



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

autoroutes et routes express

Question écrite n° 10415

Texte de la question

M. Léonce Deprez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur une récente proposition de la Direction des routes tendant à modifier une circulaire de 1974 qui régit l'éclairage du réseau autoroutier et des voies rapides. Selon ses informations, les nouveaux critères d'éclairage des autoroutes et voies rapides seraient une circulation de 100 000, voire 150 000 véhicules par jour, ce qui limiterait à une centaine de kilomètres les voies à équiper, contrairement aux 1 200 kilomètres de liaisons autoroutières supplémentaires qui devraient l'être, en application de la réglementation de 1974. Si l'on souligne, dans les services de la direction des routes, que l'éclairage représente un coût de 2 millions de francs par kilomètre, il n'est pas inutile, aussi, de rappeler qu'un accident mortel coûte 2 millions à la société. Aussi lui demande-t-il la nature, les perspectives et les échéances de son action ministérielle, puisque, selon ses informations, « aucune étude n'établit de corrélation entre la sécurité et l'éclairage », (Le Monde, 30 janvier 1998). Avant de prendre une telle décision, il lui demande s'il lui semble pas nécessaire de procéder, effectivement, à des études.

Texte de la réponse

L'éclairage du réseau autoroutier et des voies rapides est actuellement régi par deux instructions techniques émanant de la direction des routes, l'une de 1985, sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison, l'autre de 1990, sur les conditions techniques d'aménagement des voies rapides urbaines, dont font partie les autoroutes urbaines. La première instruction indique que, en règle générale, les autoroutes de liaison ne comportent pas d'éclairage. Cependant, l'éclairage est reconnu nécessaire au droit et à proximité des postes de péage en pleine voie autoroutière et dans les tunnels. Il peut également être opportun, dans les cas où l'autoroute traverse ou avoisine une zone dont l'éclairage risque de gêner la circulation sur l'autoroute, par exemple à proximité immédiate d'une zone industrielle, d'un aéroport ou d'une aire annexe fortement éclairée. Il peut être encore utile d'éclairer les viaducs où la réduction des caractéristiques est très importante. L'intervalle entre deux sections éclairées ne doit pas être inférieur à 200 mètres. La deuxième instruction reprend les prescriptions de la circulaire n° 74-76 de la direction des routes et de la direction de la sécurité et de la circulation routières relative à l'éclairage, aux feux de signalisation et aux passages dénivelés sur routes nationales. Elle impose l'éclairage des voies rapides urbaines lorsqu'elles supportent un trafic journalier supérieur à 50 000 véhicules par jour ou un trafic journalier supérieur à 25 000 véhicules par jour si les échangeurs sont distants de moins de 5 kilomètres. Dans les autres cas, l'éclairage n'est réalisé qu'aux échangeurs. Une soixantaine d'études ont été rassemblées par la commission internationale de l'éclairage. Ces études n'ont pas toutes été réalisées sur des bases permettant de comparer les évolutions, sur différents types de voies, pendant des périodes d'observation suffisantes. Seules quelques-unes de ces études permettent de dégager des enseignements. Il apparaît clairement que, en agglomération, l'éclairage des autoroutes urbaines et suburbaines a un effet positif, même s'il est modeste, sur la sécurité. Cet effet est d'autant plus marqué que les échanges sont fréquents. Les résultats restent cependant très variables selon les sites, l'intensité des trafics et les conditions météorologiques. En rase campagne, il n'est pas possible de conclure objectivement à une amélioration de la sécurité apportée par l'éclairage des autoroutes. Des interrogations très fortes subsistent

encore quant à l'intérêt de l'éclairage des échangeurs. On peut expliquer ces résultats grâce aux analyses de comportement des usagers menées en France en 1984 et 1986. Elles montrent que la présence de l'éclairage ou son amélioration augmentent le confort de conduite mais entraînent un accroissement des vitesses et du taux d'indiscipline aux limitations, alors qu'en même temps on peut constater une réduction des distances intervéhiculaires. Cela est en fait lié à un phénomène physiologique qui conduit l'usager à surestimer les distances. Il est aussi très probable que, par temps de brouillard, l'éclairage traditionnel a une action défavorable de réduction des contrastes et de la distance réelle de visibilité par des effets de halo, alors même qu'il peut inciter les usagers à pratiquer des vitesses plus élevées. Compte tenu de l'amélioration, modeste mais réelle, de la sécurité sur les voies rapides urbaines éclairées, le ministère mène actuellement une réflexion préalable à l'élaboration d'une circulaire concernant ces voies. Contrairement à certaines informations diffusées par la presse, il n'a jamais été question de relever le seuil de trafic moyen journalier de 50 000 à 100 000, voire 150 000 véhicules par jour ; ce paramètre n'est à l'évidence pas représentatif du trafic nocturne. La réflexion engagée ne vise qu'à adapter les instructions actuelles en prenant mieux en compte la fréquence des échangeurs et la réalité du trafic nocturne de manière à mieux assurer le confort et la sécurité des usagers lorsqu'ils circulent de nuit. Sans négliger les effets bénéfiques de l'éclairage dans certaines situations, les services du ministère s'attachent à l'amélioration de la sécurité sur les autoroutes et voies rapides en développant d'autres actions, comme la suppression des obstacles et la mise en oeuvre de dispositifs de retenue efficaces ou le développement de dispositifs de guidage passifs tels que le balisage latéral rétro-réfléchissant, les marques sur chaussée visibles de nuit par temps de pluie ou les marques protubérantes sonores. L'ensemble de ces mesures s'inscrit dans le plan d'actions que le ministère de l'équipement, des transports et du logement a décidé de mettre en oeuvre pour atteindre l'objectif que le Gouvernement s'est fixé de réduire de moitié le nombre des tués sur les routes au terme des cinq prochaines années.

Données clés

Auteur : [M. Léonce Deprez](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10415

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 février 1998, page 985

Réponse publiée le : 10 août 1998, page 4456