

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant
L'étude anglaise
visant à lutter contre les marquages « fantômes »

Monsieur le Ministre,

Les marquages dits « fantômes » apparaissent principalement lorsque les conditions de lumière sont telles que le marquage routier est vu par contraste, lorsque les rayons du soleil ont un faible angle d'inclinaison et que celui-ci se situe juste en face du conducteur ou à l'arrière de celui-ci. Dans certains cas, ces marquages apparaissent même dans n'importe quelles circonstances de luminosité de jour.

Ce problème, connu dans tous les pays, faisait l'objet d'une étude chez nos voisins anglais de « England Highways ». Fin 2019, l'étude en était à sa deuxième phase avec des essais sur la route. Début 2020, les anglais devaient tester différentes méthodes « d'effacement » du marquage et, si mes informations sont exactes, le SPW Mobilité et Infrastructures collaborait à cette étude.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il à l'heure actuelle? La crise du Covid-19 a-t-elle engendré du retard? Disposez-vous des résultats des tests et, dans l'affirmative, pouvez-vous me les communiquer? Le SPW Mobilité et Infrastructures collabore-t-il avec d'autres pays et si oui, lesquels?

Enfin, qu'en est-il du groupe de travail « interaction véhicules autonomes infrastructures » en place depuis juillet 2019? En effet, l'évolution technologique (véhicules pourvus de systèmes d'assistance aux conducteurs, prémices des véhicules semi-autonomes) intervient progressivement dans le choix des structures routières et des marquages.

Je vous remercie.

Réponse du Ministre Henry:

[Novembre 2020]

Mon administration, le SPWMI Département de l'Exploitation des Infrastructures, a des contacts réguliers avec un collègue de Highways England concernant l'étude de ce sujet. Le rapport de la première phase de l'étude a été reçu fin 2019. Les tests d'effacement viennent d'avoir lieu.

Une réunion européenne du groupe de normalisation des marquages routiers est prévue fin octobre. Les résultats y seront présentés.

Cependant, je peux déjà informer en avant-première que:

- différents types de produits de marquages courants (peintures, enduits à chaud et à froid, etc.) ont été appliqués puis ont été tous effacés par les mêmes différentes techniques d'enlèvement;
- l'évaluation des différentes méthodes utilisées est en cours. Il ne semble pas y avoir « UNE » meilleure méthode d'effacement;
- il sera possible d'établir une matrice qui permettra d'identifier quelle(s) méthode(s) est (sont) acceptable(s) pour quel type de produit.

Concernant les marquages « fantômes », les essais en Angleterre ont dû constater qu'il n'y a pas actuellement de combinaison « produit de marquage/méthode d'effacement » qui ne laisse aucune trace visible sur la route...

Le même département que celui énoncé précédemment participe également à différents groupes de travail aux niveaux belges et européens sur l'interaction Infrastructures-Véhicules autonomes.

Par exemple:

* GT du CRR WG CAV & Infrastructure. Le rapport final est prêt et presque finalisé. Il sera publié au début 2021;

* WG12 du CEN/TC226 (Normalisation européenne des marquages routiers). L'objectif est de voir comment les normes "produits routiers" devraient être adaptées afin de tenir compte de ces interactions;

* WG EGRIS créé par la Commission européenne dont le WG1 traite des « road markings and road signs ». Ce groupe a pour but d'harmoniser les caractéristiques des équipements routiers au niveau européen afin qu'ils soient détectables par les véhicules autonomes;

* WG sur les « Road Safety Audits » auquel participe la Direction des Déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie. Le cabinet de la Ministre De Bue participe au groupe plénière.

Il est clair que, dans un premier temps, les performances des marquages ont une grande importance afin de pouvoir être détectables/lisibles/compréhensibles par les véhicules autonomes.

Mais, étant donné les différences de durée de vie et de l'évolution technologique des infrastructures routières et celles des équipements des véhicules (radar, lidar; caméra), il est évident que ce sont ces appareils qui doivent s'adapter à l'existant.

Les performances exigées aujourd'hui dans les normes européennes (rétroreflexion, rugosité, etc.) ne correspondent pas à celles nécessaires pour la détectabilité (contraste, compréhension, langue, etc.).

Dans un second temps, ces équipements seront intégrés dans une infrastructure digitale lorsque leur localisation sera suffisamment précise. Mais ils devront continuer à exister au bord des routes pour les véhicules non autonomes (motos, vélos, piétons, anciens...).