

**Rapport du Président**

Commission Permanente  
du jeudi 15 décembre 2011

**Service instructeur**

Direction des Routes et des Transports

Direction Adjointe Entretien - Exploitation

3<sup>ème</sup> **Commission** –

N° CP-2011-13-3-14

**Service consulté**

**BILAN DE L'EXPÉRIMENTATION D'EXTINCTION DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DE  
LA RD430 ET POLITIQUE DE SUPPRESSION DE L'ÉCLAIRAGE**

Résumé : Le présent rapport a pour objet de proposer une politique générale de dépose de toute installation d'éclairage public n'apportant pas un gain confirmé en matière de sécurité routière. Au préalable, un bilan de l'expérimentation d'extinction de l'éclairage public de la RD430 entre le Kaligone et l'A 36 est dressé.

Plus de 300 candélabres sont implantés le long des routes départementales hors agglomération.

Les consommations électriques pèsent pour plus de 150 000 € sur le budget de fonctionnement du Département. La maintenance de ces équipements représente, quant à elle, en moyenne 80 000 € par an.

Le site le plus important est la RD 430 qui est équipée d'un réseau d'éclairage public depuis l'échangeur du Kaligone jusqu'à l'entrée dans MULHOUSE, soit 4 km. La lumière était diffusée depuis des mats implantés sur le terre-plein central lors de la construction de la voie.

Ce dispositif vieillissant n'est plus conforme aux normes en la matière. Régulièrement en panne, il génère, en plus de 22 500 € de consommation électrique, des frais d'entretien élevés de l'ordre de 45 000 € par an.

Avant de s'engager dans une remise en état de l'installation évaluée à 1 300 000 €, une réflexion a été menée sur l'opportunité de maintenir cet éclairage au regard de son bénéfice en matière de sécurité routière.

Dans cette optique, une expérimentation d'extinction de l'éclairage a été acceptée par la Commission de la Voirie, des Infrastructures et des Transports et a pris effet le 2 août 2010.

Le bilan de cette expérimentation, dressé ci-après, m'amène à vous proposer une politique générale de dépose de toute installation d'éclairage public n'apportant pas un gain confirmé en matière de sécurité routière.

## **1. Un contexte général favorable**

Les orientations du Grenelle de l'environnement et les recherches d'économie d'énergie conduisent de nombreux maîtres d'ouvrage à engager des réflexions sur l'utilité de l'éclairage des voies et à s'interroger sur sa véritable plus value en matière de sécurité routière.

### **Les recommandations techniques peu précises :**

La nécessité d'éclairer des voies routières hors agglomération ne fait l'objet que de recommandations peu précises.

Ainsi, le guide technique d'Aménagement des Routes Principales indique que les voies hors agglomération n'ont pas vocation à être éclairées. Il peut parfois être tout de même utile d'installer des candélabres au niveau de certains carrefours du fait de leur proximité immédiate avec d'autres zones éclairées, lorsque celles-ci sont de nature à gêner la perception des usagers (lutte contre l'effet de trou noir).

L'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison précise que l'éclairage n'est nécessaire qu'au droit des gares de péages et dans les tunnels. Il peut également être opportun dans le cas où l'autoroute traverse ou avoisine une zone dont l'éclairage risque de gêner la circulation sur l'autoroute.

Les recommandations sont donc peu claires et laissent une grande place au ressenti.

### **Des études générales sur la sécurité routière et l'éclairage public peu concluantes :**

En matière d'études sur le sujet, les avantages de l'éclairage des voies sont mis en avant par l'Association Française de l'Eclairage (AFE) sur la base d'une expérience menée en 1998 – 2002 sur simulateurs de conduite :

- pas d'augmentation de la vitesse moyenne des automobilistes en présence d'éclairage ;
- meilleure visibilité favorisant l'anticipation ;
- au cours d'un trajet de courte durée (environ 1 heure) un tronçon éclairé en fin de parcours améliore significativement la vigilance ;
- réduction du phénomène d'éblouissement provoqué par les feux des autres véhicules.

Cependant, ces conclusions peuvent être remises en question compte tenu des points suivants :

- l'étude a été réalisée avec un nombre limité de sujets, 50 au plus, ce qui nuit à la représentativité de l'échantillonnage ;
- elle n'a été menée que sur un simulateur de conduite sur autoroute. Il s'agit donc d'une approche théorique des conditions de conduite réelles, notamment en terme de vitesse.

De plus, les distances parcourues par les sujets participant à l'étude sont d'au moins 100 km ce qui n'a rien à voir avec les distances moyennes parcourues par les usagers de nos routes départementales.

