



Association pour la Sauvegarde du Ciel et de
l'Environnement Nocturnes (ASCEN)

ASBL

ÉCLAIRAGES PUBLICS
ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le premier argument en faveur de la multiplication de l'éclairage nocturne est celui de la sécurité face à la criminalité. L'autre argument est celui de la sécurité routière. Il est vrai que la nuit est particulièrement « *accidentogène* ». Beaucoup de décès ont lieu la nuit sur nos routes alors que le nombre de véhicules en circulation y est beaucoup moindre que pendant la journée.

Les autorités de notre pays ont donc pensé par le passé qu'éclairer plus devrait permettre de réduire les accidents et les morts sur nos routes. Mais alors, pourquoi y a-t-il plus de morts par kilomètre parcouru en Belgique que chez nos voisins, qui eux ne pratiquent pas un éclairage routier et autoroutier aussi important ? Cette situation mérite que l'on se pose des questions.

En 2007 et les années suivantes, en Wallonie, 650 km d'autoroutes, ont été éteintes une bonne partie de la nuit (de 0 h 30 à 5 h 30). Tout n'a pas été éteint : à Mons 26 km, à Charleroi 29 km, à Liège 144 km resteront allumées. Si on interprète à la lettre les documents « *publicitaires* » qui encouragent la mise en place des éclairages routiers, on aurait dû s'attendre à une montée en flèche du nombre d'accidents pendant ces extinctions quotidiennes. Or il n'en a rien été. Pourquoi ?

L'« *étude norvégienne* », que l'on nous cite très souvent et qui donne une réduction de 65% des collisions nocturnes mortelles, ne fonctionne visiblement pas ! Pourtant on n'hésite pas à en faire état pour promouvoir l'éclairage des routes.

Nous allons voir qu'il existe d'autres études qui donnent un avis plus nuancé et, même pour bon nombre d'entre elles, qui vont à l'encontre de cette « *étude norvégienne* » et des idées reçues en cette matière.

Étude belge sur l'éclairage des routes et autoroutes

Peu d'études ont été faites en Belgique sur les effets de l'éclairage sur la sécurité, qu'elle soit publique ou routière. Comme si cela allait de soi et qu'il n'est pas nécessaire de démontrer la relation « *lumière artificielle = sécurité* ».

Pourtant, en matière de sécurité routière, une étude du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET, l'ancien DGO1), publiée en Belgique en décembre 2002 (1) nous parle du lien entre infrastructures et accidents.

Yvon Loyaerts, inspecteur général des Ponts et Chaussées en région Wallonne, commente les

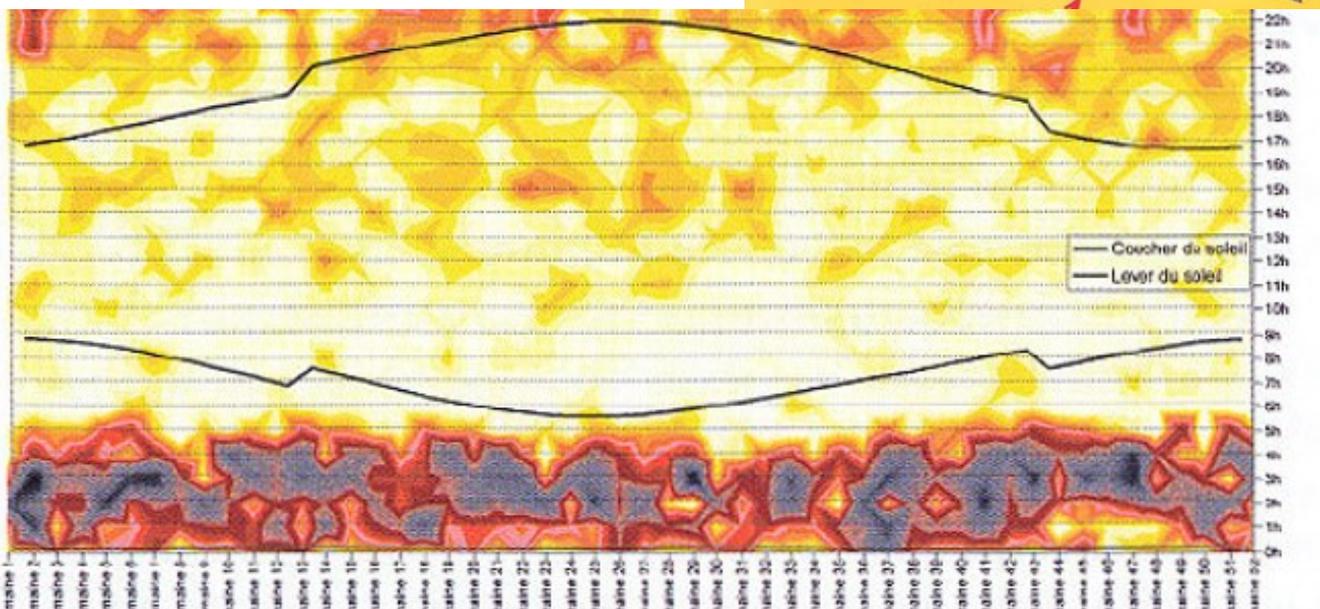
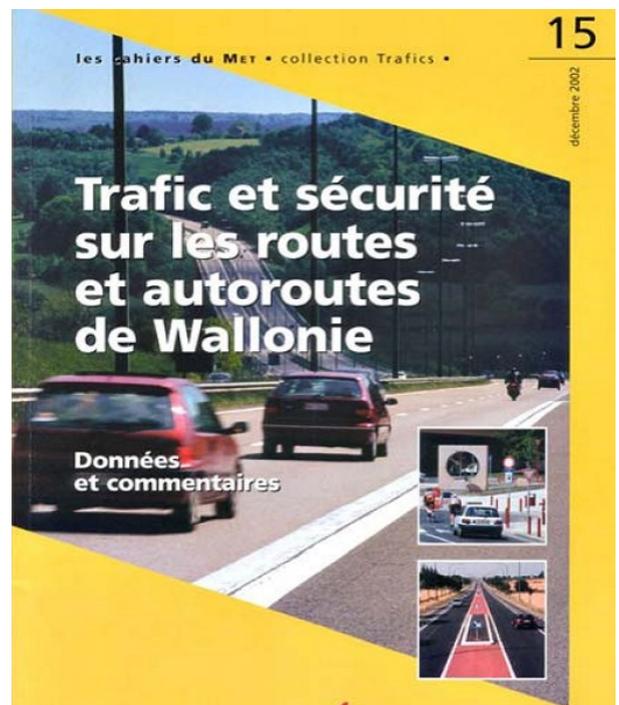


