Et après, on remplace les feux par pratiquement rien. Un peu de signalisations au sol, évidemment, dont le passage piéton. Mais aussi parfois des îlots aux carrefours pour réduire la voirie et inciter l'automobiliste à ralentir. Cela se fait dans d'autres secteurs où il n'y a pas de feux. La priorité est, d'une certaine manière, mettre les usagers en insécurité pour qu'ils soient plus attentifs, pour leur rappeler qu'un feu ne vous protège pas, car c'est le cas seulement s'il est respecté. Il vaut mieux, quand on arrive au passage protégé et qu'il n'y a pas de feu, se demander « est-ce que la voiture arrive ? ». Puis, vous vous inquiétez et vous prenez en compte l'attitude de l'automobiliste pour se demander si vous passez, ou au contraire vous ne passez pas. Cela force aussi l'automobiliste à être plus civique, car c'est le piéton qui est prioritaire.

Cela favoriserait-il une meilleure fluidité dans n'importe quel cas ?

Il y a eu une meilleure fluidité dans certains secteurs oui, mais pas dans tous, effectivement. Dans d'autres où la pression piétonne est plus importante, cela ne rend pas forcément les choses plus fluides et rapides, mais ça peut cependant éviter l'effet « accordéon » au niveau d'un certain nombre de carrefours, transformés en ronds-points urbains ; la fluidité d'une manière générale est nettement améliorée, ainsi que la fluidité des véhicules. Donc finalement, une circulation plus fluide est aussi bien mieux sécurisée.

Cette mesure fut-elle bien accueillie par l'ensemble des usagers, mais aussi des piétons ?

Cela a été plutôt bien accueilli. Sur certains sites il y a eu quelques disputes, lorsqu'il y a un conflit entre des piétons et des automobilistes par exemple. Mais, en même temps, il vaut mieux parfois quelques disputes plutôt que des accidents.

Les feux rouges sont en voie de disparition mais pas à Bruxelles (Sondage)

Extraits

Article complet pour les abonnés

<https://www.lalibre.be/belgique/les-feux-rouges-sont-en-voie-de-disparition-mais-pas-a-bruxelles-sondage-58a310bccd702bc3192ef057>

De Philadelphie à Nantes en passant par Drachten (aux Pays-Bas), les feux tricolores sont menacés. Les autorités de plusieurs villes, communes, provinces, régions sont en train de faire disparaître les *magnifiques* poteaux illuminant de mille feux nos villes et nos campagnes.

Cette machinerie qui consiste à remplacer les feux de signalisation par des ronds-points s'est répandue comme une tâche d'huile dans certaines agglomérations françaises : Bordeaux, Nantes, Abbeville, Niort, Rouen... Elles massacrent sans honte leurs poteaux pour y mettre des giratoires.

L'expérience de Philadelphie plaide en leur faveur : 25 % d'accidents en moins aux carrefours où les feux inutiles ont été supprimés. Pour l'association de mobilité Touring, notre pays est envahi de feux et une partie d'entre eux est inutile. *"Les feux de circulation sont responsables de la moitié des files et, par conséquent, la moitié de la pollution"*.

En Wallonie, cet abattage rituel des feux inutiles a déjà débuté. Audrey Jacquiez, porte-parole du ministre wallon des Travaux publics Maxime Prévot (cdH), explique : *"Depuis des années, pour des raisons de sécurité routière ou de mobilité, nous remplaçons les carrefours à problèmes par des carrefours giratoires. Pas tous, car certains jouent un rôle précis, priorité aux bus par exemple"*.

Pour l'IBSR, certes, nos braves feux engendrent des accidents, inattention ou vitesse inadaptée, mais les ronds-points restent les intersections les plus dangereuses. *"Paradoxalement, c'est dans les ronds-points que les accidents sont les plus graves, du moins en Wallonie et à Bruxelles"*, explique l'expert en matière de sécurité routière, Benoit Godart, de l'IBSR. Selon les statistiques de l'institut, *"les accidents résultant d'une perte de contrôle du véhicule sont plus fréquents dans les ronds-points que dans les autres types d'intersection (28 % des accidents corporels en ronds-points consistent en une perte de contrôle d'un usager seul, contre un obstacle ou sans obstacle). En outre, les victimes*

cyclistes et motocyclistes sont plus fréquentes en ronds-points que dans les autres types d'intersection. "

Mais malgré ces données plaidant en faveur de nos sémaphores routiers, ils disparaissent progressivement. Peut-être un jour auront-ils leur place dans les musées.

Bruxelles préfère les carrefours à feux

La situation de la capitale est un peu différente. Camille Thiry, porte-parole de Bruxelles-Mobilité, explique que contrairement à la dynamique wallonne, Bruxelles n'échange pas ses carrefours à feux pour des ronds-points.

"Premièrement, un rond-point nécessite plus de place, ce que nous n'avons pas forcément à Bruxelles. Deuxièmement, à beaucoup de carrefours, nous devons respecter la priorité des transports en commun, ce que seuls les feux permettent. "

En outre, le coût de ce genre de travaux a son importance. *"Pour un rond-point ordinaire, l'asphaltage, les oreilles de trottoir, les bordures et l'éclairage, il faut compter 200.000 euros. Des ronds-points plus importants coûtent entre 700.000 et 1 million d'euros. S'il y a en plus une plantation ou une œuvre d'art, ça va chercher plus loin !"*