Enfin, si l'interprétation de cette étude souligne l'intérêt de l'éclairage sur la conduite, la première conclusion de l'AFE "pas d'augmentation de la vitesse moyenne des automobilistes en présence d'éclairage" peut être mise en doute.

Des analyses statistiques ont en effet été menées sur la fréquence des accidents en présence ou non d'éclairage sur l' A 35, sur l'A 15 en Ile de France, et aussi par La Direction Générale Opérationnelle Routes et Bâtiments, chargée de la gestion du réseau routier et autoroutier régional de Wallonie.

Ces analyses convergent toutes vers les mêmes conclusions, à savoir que les effets bénéfiques de l'éclairage des routes et des autoroutes sont en fait, compensés par les effets négatifs, les « effets pervers ». Ainsi, l'éclairement 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 des accidents plus fréquents et plus dramatiques.

### **Des expériences d'extinction de l'éclairage concluantes :**

On notera que des expérimentations d'extinction sont en cours sur de nombreux sites en France.

C'est notamment le cas des autoroutes urbaines de Strasbourg où l'éclairage est supprimé depuis septembre 2009. Depuis cette période, les forces de l'ordre n'ont pas constaté d'accident lié à une mauvaise luminosité.

## **2. L'expérimentation positive d'extinction de la RD430**

### **Les conditions de l'expérimentation :**

Initialement, l'extinction débutée le 2 août 2010 ne devait être que partielle et concerner que trois sections de la RD 430, soit environ 2,4 km sur les 4 km éclairés :

- section Kaligone – carrefour RD 20, dit du Château d'Eau ;
- section carrefour RD 20 – échangeur avec A 36 ;
- section échangeur avec A 36 – entrée dans MULHOUSE.

Les zones d'échange auraient dû rester allumées : le Kaligone, le carrefour du Château d'Eau avec la RD 20, l'échangeur A 36 et l'entrée de MULHOUSE.

Une grave panne électrique survenue début août 2010 a contraint de fait à étendre la zone d'extinction à l'ensemble de la section.

Le bilan de l'opération porte donc sur une expérimentation de coupure complète de l'éclairage de la RD 430 entre le Kaligone et l'entrée dans MULHOUSE.

### **Un bilan très positif**

L'évaluation de l'expérimentation a été menée sur la base des éléments suivants :

- l'accidentologie du secteur et notamment son évolution durant l'expérience ;
- les vitesses pratiquées par les usagers ;
- le retour d'expérience de l'Unité Routière de Guebwiller, en charge de l'exploitation et de l'entretien de la voie ;
- les constatations des forces de l'ordre.

Ces données ont été complétées par les avis des communes concernées : KINGERSHEIM, ILLZACH et MULHOUSE.

L'évolution de l'accidentologie :

Sur 5 ans, de 2003 à 2008, il a été constaté 18 accidents sur la section éclairée de la RD 430, avec autant d'accidents de jour que de nuit alors que le trafic nocturne est dix fois plus faible.

Pendant l'expérimentation, c'est-à-dire d'août 2010 à août 2011, aucun accident corporel n'a été recensé sur la RD 430 entre le Kaligone et l'entrée dans MULHOUSE.

Il semble donc avéré que la sécurité routière n'a pas été dégradée par l'extinction de l'éclairage public.

L'évolution des vitesses pratiquées :

Pour appréhender l'évolution de la conduite nocturne avec et sans éclairage, une analyse du nombre d'excès de vitesse entre le mois de novembre 2009 et le mois de novembre 2010 a été menée.

Le choix de novembre s'explique par le fait que c'est un mois avec des nuits longues durant lesquelles les difficultés de circulations liées aux contraintes hivernales sont encore peu présentes.

On notera, dans un premier temps, que le trafic n'a pas connu d'évolution significative entre 2009 et 2010, respectivement 44 220 et 44 509 véhicules par jour.

Dans un second temps, selon les informations recueillies par la station de comptage située entre le Kaligone et le carrefour du Château d'Eau à KINGERSHEIM, section limitée à 90 km/h, les pourcentages d'usagers en excès de vitesse par rapport au nombre total de véhicules sont les suivants :

Sens GUEBWILLER - MULHOUSE :

	Novembre 2009	Novembre 2010
De 90 à 110 km/h	31 %	28 %
Plus de 110 km/h	4 %	4 %

Sens MULHOUSE - GUEBWILLER :

	Novembre 2009	Novembre 2010
De 90 à 110 km/h	33 %	35 %
Plus de 110 km/h	4 %	4 %

Cette stabilité de la proportion d'usagers en excès de vitesses montre que les conditions de circulation n'ont pas évolué sur la RD 430 avec ou sans éclairage.