Figure 1. Comparaison de la fréquence des accidents avec les courbes du lever et du coucher du soleil (données 2000). Aucune relation n'est décelée entre la fréquence d'accidents et le fait que le soleil soit couché ou levé..

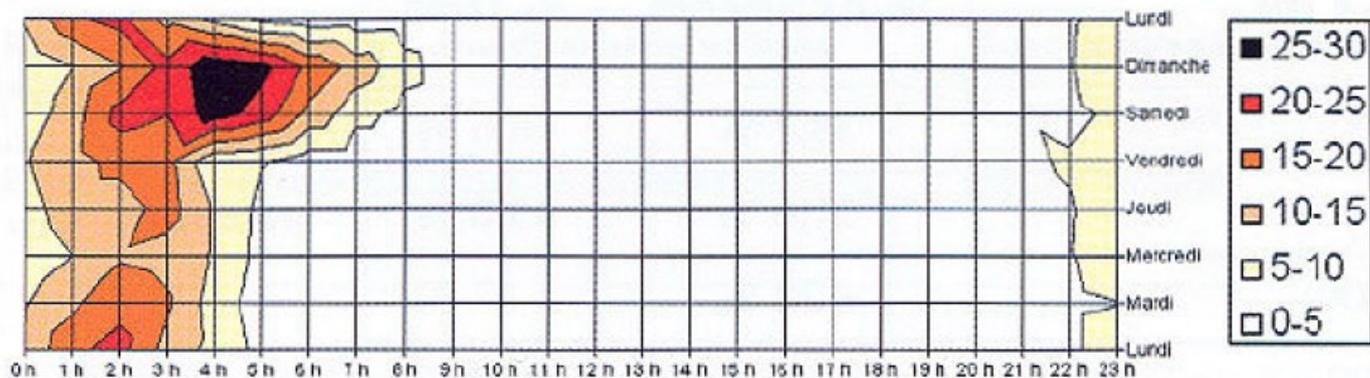


Figure 2. Rapport entre accidents et trafic sur les autoroutes, suivant l'heure et le jour. Le rapport entre les accidents et le trafic sur les autoroutes varie fortement suivant l'heure et le jour.

| | % Accidents | % Trafic | Rapport |
|---|-------------|----------|---------|
| Nuit du coucher au lever du soleil sans la période 2 h-6 h | 16% | 16% | 1 |

Figure 3. Pourcentages des accidents et du trafic la nuit

statistiques concernant l'éclairage public et révèle une conclusion étonnante :

« L'éclairage le long des autoroutes n'apporte pas un plus en matière de sécurité routière. Certes, il accroît la visibilité du conducteur, mais celui-ci se sent plus en sécurité et appuie sur l'accélérateur. [...] L'idéal serait de privilégier un éclairage plus intelligent, placé là où c'est nécessaire.

Citons encore le chiffre de 35 morts par an sur les poteaux d'éclairage en Belgique... **Un éclairage minimum s'avère tout aussi sécuritaire, et parfois même plus qu'un éclairage trop élevé. Une route plus éclairée se traduit généralement par un accroissement de la vitesse des automobilistes.** »

En prenant, comme définition de l'obscurité, la fourchette horaire allant du coucher au lever du soleil sans la période 22 h – 6 h, on obtient un rapport accidents/trafic égal à 1 (16% accidents/16% trafic), ce qui est, d'une certaine façon, normal (voir **figure 3**).

Sur le diagramme de la **figure 1**, aucune relation n'est décelée entre la fréquence d'accidents et le fait que le soleil soit couché ou levé.

Deux conclusions peuvent être tirées des données statistiques de l'étude du MET. Soit l'éclairage d'une partie du réseau routier et autoroutier « efface » le facteur obscurité. Soit l'éclairage des

routes et des autoroutes ne joue qu'un rôle mineur dans la sécurité routière, comme l'obscurité elle-même.

La seconde assertion semble se confirmer sur la **figure 4**, lorsque l'on compare notre situation, où une grande partie du réseau est éclairée, à celle d'autres pays ou d'autres régions, où l'éclairage des routes est nettement moins généralisé.

La part des accidents nocturnes varie, certes, mais indépendamment de l'éclairage ou non du réseau routier. Celui-ci aurait donc une influence minime.

