



Communiqué de presse

Deuxième test européen de chantiers autoroutiers: les chantiers suisses dans la bonne moyenne

Pour améliorer la visibilité, le TCS propose le recours à des marquages réfléchissants et à un meilleur éclairage nocturne

Berne, Vernier, 26 septembre 2006. Réunissant quinze organisations d'automobilistes et du tourisme, dont le TCS, le consortium Eurotest a examiné 53 chantiers autoroutiers dans dix pays européens dans le cadre de son deuxième test européen de chantiers. En Suisse, le test a porté sur les chantiers de longue durée Vevey-Semsales (A12, longueur 12 km), Bâle-Augst (A2/A3, 12 km), Kriegstetten-Oensingen (A1, 19 km) et Erstfeld-Amsteg (A2, 10 km). Dans l'ensemble, les chantiers autoroutiers suisses ont obtenu un bon résultat, mais celui de Kriegstetten-Oensingen n'a reçu que la mention «suffisant».

Le TCS et ses clubs partenaires européens ont vérifié la sécurité routière de 53 chantiers autoroutiers dans 10 pays européens. On sait en effet que ces tronçons provoquent fréquemment des accidents. Les automobilistes ont souvent du mal à s'y orienter, notamment de nuit et par mauvais temps. Ce problème est généralement dû à un éclairage insuffisant, à l'absence de marquages réfléchissants sur la chaussée et, d'une manière générale, à un guidage optique insuffisant. De surcroît, le nombre réduit de pistes et le rétrécissement des voies entravent le flux du trafic et accroissent le risque de collisions.

Le principe du test

L'institut des équipements de transports de l'Université technique de Dresde a été chargé de ce test. Entre le 3 avril et le 5 juillet 2006, les chantiers ont été franchis dans les deux sens au moins deux fois de jour et une fois de nuit avec un véhicule doté d'instruments de mesure ultramodernes. Au moyen d'un écran tactile, les techniciens ont, par exemple, marqué l'emplacement des panneaux de circulation ou la position des entrées et sorties. Ces données ont été récoltées et documentées par vidéo de manière numérique et analogique pour enfin être analysées en laboratoire.

Le vainqueur du test est la Grande-Bretagne alors que la lanterne rouge revient à l'Italie. Dans l'ensemble, de bons résultats ont été relevés concernant la signalisation et le marquage ainsi que l'état de la chaussée; inversement, le guidage du trafic le long des chantiers dans l'obscurité posait souvent problème. L'absence de marquages réfléchissants sur la chaussée et le fait que les marquages originaux n'aient pas été effacés compliquent la conduite le long des chantiers autoroutiers la nuit, au crépuscule ou sous la pluie.

La Suisse dans la moyenne

Trois des chantiers suisses testés ont obtenu la note finale «bon» alors que le chantier Kriegstetten-Oensingen a dû se contenter de la mention «satisfaisant». Parmi les points positifs, l'équipe de test a notamment relevé que trois des quatre chantiers autoroutiers suisses étaient équipés d'aires d'arrêt d'urgence avec des bornes de secours et que les chantiers étaient surveillés nuit et jour. Ainsi, les éventuelles déficiences dans le balisage de sécurité pouvaient être réparées en moins d'une heure.

En revanche, les dispositifs de guidage de nuit des chantiers testés ont suscité des critiques. Les ingénieurs chargés du test ont notamment relevé l'absence de feux clignotants pour avertir les automobilistes à l'avance, des marquages manquant de clarté ainsi que l'absence d'éclairages sur les basculements de la chaussée d'une voie à l'autre et aux sorties et entrées.

Mediendienst

Mediensprecher: Stephan Müller
Maulbeerstrasse 10
3001 Bern
Tel.: 031 380 11 44
Fax: 031 380 11 46
E-mail: smueller@tcs.ch
www.tcs.ch

Service de Presse

Porte Parole: Sylvie Debons
Ch. de Blandonnet 4, CP 820
1214 Vernier / Genève
Tél.: 022 417 27 38
Fax: 022 417 27 22
E-mail: sdebons@tcs.ch
www.tcs.ch

Conclusion

Les défauts constatés dans le cadre de ce deuxième test de chantiers autoroutiers devraient être à l'avenir éliminés aussi rapidement que possible dans l'intérêt de la sécurité routière. Le TCS demande aux autorités responsables de veiller notamment à améliorer le guidage du trafic de nuit. En effet, les marquages oranges au sol sont peu visibles. Une bande réfléchissante sur toute la longueur du chantier, particulièrement visible sous la pluie, permettrait d'accroître la sécurité routière à relativement peu de frais (+15%). Il vaudrait par ailleurs mieux recourir à des marquages réfléchissants jaunes comme c'est le cas en Grande-Bretagne, Italie, Finlande, aux Pays-Bas, en France, Norvège, Autriche, Espagne et Allemagne.

Touring, organe du TCS, publiera dans son édition no 16 du 28 septembre 2006 un compte rendu complet sur ce test européen de chantiers autoroutiers.

Des illustrations concernant ce test de chantiers sont disponibles à l'adresse suivante: Service de presse du TCS, Mme Dorit Djelid (ddjelid@tcs.ch).

