

UN MARQUAGE PHOTOLUMINESCENT TESTÉ PAR LA WALLONIE SUR UNE PORTION NON ÉCLAIRÉE DU RAVEL



Gwenaël Delaite,
Conseiller

Gauthier MICHAUX,
SPW

Dans nos centres urbains tout comme dans nos campagnes, à la tombée de la nuit, d'innombrables sources de lumières artificielles prennent le relais de la lumière naturelle. Cette pollution lumineuse a des impacts sur notre santé, mais aussi et surtout sur la biodiversité nocturne (chauves-souris). Une alternative innovante à cette pollution lumineuse et à un éclairage public coûteux a été testée cet été par le SPW Mobilité et Infrastructures, qui a procédé à l'application expérimentale d'un marquage routier en peinture photoluminescente sur une portion non éclairée d'un RAVeL.

Ce test a été réalisé sur le territoire de Namur, entre les hameaux de Frizet et de Saint-Marc, sur la ligne 142 du RAVeL Namur-Vedrin. Le tronçon a été judicieusement choisi car il traverse un bois particulièrement sombre, qu'il est quotidiennement emprunté par des cyclistes et qu'il ne bénéficie d'aucun éclairage. En effet, pour que le marquage soit pleinement efficace, aucune source de lumière externe ne doit être présente, au risque de masquer l'effet luminescent.

La peinture utilisée (Luminokrom®, du fabricant français Olikrom), d'aspect légèrement verdâtre en journée, contient des pigments qui absorbent la lumière et la restitue dès la nuit tombante. Dans l'obscurité, ce marquage central discontinu offre ainsi aux piétons et aux cyclistes qui circulent sur le Ravel un guidage visuel continu sur le tronçon non éclairé.

Labellisé et primé en France, plébiscité par plusieurs communes outre-Quévrain, c'est la première fois que le produit est testé en dehors de l'Hexagone. Pour pouvoir être généralisé sur nos routes régionales (non éclairées) et sur le réseau RAVeL, il doit encore être homologué par un test de durabilité d'au moins un an sur un site routier spécifique (le site de Baillonville, sur la N63, pour les spécialistes !), ce qui est prévu pour l'année prochaine. L'homologation n'est donc pas attendue avant au moins deux ans. Néanmoins, le produit peut d'ores et déjà être utilisé par les gestionnaires qui ne sont pas tenus par le CCT Qualiroutes, par exemple sur le réseau routier communal dans le cadre de travaux non subsidiés.

Outre l'évaluation technique de ce nouveau type de marquage, une évaluation de l'appréciation par les usagers est également prévue, puisque l'objectif de la démarche du SPW est d'aider les usagers, et surtout les cyclistes, à se déplacer en sécurité via un guidage visuel, tout en économisant sur l'installation d'un éclairage public dont il diffère, puisqu'il ne fournit pas de lumière permettant de voir les autres comme en plein jour.

Le marquage photoluminescent est ainsi utilisé dans l'objectif de guider les usagers sur les aménagements cyclables non éclairés, mais aussi d'attirer l'attention sur des dangers, par le marquage des bandes à l'abord d'un virage, d'un cours d'eau, ou bien encore alerter l'utilisateur par le renforcement de la visibilité de nuit de zones accidentogènes comme les croisements ou rétrécissements de pistes. Ce marquage peut également être envisagé dans des zones piétonnes pour prendre le relais de l'éclairage qui est coupé à partir de certaines heures (abords d'installations sportives, aires de parking, etc.).

Quelques infos sur le produit

Dans une interview réalisée par l'association française « Vélo et territoires », le fabricant du produit (dont l'usine est située près de Bordeaux) nous informe que « la peinture nécessaire à l'équipement d'un kilomètre de piste cyclable coûte environ 4.000 €, soit une mise en œuvre totale 50 à 100 fois moins chère que celle d'éclairage public, sans investissement ni entretien spécifique. Sur le plan environnemental, aucune tranchée, aucune perturbation de l'environnement n'est nécessaire. La peinture LuminoKrom® se pose aussi simplement qu'une peinture classique sur des pistes neuves ou existantes. De plus, la lumière émise par LuminoKrom® présente un impact minimum sur la pollution lumineuse. »

Dans le cas de ce test belge, l'expérience provient d'une demande du producteur, à budget nul pour le SPW. « Le producteur a fourni le produit de marquage et l'application a été faite dans le cadre d'un bail d'entretien du district de Bouge » précise Gauthier Michaux, ingénieur expert au SPW Mobilité et Infrastructures.

Plus d'infos :
 ir Gauthier Michaux (SPW MI)
 042 31 63 99 ou 0473 30 17 86
gauthier.michaux@spw.wallonie.be

