



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Autoroutes et routes

Question écrite n° 6978

Texte de la question

M Jacques Blanc attire l'attention de M le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, sur le problème suivant : en un moment où les mauvais résultats, pour 1988, en matière de sécurité routière, ont paru suffisamment graves au Gouvernement pour que soit prise une série de dispositions tendant à redresser la situation, plus spécialement par des actions portant sur le comportement des conducteurs, il paraît évident qu'aucun des facteurs pouvant contribuer à améliorer la sécurité des personnes ne saurait être négligé. Or, il lui fait observer que depuis quelque temps, plusieurs accidents (dont notamment un il y a deux mois sur l'autoroute A 61, aux confins des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, et un autre, tout récemment en région parisienne, tous deux particulièrement dramatiques et dont les médias, pour le second en tout cas, se sont largement fait l'écho) ont mis en évidence l'intérêt que peut présenter l'éclairage routier pour la diminution des risques. Certains de nos voisins, la Belgique, en particulier, l'ont bien compris et installent progressivement l'éclairage sur l'essentiel de leur réseau ; plusieurs pays, en Europe et hors d'Europe, s'engagent aussi dans le développement de l'éclairage routier pour accroître la sécurité par l'amélioration des équipements ; en outre, sur la base de travaux d'experts internationaux, une recommandation de l'OCDE de 1986 préconise « un éclairage de bonne qualité sur les itinéraires les plus importants ». Il lui signale cependant que la « Revue générale des routes et des aérodromes » a publié récemment (no 656 d'octobre 1988) un article intitulé « Le rôle de l'éclairage public, dans la rue, la nuit », où certains fonctionnaires de son ministère ne reconnaissent l'utilité de l'éclairage qu'en zone urbaine, estiment qu'« en zone périurbaine, la nécessité d'une installation n'est pas aussi certaine », affirment qu'en rase campagne (bien que par son titre, l'article n'ait semblé vouloir traiter que le volet urbain), l'éclairage des phares est suffisant et contestent même la fiabilité des études de certains services du ministère de l'équipement et du logement, établissant l'efficacité de l'éclairage dans la réduction du nombre des accidents. En conséquence, il lui demande : 1o si ces points de vue sont l'expression authentique de la politique de l'Etat au regard de l'éclairage routier ou s'ils n'engagent que la seule responsabilité de ceux qui les expriment ; 2o sur un plan plus général, quelle est l'orientation de sa politique en ce domaine et quelles sont aussi les mesures, tant au niveau de l'action que de la réflexion, qu'il lui a paru utile de prendre à la suite des accidents, très significatifs, qui ont suscité la présente question.

Texte de la réponse

Reponse. - Il est incontestable que l'insécurité routière est plus grande la nuit que le jour et ce sur l'ensemble du réseau. Toutefois, le manque de visibilité n'en est pas le seul facteur en cause. La fatigue des conducteurs et l'augmentation des vitesses pratiquées sont également à l'origine de l'importance, d'une part, du nombre des accidents, d'autre part, de leur gravité. Ainsi, sur un ensemble des 6 599 accidents analysés par des enquêtes « Reagir », l'éclairage est cité 319 fois comme facteur, soit dans 10,4 p 100 des accidents mortels de nuit alors que la fatigue est citée 695 fois. La politique nationale en matière d'éclairage a été définie dans la circulaire du ministère de l'équipement du 25 avril 1974. Cette circulaire précise que l'éclairage sur autoroute est nécessaire quel que soit le trafic au droit et à proximité des postes de péage, dans les tunnels et aux échangeurs. Lorsque le trafic est compris entre 25 000 et 50 000 véhicules par jour, il convient d'éclairer la totalité de l'autoroute si les

échangeurs sont interdistsants de moins de 5 kilometres. Lorsque le trafic est supérieur à 50 000 véhicules par jour, la totalité de l'autoroute doit être éclairée, quelle que soit la distance entre échangeurs. Sur les routes nationales, l'éclairage est en règle générale réservé aux traversées d'agglomérations et à des sections ou carrefours particulièrement dangereux la nuit. De tels seuils ne sont que très rarement atteints actuellement sur le réseau concédé. Toutefois, la forte croissance du trafic constatée ces dernières années peut accélérer l'échéance à laquelle certains projets d'éclairage seraient susceptibles d'être pris en considération. Enfin, lorsqu'elle est justifiée par un enjeu de sécurité important, l'installation ponctuelle d'éclairage peut être réalisée au titre des aménagements de sécurité du réseau routier national. Cette politique n'est pas fondamentalement différente de celle des pays voisins. En effet, seule en Europe la Belgique a entrepris l'éclairage systématique de ses autoroutes, compte tenu de la proximité des échangeurs, et il faut noter que dans certains projets récents, elle y a renoncé. En ce qui concerne l'efficacité de l'éclairage en matière de sécurité, les études menées sur le réseau autoroutier belge ont montré une forte corrélation entre la présence d'éclairage et la diminution de la gravité des accidents. Ces résultats ne peuvent être transposés à l'ensemble du réseau autoroutier français, où la gravité nocturne des accidents est sensiblement la même que la gravité diurne. On considère toutefois que l'éclairage d'une section induit une augmentation des vitesses et que la présence ponctuelle d'éclairage est perçue par l'utilisateur comme un signal de danger. La comparaison des taux d'accidents (nombre d'accidents par million de véhicules - kilomètres) entre les autoroutes éclairées et non éclairées ne fait pas apparaître de façon évidente des gains de sécurité liés à l'éclairage, comme le montre le tableau suivant (pour l'année 1986) :

AUTOROUTES	AUTOROUTES	concedees	non concedees	nonlargement		
eclairées	eclairées	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Taux pour 108 V - kilometres
Accidentés	6,0	13,19	125,2	Taux	0,8	2,40,5
Taux nuit/taux jour	Accidentés	2,22,8	Taux	3,24,9	Ainsi, dans l'hypothèse où l'éclairage permettrait d'éviter 30 p 100 des accidents de nuit, l'intérêt économique de cet investissement, comparé à d'autres aménagements de sécurité, ne serait justifié qu'à partir d'un trafic quotidien d'environ 50 000 véhicules.	

Données clés

Auteur : [M. Blanc Jacques](#)

Circonscription : - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6978

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et logement

Ministère attributaire : transports routiers et fluviaux

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 décembre 1988, page 3719