Les effets bénéfiques de l'éclairage des routes et des autoroutes seraient, en fait, compensés par

| Nuit (coucher - lever du soleil) | % Accidents | % Tués |
|-------------------------------------|-------------|--------|
| France (2000) | 33,2 % | 46,6 % |
| Wallonie (2000) | 31,6 % | 49,8 % |
| Belgique (2000) | ± 28 % | ± 47 % |
| Espagne (2000) | 36,6 % | 45,2 % |
| Royaume-Uni (2000) | 27,3 % | 41,5 % |
| Allemagne | ± 23,5% | |
| Suède | ± 25 % | |
| Portugal | ±28% | |
| Suisse | ±30% | |

Figure 4. Comparaison du pourcentage d'accidents et de tués la nuit dans différents pays ou régions d'Europe.

les effets négatifs, les « effets pervers. »

Ainsi, l'éclairage procure un faux sentiment de sécurité chez certains conducteurs. Le fait de voir mieux et plus loin les incite à rouler plus vite. Or, des vitesses plus élevées engendrent aussi des accidents plus dramatiques.

Sur les autoroutes les vitesses sont élevées. Le conducteur dispose d'un champ visuel de largeur réduite et, eu égard aux distances de freinage, il doit voir loin devant lui.

Or, l'apport de l'éclairage continu permet de prolonger la distance de vision avec une acuité suffisante et d'améliorer la perception de l'environnement. De plus, comme les déplacements de nuit s'effectuent plutôt sur de longues distances et durées - là où la composante visuelle est très importante -, l'éclairage continu constitue d'autant plus un supplément de confort intéressant.

L'effet de conjonction ou d'addition du facteur obscurité à d'autres facteurs, comme les circonstances atmosphériques défavorables (pluie, brouillard), n'est pas examiné dans ce rapport. Néanmoins, il semble y avoir un effet positif de l'éclairage en cas de brouillard. Par contre, aucun effet positif, ou du moins aucun effet significatif, n'est signalé en cas de pluie.

Enfin, la monotonie du trajet constitue le principal problème des autoroutes interurbaines, qu'elles soient éclairées ou non.

Dès lors, utiliser, de manière ponctuelle, l'éclairage de l'autoroute, ou de ses abords, pour rompre cette monotonie, pourrait s'avérer une piste intéressante. Ainsi, une étude récente, menée en France et en Belgique sur l'hypovigilance et les microsommeils des conducteurs, met en évidence l'intérêt que pourrait représenter la rupture de monotonie d'un trajet grâce à l'éclairage de certains points.

En conclusion, l'éclairage constitue un facteur non prépondérant dans l'explication des nombreux accidents de nuit. D'autres facteurs interviennent de façon beaucoup plus significative : l'alcool, la drogue, la fatigue, la vitesse et, surtout, le rythme biologique,

Cependant, l'éclairage ne relève pas uniquement du domaine de la sécurité routière. Il joue certainement un rôle dans l'apport de confort qu'il procure, notamment lors de mauvaises conditions météorologiques ou pour les personnes

plus âgées, dont l'acuité visuelle baisse.

D'importants facteurs socioéconomiques et écologiques entrent également en ligne de compte

Étude hollandaise : +57% d'accidents nocturnes !

En Hollande, les Ponts et Chaussées (« *Rijkswaterstaat* ») nous donnent les résultats d'une étude (2) où augmenter l'éclairage a parfois une influence négative sur la sécurité.

Dans une comparaison de rendement pour six sortes de mesures de sécurité effectuée en province de Gelderland (Pays-Bas), le score de l'éclairage était le plus mauvais. Cette mesure - la plus chère - augmentait le nombre de victimes du trafic automobile. Par contre, la mesure la meilleure était celle des plateaux qui est bon marché (dans la partie bâtie de l'agglomération).

Après avoir placé l'éclairage sur 14,2 km de route provinciale, **les accidents de nuit (entre 24h00 et 6h00) ont augmenté de 57 %** dans les deux années qui ont suivi la mesure, par rapport aux trois années précédentes. Pour la totalité de la journée, l'augmentation était de 18 %. Le jour seul donnait quant à lui 7 %.

Le chercheur Peter van der Dussen, qui a étudié à l'école de Breda la comparaison de ces rendements, pense que l'on roule plus vite parce qu'il y a plus de lumière. Aucune recherche sur cette théorie n'a été faite. Par contre, une étude de type « avant-après » effectuée par les Ponts et Chaussées a montré une relation entre l'éclairage et la vitesse sur l'A12.

Étude britannique sur l'éclairage des ronds-points

De même, dans un article paru dans le numéro de juin/juillet 1995 de la revue « *The Lighting Journal* » (3), les auteurs R. G. Jacoby et N. E. Pollard nous livrent quelques statistiques sur les accidents de la route, en Angleterre, de jour comme de nuit, au niveau des ronds-points, éclairés ou pas, sur routes à la fois nationales et départementales.

Les chiffres concernent la période 1987-1991. Un total de 417 accidents corporels fut enregistré au niveau de 94 ronds-points éclairés sur routes nationales, correspondant à un taux annuel de 0,11 accidents corporels par million de véhicules.

Sur ce total, 81 sont arrivés de nuit, correspondant à un taux de 0,09 accidents corporels par million de véhicules. Il en résulte que ces chiffres ne montrent pas de différence significative de ce taux, entre le jour et la nuit, au niveau des ronds-points éclairés, sur grands axes.