L'avis de l'exploitant et des forces de l'ordre :

L'Unité Routière de Guebwiller en charge de l'exploitation et de l'entretien de la RD 430 n'a pas éprouvé de difficulté particulière liée à l'absence d'éclairage public.

Le Commissariat Central de MULHOUSE a, quant à lui, procédé aux constatations suivantes:

- la circulation routière n'a pas été impactée ;
- il n'y a pas eu d'accident corporel ;
- les conséquences sur la vitesse sont nuancées ; si certains usagers, insécurisés par l'obscurité, réduisent l'allure, d'autres, dans cette même obscurité, perçoivent un environnement moins urbain les incitant à une vitesse plus soutenue.

En tout état de cause, le bilan ne paraît pas négatif et aucune doléance n'a été enregistrée par le commissariat à ce sujet.

L'avis des Communes traversées par la RD 430 :

**KINGERSHEIM :**

Par courrier en date du 10 décembre 2010, la municipalité a relayé les doléances de quelques riverains se plaignant du manque d'éclairage du carrefour entre la RD 430 et la RD 20.

Ce carrefour, situé en agglomération, est régi par des feux tricolores. Le sentiment d'insécurité lié à l'absence d'éclairage est dû à une concentration de flux urbains à cet endroit : piétons, cycles et véhicules motorisés.

L'absence d'éclairage de la RD 430 n'apportant pas de gain confirmé de sécurité routière et l'éclairage des voies en agglomération relevant des compétences confiées à l'autorité et la vigilance du maire (article L2542-4 du Code Général des Collectivités Territoriales), ce point singulier pourrait faire l'objet d'une concertation avec la municipalité afin de transférer les deux à trois candélabres nécessaires à l'éclairage de ce site à la commune.

**ILLZACH :**

Le principal inconvénient relevé par la municipalité d'ILLZACH est l'absence de lumière dans les rues Turgot et de Mulhouse, de part et d'autre du pont enjambant la RD 430.

Ce carrefour urbain était effectivement illuminé par 4 grands mâts historiquement raccordés au réseau de la RD 430.

L'éclairage des voies en agglomération relevant des compétences confiées à l'autorité et la vigilance du maire, la commune a accepté, par courrier en date du 25 juillet 2011, d'engager une étude visant à rénover le réseau en place. Les équipements existants appartenant au Département seront par conséquent, à terme, obsolètes et pourront être démontés.

**MULHOUSE :**

Aucune observation de la commune n'est parvenue. Il est vrai que l'entrée dans MULHOUSE n'est que peu impactée par l'expérimentation.

En conclusion, le bilan de l'expérimentation d'extinction de l'éclairage public de la RD 430 entre l'échangeur du Kaligone et l'entrée dans MULHOUSE est très positif :

- pas d'accident corporel signalé ;
- des vitesses pratiquées constantes ;
- pas de contraintes supplémentaires pour l'exploitant et les forces de l'ordre.

Ces résultats m'amènent à vous proposer le démontage des différentes installations électriques, après avoir demandé aux communes si elles souhaitent les récupérer.

Vous noterez que la simple conservation des candélabres n'apparaît pas pertinente. En effet, ces équipements constituent des obstacles en cas de sortie de route, dégradent la qualité paysagère et surtout nécessitent un entretien régulier et coûteux pour les maintenir en état de marche et s'assurer qu'ils ne chuteront pas sur la chaussée.

### **3. Généralisation de l'extinction de l'éclairage public**

L'absence de dégradation des conditions de circulation sur la RD430, les économies financières et d'énergie réalisées incitent à mettre en œuvre une politique d'extinction de l'éclairage public le long des routes départementales hors agglomération.

Dans cette optique, il est suggéré :

- d'éteindre l'ensemble des sites gérés par le Conseil Général à partir de l'été 2012 pour une période d'au moins un an (une carte présentant les principaux secteurs éclairés hors agglomération est jointe en annexe);
- de dresser un bilan en matière d'accidentologie à l'issue de cette période ;
- de démonter, à l'issue, les installations n'apportant pas un gain confirmé en sécurité routière.

Avant tout démontage, il pourrait être proposé aux communes désireuses de conserver l'éclairage public un transfert des équipements.

Au vu de ce qui précède, je vous propose d' :

- approuver l'extinction de l'éclairage public de la RD430 ;
- autoriser le démontage des différentes installations électriques de la RD430, après avoir demandé aux communes si elles souhaitent les récupérer ;
- autoriser, après une période d'expérimentation d'au moins un an pour chaque site hors agglomération éclairé, l'extinction et le démontage de toute installation départementale d'éclairage public n'apportant pas un gain confirmé en matière de sécurité routière.

Ce rapport a reçu l'avis favorable de la Commission de la Voirie, des Infrastructures et des Transports du 16 novembre dernier

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER



