



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2023-GC-175

Des marquages routiers visibles et permettant la réduction de l'éclairage public

Auteurs :	Dorthe Sébastien / Michellod Savio
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	17.07.2023
Développement :	---
Transmission au Conseil d'Etat :	19.07.2023
Réponse du Conseil d'Etat :	07.11.2023

I. Question

La question de l'amélioration de la visibilité pour les usagers de la route circulant de nuit se pose partout dans le monde. Parallèlement à cela, la réduction de l'éclairage public, tout ou partie de la nuit, est une nécessité. Non seulement pour économiser l'énergie, mais aussi pour réduire l'impact des illuminations nocturnes sur la faune. La France et l'Australie, entre autres, ont testé un système innovant permettant de concilier ces deux besoins, a priori contradictoires : transformer la signalisation routière (marquages sur la route) en bandes phosphorescentes pour qu'elle brille dans la nuit.

Le procédé repose sur la technique de la photoluminescence, qui est déjà très répandue pour les autocollants et jouets pour enfants. De cette manière, les lignes blanches absorbent l'énergie solaire émise durant la journée pour la retransmettre la nuit. Une fois qu'il commence à faire sombre, les conducteurs peuvent distinctement délimiter les voies et la signalisation sans problème grâce à leur phosphorescence. Il semblerait pertinent que le canton de Fribourg puisse tester cette mesure innovante, qui serait en accord avec sa volonté de réduire l'éclairage public nocturne, tout en offrant des conditions de sécurité suffisante aux usagers de la route.

A ce sujet, nous posons donc les questions suivantes :

1. Le canton de Fribourg a-t-il envisagé d'utiliser un tel procédé, pour une phase test, afin de connaître la résistance d'une telle mesure aux conditions locales ?
2. Si une telle mesure devait s'avérer pertinente, la législation cantonale autorise-t-elle sa mise en œuvre et, le cas échéant, de quelle façon ?

II. Réponse du Conseil d'Etat

D'une manière générale, l'éclairage des routes n'est nécessaire que sur des tronçons spécifiques à savoir lorsqu'un obstacle sur la chaussée (îlot, giratoire, etc) doit être visible de l'utilisateur, au droit d'un passage piétons ou sur des tronçons aux caractéristiques particulières. Le marquage mis en place actuellement sur le réseau routier cantonal, dont la disposition dépend du type de route et de ses caractéristiques (présence de bandes cyclables, largeur de la chaussée) possède des propriétés

rétro réfléchissantes qui permettent une bonne visibilité pour les usagers grâce aux phares de leur véhicule.

De nombreuses traversées de localités sont éclairées (pour rappel les lampadaires sont des aménagements édilitaires de la responsabilité de la commune) exemptes de marquage, ce qui permet de réduire le caractère « routier » de la chaussée et de rendre attentifs les usagers de la route au fait qu'ils traversent un espace bâti et qu'ils doivent faire encore plus attention aux autres usagers.

Selon des tests menés notamment en ville de Fribourg sur un itinéraire de mobilité douce, les marquages photoluminescents proposés par les deux députés auteurs de la question parlementaire permettent le remplacement de l'éclairage sur des tronçons de voies dédiés à la mobilité douce. Aussi, permettent-ils de baliser particulièrement des zones accidentogènes durant environ trois heures après la tombée de la nuit et ainsi augmenter la sécurité routière. Un sondage auprès des passants dans une zone test à Sion a montré une grande acceptation du procédé et témoigne de la plus-value qu'il apporte.

1. Le canton de Fribourg a-t-il envisagé d'utiliser un tel procédé, pour une phase test, afin de connaître la résistance d'une telle mesure aux conditions locales ?

L'Etat de Fribourg observe avec attention les projets pilotes qui sont menés à différents endroits en Suisse et à l'étranger. Sur le réseau routier cantonal, les emplacements pour lesquels l'éclairage a une fonction liée à la sécurité du trafic font déjà l'objet de réflexions particulières (éléments rétro réfléchissants de qualité adaptée) afin de garantir une bonne visibilité des aménagements en vue d'une réduction ou d'une extinction de l'éclairage.

2. Si une telle mesure devait s'avérer pertinente, la législation cantonale autorise-t-elle sa mise en œuvre et, le cas échéant, de quelle façon ?

Les marquages routiers sont définis dans la législation fédérales et sont également traités dans différentes normes VSS. Pour autant que les propriétés requises et les couleurs normées puissent être obtenues, rien n'interdit la mise en place de ce type de marquage par le biais d'une autorisation de signalisation.

Au vu des caractéristiques similaires des marquages photoluminescents aux marquages routiers classiques, tant sur le plan de sa résistance dans le temps qu'en terme de potentiels effets négatifs sur l'environnement, rien n'empêche l'utilisation du produit du point de vue de la protection de l'environnement.

Si un tel procédé ne semble pas nécessaire sur les tronçons routiers dont les limites sont éclairées par les phares des véhicules, il pourrait être mise en place pour la signalisation des voies cyclables en site propre dans les secteurs où il n'y a pas de conflit possible avec les piétons. En effet, ce système permet au cycliste de se guider dans le noir, mais pas d'éclairer les autres usagers et les obstacles.

III. Conclusion

Compte tenu des éléments cités plus haut, le Conseil d'Etat est d'avis que ce type de marquage pourrait être réservé pour des tronçons adaptés de voie cyclables cantonales en site propre.