Concernant les ronds-points non éclairés sur ces mêmes grands axes, 21 accidents corporels ont été enregistrés, correspondant à un taux de 0,08 accident corporel par million de véhicules.

Parmi ces 21 accidents, 7 se sont produits de nuit, correspondant à un taux de 0,10. Là encore, on ne constate pas d'évolution significative de ce taux entre le jour et la nuit.

L'ensemble de ces statistiques révèle une réalité surprenante : « **Il n'y a pas de différence significative constatée entre le jour et la nuit, du taux d'accidents corporels par million de véhicules au niveau des ronds-points, qu'ils soient éclairés ou pas.** »

L'autoroute A16 dans le Pas-de-Calais, éteinte pour des raisons d'économie et de sécurité !

Le 17 novembre 2006, Le Préfet de Région, en France dans le Pas-de-Calais, a décidé d'éteindre les derniers lampadaires qui restaient allumés sur l'autoroute A16, entre Boulogne-sur-Mer et la frontière belge.

Cette décision a été prise pour des raisons économiques (les dépenses s'élevaient à 900.000 € par an pour l'entretien et la maintenance des candélabres), mais également pour des raisons liées à la sécurité : « **aucune démonstration n'est faite que l'éclairage améliore la sécurité** ».

En effet, la DIR (Direction Interdépartementale des Routes) Nord indique (4), statistiques à l'appui, que l'éclairage de l'autoroute A16, aujourd'hui interrompu, n'améliorait pas la sécurité routière. Au contraire. L'A16 éclairée déplore des accidents plus graves que d'autres portions auto-

routières non éclairées.

Pour arriver à cette conclusion, le Préfet de Région avait demandé à la DIR de procéder à une analyse comparative des accidents entre l'A16 éclairée et des portions d'autoroutes régionales dont les caractéristiques sont « *semblables en terme de trafic, de tracé et de conditions météorologiques* », à savoir l'A1 (entre Carvin et Seclin, non éclairée), l'A25 (entre A16 et Englos, non éclairée), et l'A26 (entre Calais et Saint-Omer, non éclairée), sur la période 1994/2004.

Les rapports ont montré que, « **de nuit, en rase campagne, l'A16, lorsqu'elle est éclairée, affiche un taux de gravité (2,88) supérieur à celui de l'A25 (2,77) ou de l'A26 (2,57), non éclairées, et quatre fois plus élevé que sur l'A1 non éclairée (0,64).** » En zone plus urbaine, là où les échangeurs sont plus nombreux, l'A16 éclairée affiche un taux de gravité bien supérieur à ceux de l'A16 en rase campagne (3,14 contre 2,88) et des autres autoroutes.

Ces indicateurs nous montrent que « *la gravité des accidents sur l'A16 éclairée est plus importante que celle des autoroutes non éclairées* ». La DIR avance que les usagers « *adaptent en permanence leur comportement aux conditions* », et que « *le confort et le sentiment de sécurité apportés par l'éclairage amènent les automobilistes à augmenter leur vitesse* ». Une conclusion identique au rapport wallon du MET (cfr page 2).

L'autoroute A15 dans le Val-d'Oise restera dans le noir

En 2006, l'autoroute A15 dans le Val-d'Oise a été plongée dans le noir à cause du vol des câbles d'alimentation en cuivre par des trafiquants de métaux (5).

Au regard de l'amélioration de la sécurité routière, le préfet du Val-d'Oise Paul-Henri Trollé a décidé de ne pas rétablir l'éclairage de la totalité de l'A 15, un axe de 25 km, arguant une baisse significative des accidents de la route depuis que les installations électriques ont été vandalisées.

Un proche du préfet explique : « *les statistiques sont claires : sur l'A15, on est passé de 14 accidents de nuit en 2005 à 9 en 2007. La prudence*



Figure 5. Autoroute A15 éteinte

des conducteurs est accrue depuis la coupure ».

« J'ai donné mon accord au rétablissement de l'éclairage dans les zones d'échangeurs et à proximité de celles-ci. Pour le reste, l'éclairage restera coupé », a indiqué le représentant de l'Etat.

Devant les 2 millions d'euros nécessaires au remplacement des câbles, les pouvoirs publics ont été confortés dans leur décision de ne pas rallumer la lumière. Un choix renforcé par les économies de consommation électrique autorisées par l'extinction des feux. On parle ici de cinq millions d'euros par an.

Suppression de l'éclairage autoroutier au Grand-Duché de Luxembourg

Un article du 21 août 2019 dans le journal Luxemburger Wort (<https://www.wort.lu/fr/luxembourg/l-absence-d-eclairage-ne-diminue-pas-la-securite-5d5d0ff6da2cc1784e34a20d>) nous affirme que l'absence d'éclairage ne diminue pas la sécurité.

« En cinq ans, l'Automobile Club du Luxembourg (ACL) a changé son fusil d'épaule sur la question de l'éclairage des autoroutes. En avril 2014, après l'annonce de François Bausch de supprimer l'éclairage public sur le réseau autoroutier, l'ACL avait tenu à rappeler « son opposition à cette décision du ministère du Développement durable et des Infrastructures », car du point de vue de la

sécurité routière « cette décision représente un mauvais signal et pourrait conduire à des situations dangereuses (par exemple la visibilité de piétons la nuit après un accident ou une panne). » Mais ça, c'était avant. Directeur de l'Automobile Club Luxembourg depuis le mois de mai, Jean-Claude Juchem, qui passe quotidiennement par l'A6 désormais plongée dans le noir, « ne peut pas dire », en tant qu'utilisateur, « que l'absence d'éclairage diminue la sécurité. » Et fait remarquer qu'« en Belgique, en France et en Allemagne bon nombre d'autoroutes ne sont pas éclairées non plus ».