Des enregistrements vidéos sur les expertises peuvent être demandés auprès de Thierry Pucci (022 417 28 46) en format Beta ou VHS. Le site www.strada.tcs.ch offre des informations supplémentaires sur ce dernier test de chantiers autoroutiers.

Contact pour les médias:

Stephan Müller, porte-parole, 031 380 11 44

**Thierry Pucci, Dr ing. EPFL, Chef de Projets Aménagements et trafic routiers,
022 417 28 46**

Informations de base sur la méthode du test

Sur le plan de la méthode, ce test de chantier repose sur l'étude «ARROWS» (Advanced Research on Road Work Zone Safety Standards in Europe) de la Commission européenne. Il s'agit du premier ouvrage de référence sur ce thème en Europe. Il en a été tiré un manuel avec des recommandations en faveur de standards de sécurité uniformes en Europe pour l'exploitation de chantiers routiers.

Ce manuel a servi à l'élaboration d'un catalogue de critères sur la base duquel les ingénieurs de la circulation du TCS et de ses clubs partenaires ont dressé une longue liste de contrôle avec plus de 80 points de contrôle qui traitent non seulement des principaux aspects de la technique de sécurité, mais aussi de la mise en place et de la sécurisation d'un chantier. Lors du premier passage, le chantier a été divisé en plusieurs éléments: le secteur d'approche du chantier et le chantier lui-même, le rétrécissement et le basculement de la chaussée, les entrées et les sorties ainsi que la fin du chantier.

Critères du test

Signalisation/Marquage

- *Présence et placement correct de tous les signaux concernant le chantier, clarté, lisibilité et état de la signalisation précédant le chantier, le long du chantier et à la fin de celui-ci, qualité et clarté des marquages sur la chaussée.*

Guidage du trafic

- *Largeur des pistes*
- *Rétrécissement des pistes*
- *Déviations des pistes, évolution et renvoi des pistes*
- *Entrées et sorties le long du chantier*
- *Accès et départs pour les véhicules de chantier*
- *Équipements de sécurité comme, par exemple, les aires d'arrêt d'urgence*

Chaussée

- *Etat*
- *Propreté*

Guidage du trafic de nuit

- *Visibilité de la signalisation et des marquages*
- *Installations de protection équipées de réflecteurs*
- *Eclairage de la zone de rétrécissement et/ou de basculement ainsi que des entrées et sorties*

Information

- *Indications concernant la raison, la durée et la longueur du chantier*
- *Rappels répétés de la longueur restante du chantier*

Les chantiers sont notés au moyen d'un système de pondération débouchant sur les notes «très bon», «bon», «suffisant», «insuffisant» et «critique».

Conseils: comment franchir un chantier en toute sécurité

- Avant de prendre la route, informez-vous sur les chantiers qui se situent sur votre itinéraire. Ainsi, vous ne serez pas désagréablement surpris et vous pourrez éventuellement contourner les ralentissements provoqués par les chantiers.
- Respectez strictement les limitations de vitesse et les interdictions.
- Augmentez la distance par rapport à la voiture précédente et conduisez de manière particulièrement prévoyante. Sur les chaussées à une seule piste, surtout, vous n'avez pas la possibilité d'éviter la voiture précédente si elle freine brusquement. Les accidents les plus fréquents sur les chantiers sont les télescopages.
- Restez sur la voie de droite si vous n'êtes pas sûr de vous. Elle est généralement plus large que la voie de gauche et vous restez à distance du trafic roulant en sens inverse.
- Ne dépassez que si vous vous sentez à la hauteur de la situation.. Ne pas oublier: la piste de gauche est généralement plus étroite que celle de droite.
- Concentrez-vous sur votre piste. N'observez pas trop longtemps votre environnement. Motif: on est attiré par ce que l'on regarde.
- Comptez avec des situations imprévisibles, notamment dans les zones de basculement. En Italie, notamment, les déviations d'une voie à l'autre sont souvent très courtes et serrées.
- N'oubliez pas qu'un poids lourd ou un attelage a besoin de plus de place en particulier dans les zones de basculement.
- Songer au système de la fermeture-éclair lorsque la voie se rétrécit: restez sur votre piste jusqu'au rétrécissement, regardez dans le rétroviseur, actionnez le clignotant puis engagez-vous sur la piste restante entre deux voitures à la manière d'une fermeture-éclair.
- Si votre voiture tombe en panne, enclenchez immédiatement les feux de détresse et tentez d'arrêter votre voiture à l'extérieur des pistes de circulation, par exemple entre deux piquets s'il n'y a pas d'aire d'arrêt d'urgence ou si celle-ci est trop éloignée. Quittez la voiture avec tous vos passagers par une porte opposée à la circulation et trouvez un endroit sûr. Ne poussez pas la voiture jusqu'à la prochaine place d'évitement, car le danger est trop grand. Si vous avez une crevaillon, roulez prudemment jusqu'à la fin du chantier et dirigez-vous vers une bande d'arrêt d'urgence.
- Une prudence particulière est de mise quand des ouvriers travaillent directement sur la chaussée ou dans ses environs immédiats.

- Attention lors de travaux nocturnes: en particulier lorsqu'un chantier est fortement éclairé. (éblouissement et réadaptation à la conduite nocturne).