



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement

Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt

Dienststelle für Mobilität

Directive

Destinataire Service de la mobilité
Auteur Section INFRA du SDM
Copie CCSR et PolCant
Date 15 mars 2021

Extinction exceptionnelle, temporaire et localisée de l'éclairage public le long des routes cantonales

1. INTRODUCTION

La présente directive a pour but de fixer les critères permettant l'extinction exceptionnelle, temporaire et localisée de l'éclairage public le long des routes cantonales (RC).

Au travers de cette directive, une recommandation est également donnée pour ce qui concerne les routes communales, y inclus les zones 30, respectivement les zones de rencontre.

Cette directive n'a pas vocation à définir les modèles d'éclairage disponibles et les solutions en vue d'atténuer l'éclairage public.

2. PRINCIPALES BASES LEGALES

2.1 Loi sur les routes (LR)

2.1.1 Eclairage

L'art. 29 LR mentionne que :

¹ *A l'intérieur des localités et, en l'absence de panneaux de localité, à l'intérieur de l'agglomération centrale, les voies publiques cantonales doivent être éclairées conformément aux exigences du trafic.*

² *Il en est de même, à l'extérieur des localités, des passages inférieurs et carrefours très fréquentés ainsi que des tunnels ou galeries d'une certaine importance.*

2.1.2 Autorités de surveillance

La haute surveillance est définie à l'art. 228 LR :

¹ *Sous réserve des compétences de l'autorité fédérale, les voies publiques sont placées sous la haute surveillance du Conseil d'Etat.*

² *Cette haute surveillance est exercée par l'intermédiaire du département compétent.*

Quant à la surveillance des routes, celle-ci est précisée à l'art. 229 LR :

¹ *Le département compétent est l'autorité de surveillance des voies publiques cantonales de même que des routes et chemins privés affectés à l'usage général et présentant un intérêt cantonal ou régional.*

² Le conseil municipal est l'autorité de surveillance des voies publiques communales et des routes et chemins privés d'intérêt local affectés à l'usage commun.

2.2 Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

2.2.1 Sécurité de l'infrastructure routière

L'art. 6a LCR précise ce qui suit :

¹ La Confédération, les cantons et les communes tiennent compte de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière.

³ La Confédération, les cantons et les communes examinent si leurs réseaux routiers présentent des points noirs ou des endroits dangereux et élaborent une planification en vue de les supprimer.

2.3 Code des obligations (CO)

2.3.1 Responsabilité du propriétaire pour des bâtiments et autres ouvrages

L'art. 58 CO stipule que :

¹ Le propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage répond du dommage causé par des vices de construction ou par le défaut d'entretien.

3. PRINCIPE ET EXCEPTION

3.1 Principe : constats des exigences du trafic (art. 29 LR)

Les traversées de localité doivent être éclairées, au-delà des aspects d'attractivité et de convivialité, pour des considérations de sécurité (p.ex. distances de visibilité, détection d'obstacles/mobilier urbain, nids de poule, bordures de trottoirs, chutes potentielles, personnes à mobilité réduite, sentiment de sécurité, amélioration de l'orientation, ...).

L'extinction totale de l'éclairage public, même temporaire, n'est pas jugée opportune au sens de la législation en vigueur. Un réglage automatisé de l'intensité, avec ou sans une détection de mouvements, doit être privilégié pour autant que les valeurs minimales normatives soient respectées.

Les initiatives invitant les propriétaires des infrastructures à l'extinction de l'éclairage public vont à l'encontre des campagnes de sensibilisation des différents organismes professionnels (p.ex. BPA, TCS, polices, ...), notamment « voir et être vu ». Le bureau de prévention des accidents (BPA) a mis en relation le niveau d'éclairage et la diminution de l'accidentalité.

L'analyse de plusieurs points noirs du réseau routier cantonal a démontré par le passé un manque de perceptibilité par les conducteurs de certains carrefours/giratoires.

Il est rappelé au travers de cette directive que la législation prévoit, notamment aux art. 6a LCR et 58 CO, l'appel en responsabilité des propriétaires d'infrastructures routières.

Au vu de ces constats, il s'agit de définir les conditions permettant exceptionnellement de répondre positivement aux futures demandes d'extinction, tout en garantissant un niveau de risque acceptable et en respectant les exigences du trafic.

3.2 Exception : extinction temporaire et localisée de l'éclairage public le long des RC

Les exigences du trafic peuvent exceptionnellement permettre une extinction temporaire et localisée de l'éclairage public.

Pour entrer en matière sur une extinction exceptionnelle, temporaire et localisée de l'éclairage public, le Service de la mobilité (SDM) exige la configuration suivante :

- La perceptibilité des tronçons et/ou des carrefours situés dans les localités devra être garantie pour le trafic. Une analyse de la sécurité et des mesures

d'accompagnement devra être effectuée par un spécialiste certifié RSI et/ou RSA et sera jointe à la demande d'autorisation.

Une extinction temporaire n'est pas autorisée, notamment, pour les configurations suivantes:

- les passages pour piétons (PPP) ;
- les carrefours et cheminements piétonniers situés hors des localités et qui sont éclairés pour des raisons de sécurité routière.

Si l'extinction temporaire et localisée peut être exceptionnellement autorisée, elle débutera à compter de la dernière course de bus, mais au plus tôt à 22h00 et se terminera au matin dès la première course de bus, mais au plus tard à 06h00. La durée de l'autorisation est valable pour une nuit au maximum et ne pourra pas s'étaler sur la durée (p.ex. toutes les nuits pendant une semaine).

Remarque :

Selon la configuration des lieux, notamment lors d'une accidentalité avérée, respectivement de déficits sécuritaires avérés, des restrictions à l'extinction temporaire ou un refus pourront être formulés par le SDM.

3.3 Recommandations à l'attention des communes

Il n'est pas opportun d'éteindre l'éclairage public des zones de rencontres et des zones 30 pour les raisons de sécurité évoquées sous § 3.1 ci-avant, les piétons pouvant traverser librement la route et étant prioritaires sur le trafic en zone de rencontre.

Pour les autres configurations, le § 3.2 devrait s'appliquer.

3.4 Prise de position du SDM

Le requérant contactera en premier lieu l'ingénieur de projets routiers de l'arrondissement concerné du SDM. Afin de garantir l'égalité de traitement sur le territoire du canton du Valais, ce dernier consultera la section planification et gestion des infrastructures (INFRA) qui se coordonnera au besoin avec les sections transports publics (TP) et logistique (LOG) des routes cantonales.

3.5 Haute surveillance des communes

Cette directive transmise aux communes et disponible sur le site de l'Etat de Valais, a valeur de préavis du SDM.


Vincent Pellissier
Chef de service