Le directeur de l'ACL reconnaît « ne pas avoir reçu de réclamation de la part des membres de l'ACL (qui en compte 185.000) » et relève surtout le fait qu'il n'y a pas eu plus d'accidents sur l'A6 qui est non éclairée.

Même si la mortalité sur les routes luxembourgeoises en général a fait un bond de 30% entre 2017 et 2018, les statistiques les plus récentes dévoilées en mai 2019 par le ministre de la Mobilité, ne font état d'aucune progression flagrante du nombre de morts sur les routes et autoroutes depuis 2014. »

Statistiques belges

Le nombre de personnes décédées sur les routes belges est de 646 en 2019 (voir **figure 7**).

Sur ces 302 morts, 132 (43,7%) ont eu lieu la nuit (conditions nocturnes).

| | Accidents corporels | | Décédés 30 jours | | Blessés | | Gravité des accidents | |
|---|---------------------|---------------------|------------------|---------------------|---------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| | 2019 | Évolution 2018-2019 | 2019 | Évolution 2018-2019 | 2019 | Évolution 2018-2019 | 2019 | Évolution 2018-2019 |
| Chiffres clés | 37699 | -2% | 646 | 7% | 47793 | -3,2% | 17,1 | 8,9% |
| Période de la semaine | | | | | | | | |
| Jour de semaine | 26061 | -2,1% | 347 | -0,9% | 32028 | -3,3% | 13,3 | 1,5% |
| Jour de week-end | 7003 | -2,8% | 141 | 17,5% | 9304 | -4,9% | 20,1 | 20,4% |
| Nuit de week-end | 2661 | -0,4% | 98 | 36,1% | 3400 | -0,3% | 36,8 | 36,3% |
| Nuit de semaine | 1973 | 0,8% | 59 | -4,8% | 2415 | -0,8% | 29,9 | -5,7% |
| Luminosité | | | | | | | | |
| Jour | 25829 | -2,8% | 380 | 5,8% | 32382 | -3,9% | 15,0 | 11,1% |
| Aube/Crépuscule | 1772 | -5,9% | 24 | -14,3% | 2174 | -8% | 14,0 | -6% |
| Nuit, sans éclairage public | 858 | -0,9% | 39 | -2,5% | 1075 | -8% | 45,0 | -2,6% |
| Nuit, éclairage public allumé | 391 | 8,3% | 12 | -20% | 541 | 6,3% | 31,0 | -25,5% |
| Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé | 7547 | 0,2% | 183 | 18,1% | 9587 | -1% | 24,0 | 16,5% |

Figure 7. Les statistique d'accidents corporels en Belgique en 2019 (source : Vias)

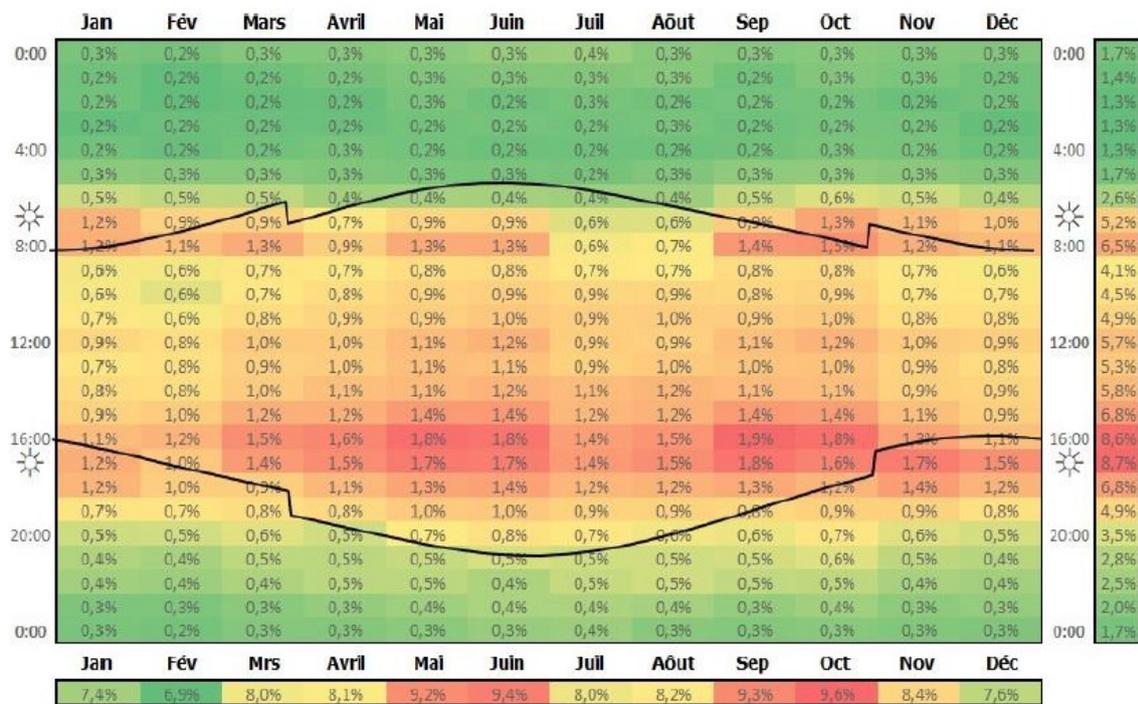


Figure 8. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2010-2019)

