

■ Routes wallonnes - Mesures à prendre pour lutter contre l'insécurité routière

Session : 2009-2010

Année : 2009

Numéro : 31 (2009-2010) 1

■ Question écrite du 23/10/2009

de

FOURNY Dimitri

à

LUTGEN Benoît, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine

Les résultats de la suppression de l'éclairage public sur les autoroutes wallonnes, en place depuis 2008, sont probants. En termes d'économie et d'écologie, cela correspond à 1 million d'euros et 7000 tonnes de CO2 épargnés. Dès lors, pourquoi ne pas appliquer le même système pour les routes wallonnes? Il semble que cela soit dans vos intentions.

Abordons plus en détail cette mesure.

Premièrement, l'éclairage ronge une bonne partie du budget d'entretien de routes, l'idéal serait donc de privilégier un éclairage plus intelligent, placé là où il est nécessaire. En résumé, il ne s'agit pas d'éclairer plus ou moins, mais d'éclairer mieux. En cela, je rejoins tout à fait Monsieur le Ministre dans son initiative.

Ensuite, si conduire sur une route éclairée est très pratique pour un conducteur, le confort n'est pas la première motivation qui préside à la décision d'éclairer une route. Il s'agit de la sécurité. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'éclairage le long des autoroutes n'est pas un plus en termes de sécurité routière. Il apparaît, selon plusieurs études, que l'éclairage routier la nuit provoque un faux sentiment de sécurité chez certains usagers. Voyant leur visibilité augmentée, cela les amènerait à relâcher leur attention par rapport aux dangers potentiels que représente la conduite de nuit et à augmenter leur vitesse. L'IBSR confirme cette analyse, expliquant que "la réduction de l'éclairage autoroutier depuis 2008 n'a pas accentué les problèmes de sécurité".

Monsieur le Ministre a annoncé il y a quelques jours qu'un éclairage suffisant serait maintenu dans les zones à risques. Peut-il nous dire quelles sont ces zones à risques? Sur base de quels critères ont-elles été identifiées?

La suppression de l'éclairage routier implique un aménagement très concret de nos routes : celui du marquage au sol réfléchissant. De nombreuses routes en Wallonie ne peuvent être laissées dans leur état actuel en cas de suppression de l'éclairage routier !

Monsieur le Ministre a-t-il identifié de manière précise les routes devant être aménagées? Peut-il également nous dire quels sont les budgets prévus pour ces aménagements et les délais de mise en œuvre? la suppression de l'éclairage des routes wallonnes sera-t-elle effective avant que tous les marquages au sol nécessaires aient été réalisés?

Enfin, je voudrais attirer l'attention de Monsieur le Ministre sur un autre aspect de cette suppression de l'éclairage des routes régionales wallonnes. Cette suppression n'est pas uniquement liée à la sécurité routière ... mais bien à la sécurité tout court !

De nombreuses routes régionales traversent villes et villages... Des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduite se déplacent sur ces routes. Des habitations sont également implantées le long de ces chaussées. Supprimer l'éclairage de routes situées dans des zones habitées, et donc les plonger dans le noir, risque de créer un sentiment d'insécurité et même d'accroître le nombre d'infractions. Nous pouvons également évoquer le cas des routes régionales dotées de pistes cyclables ou bordées d'arrêts de bus, souvent éclairés par les seuls éclairages publics de la voirie.

Pour ces zones particulières, comment Monsieur le Ministre compte-t-il réglementer la suppression ou non de l'éclairage routier ?

En conclusion, je voudrais attirer notre attention à tous sur les chiffres suivants : actuellement, la probabilité pour un citoyen d'avoir au cours de sa vie un accident grave de la circulation avec des séquelles éventuellement permanentes s'élève à 1 sur 10.

■ Réponse du 04/11/2009

Comme cela a été annoncé dans la presse courant du mois d'octobre, j'ai demandé à mon administration une étude détaillée sur la problématique évoquée dans la question de l'honorable Membre.

Cette étude étant actuellement en cours, il est quelque peu prématuré de se prononcer en détail sur les diverses dispositions à prendre.

Cependant, les pistes de réflexion que j'ai lancées tiennent bien évidemment compte du fait que l'extinction de l'éclairage devrait être modulable en vue de maintenir une visibilité suffisante dans les zones dangereuses.

Cela signifie que les zones à haut risque, par exemple, sur lesquelles j'ai déjà eu l'occasion de me prononcer lors de questions parlementaires précédentes, mais également tout autre point dangereux que mon administration pourra identifier sur le réseau resteront éclairés. Il en va bien entendu de même des traversées urbaines pour lesquelles un éclairage public permanent a toute son utilité et à plusieurs titres, comme vous le signalez à juste titre. Cette mesure n'aurait donc pas d'effet sur les chiffres d'infractions routières ou autres relatives à l'insécurité relevées en agglomération.

De plus, en ce qui concerne les différences constatées par l'IBSR sur les tronçons non éclairés, il est intéressant de relever que, sur ceux-ci, la vitesse moyenne des usagers est plus faible que sur les tronçons éclairés, ce qui est confirmé par la Police lors de contrôles de vitesse. L'IBSR conclut même à une absence de hausse du nombre d'accidents, mais également à une baisse de la gravité de ceux-ci, puisque la vitesse est généralement moindre.

Concernant les marquages routiers, ceux-ci devront également être renforcés là où l'extinction de l'éclairage public sera réalisée. Par renforcés, j'entends bien entendu qu'ils soient améliorés par rapport aux standards actuels. Ici aussi, des améliorations sont en cours mais doivent être poursuivies pour atteindre, une fois de plus, un meilleur niveau de sécurité.