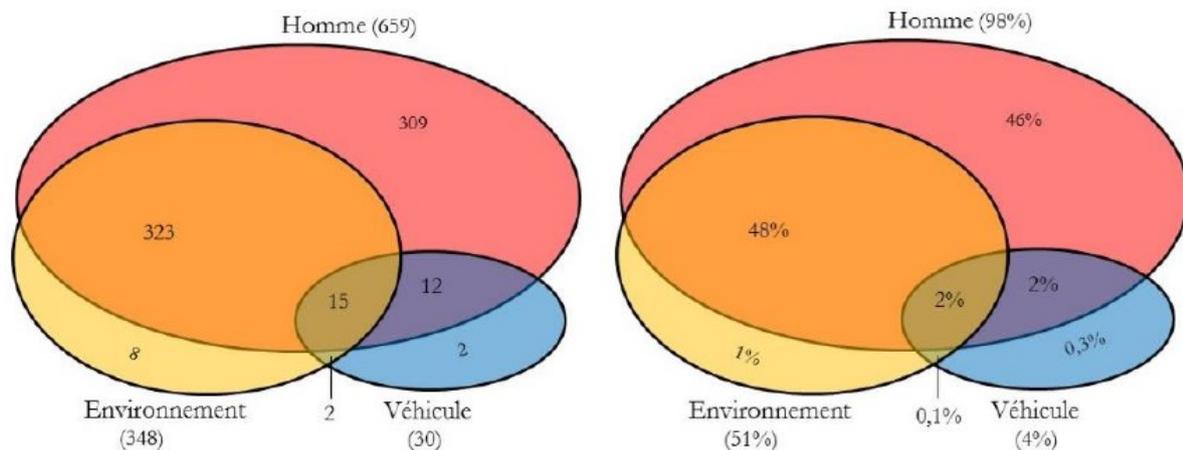


Figure 9. Nombre d'accidents avec leurs différentes interactions.

Dans le graphique « Comparatif jour/nuit des accidents en Province de Namur en 2015 » (voir **figure 6**), on voit que la part d'accidents de nuit avec éclairage est de 20,6% et 6,5% pour les accidents de nuit sans éclairage. Donc 3 fois plus d'accidents sur des routes éclairées.

Dans les chiffres clé wallons de l'accidentologie **(6)** en 2020, on voit que 56% des « décédés 30 jours » l'ont été en journée (conditions diurnes), 42% la nuit (conditions nocturnes) et 2% à l'aube ou au crépuscule.

Dans l'analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015 de VIAS **(7)**, on voit qu'« en Belgique, 38% des véhicules-kilomètres sont parcourus sur autoroute, alors que 15% des décédés 30 jours et 10% des blessés sont à déplorer sur ce type de route. La part d'accidents corporels est donc inférieure à nos attentes sur la base des kilomètres parcourus. » Cependant, le nombre de tués par 1000 accidents est plus élevé sur autoroutes que sur d'autres types de voies. On voit aussi qu'il y a eu un total de 158 accidents mortels en **2014 et 2015**, avec 182 personnes décédées. « La majorité de ces accidents mortels (**61 %**) se sont produits **pendant la journée**. [...] Environ la moitié des accidents mortels ont lieu le jour. Un tiers des accidents s'est produit dans l'obscurité, lorsque l'éclairage public était en fonction, et un sixième des accidents s'est produit dans l'obscurité, sans éclairage public. »

Plusieurs facteurs expliquent les accidents sur autoroutes : les facteurs liés au comportement, au véhicule, à l'infrastructure et à l'environnement. « 358 facteurs d'accident ont été relevés dans les 158 accidents, soit une moyenne de 2,3 facteurs par accident. 260 facteurs liés au com-

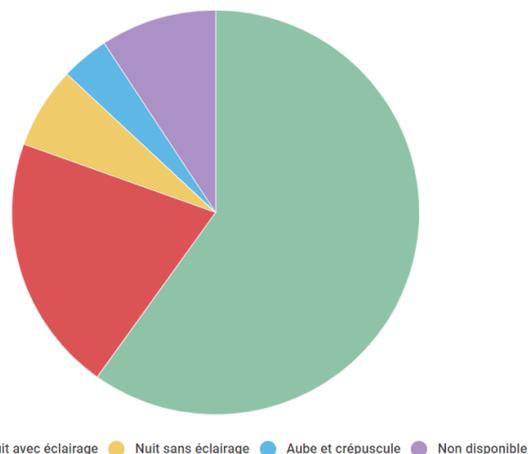


Figure 6. Comparatif jour/nuit des accidents en Province de Namur en 2015

portement (73%), 7 facteurs liés au véhicule (2%), 41 facteurs liés à l'infrastructure (11%) et 50 facteurs liés à l'environnement (14%) ont été encodés. »

Les facteurs liés à l'infrastructure et à l'environnement ont été réunis pour faciliter l'analyse de la période **2009-2015** (voir **figure 9**). « Un facteur humain apparaît dans quasiment tous les accidents étudiés. Dans 46% des accidents, seuls les facteurs humains sont en cause, dans 48% des accidents, c'est une combinaison facteurs humains-facteurs liés à l'environnement. »

Sur autoroutes, Les trois tueurs de la circulation sont la vitesse (38%), l'alcool et le non port de la ceinture de sécurité.

Comme l'indique la **figure 10**, le score de gravité (nombre de tués par 1.000 accidents) pour la période 2013-2015 sur les autoroutes belges était de 34, ce qui signifie 34 tués par 1000 accidents. Les accidents sur autoroute sont donc plus souvent mortels que les accidents en agglomération et que ceux hors agglomération.

| | VICTIMES | | | | ACCIDENTS | | |
|---------------------------------|------------------|-------------|---------|-------------|---------------------|-------------|---|
| | Décédés 30 jours | | Blessés | | Accidents corporels | | Gravité (nombre de tués par 1000 accidents) |
| | Nombre | Pourcentage | Nombre | Pourcentage | Nombre | Pourcentage | |
| Autoroutes | 289 | 15% | 13 245 | 10% | 8 706 | 9% | 34 |
| Autres voies hors agglomération | 1000 | 53% | 47 422 | 36% | 33 996 | 34% | 29 |
| Autres voies en agglomération | 590 | 31% | 70 972 | 54% | 58 214 | 58% | 10 |
| Inconnu | 304 | | 27 415 | | 22 148 | | |
| Total | 2 183 | | 159 054 | | 123 064 | | 18 |

Figure 10. Accidents de la route en Belgique, 2013-2015 (Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL)

« La majorité des accidents mortels survenus en 2014 et 2015 (61 %) se sont produits en journée. Le jour est défini comme la période entre 06h00 et 21h59. On dénombre davantage d'accidents les jours de semaine (44 %) que les jours de week-end (17 %). Un peu plus d'un tiers des accidents ont lieu pendant la nuit. La nuit dure de 22h00 à 05h59. La répartition est relativement proportionnelle entre les nuits de semaine (23 %) et les nuits de week-end (17 %). »

Cette définition « statique » des horaires de nuit ne correspond pas à la réalité. Ils changent de jour en jour et de plus, on a une durée de 8 heures par jour, loin de la durée moyenne suivant les éphémérides astronomiques (« la durée du jour est en moyenne de 12 heures sur toute la Terre » https://fr.wikipedia.org/wiki/Durée_du_jour). Ce qui fait que les chiffres venant de cette étude portent à caution.

Qu'en est-il des extinctions de l'éclairage autoroutier en Belgique ?

En Belgique (8), ce sont les Régions qui sont compétentes pour la gestion et l'entretien des autoroutes situées sur leur territoire.

Au total, avec ses 1763 km, c'est le réseau d'autoroutes le plus dense du monde après celui des Pays-Bas. Son éclairage coûte cher, consomme beaucoup d'énergie et occasionne de

la pollution lumineuse.

Pour réduire les coûts, économiser de l'énergie et limiter la pollution lumineuse, à certains endroits, les autoroutes ont été éteintes une partie de la nuit. Avec des approches différentes suivant les Régions.

Les 11,3 km d'autoroute de la Région de Bruxelles-Capitale sont très fréquentées, de jour comme de nuit. En outre, la distance entre les différentes entrées et sorties est très réduite. L'éclairage reste un facteur humain apparaît dans quasiment tous les accidents étudiés. Dans 46% des accidents, seuls les

facteurs humains sont en cause, dans 48% des accidents, c'est une combinaison facteurs humains-facteurs liés à l'environnement. donc allumé toute la nuit.

En Région wallonne (869 km d'autoroute), les lumières étaient éteintes depuis 2007 entre 0h30 et 5h30 dans la plupart des endroits. À certains endroits, on ne laissait fonctionner qu'une lampe sur deux. Mais le passage aux LED semble avoir marqué un coup d'arrêt avec ces périodes sans éclairage. Certes les LED consomment moins que les ampoules au Sodium Haute Pression (pas pour les Sodium Basse Pression !) mais consomment plus qu'une ampoule éteinte !

Le 15 juillet 2011, une nouvelle réglementation est entrée en vigueur pour les 883 km d'autoroute de la Région flamande. La moitié des autoroutes n'est tout simplement plus éclairée, ou alors uni-



Figure 11. © DAVID YOUNG - AFP / L'éclairage était éteint dès 0h30 sur les grands axes routiers wallons. La technologie LED installée à partir de juin 2019 leur rendra la lumière toute la nuit.

quement en cas de conditions climatiques extrêmes, de travaux, d'accident ou d'embouteillage. Aux endroits où la sécurité routière l'impose, comme sur le Ring de Bruxelles ou aux bretelles d'entrée et de sortie, l'éclairage reste allumé toute la nuit.

Conclusions

Les études et rapports sur l'impact de l'éclairage sur la sécurité routière donnent des résultats différents suivant que l'on appartienne au camp des éclairagistes ou au camp des écologues ou des associations qui luttent contre la pollution lumineuse. Chacun peut produire des conclusions qui

vont à l'opposé de ce que produira l'autre camp.

Par contre, les éclairagistes ou leurs associations cite souvent la thèse de doctorat rédigée en Norvège par Wanvik, P. O. qui nous explique que « l'éclairage routier nocturne engendre une réduction des accidents avec blessés de 30 % », Elle prédit même « une réduction des accidents avec blessés sur autoroute de 50%. »

Pourquoi n'a-t-on pas retrouvé une augmentation des accidents sur nos autoroutes quand on a décidé en 2017 de les éteindre une partie de la nuit ? Quand on analyse les résultats de la **figure 13** issu du baromètre de la sécurité routière (9), on constate que les accidents entre 2016 (année

sans extinctions) et 2018 (année avec extinctions), il y a eu une diminution des accidents corporels et des tués sur place. Le fait de conduire sur autoroutes une partie de la nuit sans éclairage nocturne n'a pas occasionné une hausse des accidents, que du contraire !

Les explications à l'origine des accidents de nuit ne doivent pas être focalisées sur l'absence de lumière artificielle mais sur d'autres causes comme citées sur la **figure 12** : vitesse, fatigue, utilisation du GSM, prise d'alcool ou de stupéfiants...



Figure 12. www.preventionroutiere.asso.fr/2019/12/22/statistiques-daccidents/

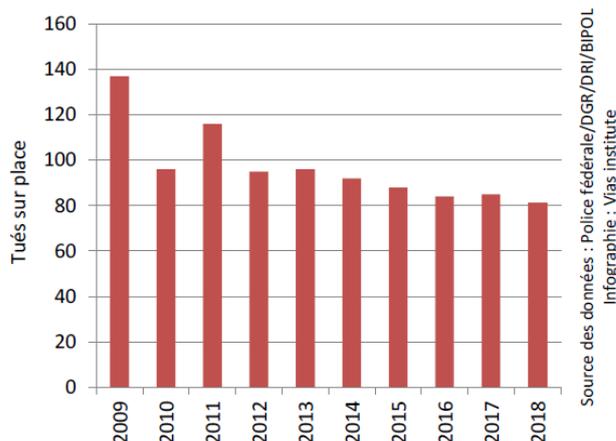
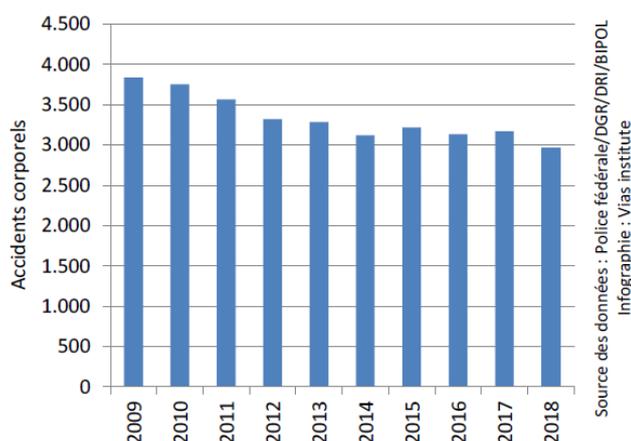


Figure 13. Évolution au fil des ans du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués sur place enregistrés sur les autoroutes, Belgique

SOURCES

NB : il se peut que certains liens internet « disparaissent » au fil du temps. Mais les liens internet inscrits ci-dessous étaient parfaitement consultables le **18 août 2022**.

- (1) « Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes de Wallonie - Données et commentaires » ; Cahiers du MET (Ministère de l'Équipement et des Transports), Collection Trafics (n°1 5 décembre 2002) ; pages 45 à 47 ; https://bibliotheques.wallonie.be/index.php?lvl=notice_display&id=62174
- (2) « Meer licht, meer verkeersslachtoffers » (Plus de lumière, plus de victimes du trafic) ; Rijkswaterstaat ; 2003
- (3) Jacoby RG and Pollard NE (1995) ; « The lighting of rural roundabouts » ; pp 149 – 159 ; The Lighting Journal, June/July 1995.
- (4) « A16—Etude de sécurité comparative sur les autoroutes de rase campagne du Nord-Pas de Calais, avec ou sans éclairage » ; 15.01.2007 ; République Française ; Direction Interdépartementale des Routes Nord ; https://www.astroclubdelagirafe.fr/file/Pollution_Lumineuse/ministere_transport_a16.pdf
- (5) « Et si l'A15 sortait du noir » ; La Gazette Val d'Oise ; 14.09.2017 ; https://actu.fr/ile-de-france/cery_95127/et-si-la15-sortait-du-noir_12334597.html
- (6) AWSR ; « Chiffres-clés wallons 2020 » ; Essentiel des accidents ; septembre 2021 ; https://www.awsr.be/wp-content/uploads/2020/12/20210922_ess_chiffrescleswal2020.pdf
- (7) VIAS ; « Le tribut mortel des autoroutes—Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015 » ; https://www.vias.be/publications/De%20dodelijke%20tol%20van%20autosnelwegen/Le_tribut_mortel_des_autoroutes.pdf
- (8) Energiguide.be ; « Pourquoi certaines autoroutes ne sont-elles plus éclairées ? » ; <https://www.energuide.be/fr/questions-reponses/pourquoi-certaines-autoroutes-ne-sont-elles-plus-eclairees/38/>
- (9) VIAS ; « Baromètre de la sécurité routière » ; année 2018 ; <https://www.vias.be/storage/main/barometre-de-la-securite-routiere-annee-2018.pdf>



asbl
ASCEN

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU CIEL ET DE
L'ENVIRONNEMENT NOCTURNES (ASCEN)

ASBL

7, rue du Dolberg B-6780 Messancy

N° d'entreprise : 0809.876.952

RPM Tribunal de l'Entreprise de Liège

Compte BNP-Paribas-Fortis BE06 0015 74564 422

WWW.ASCEN.BE

info@ascen.be