

politique et économie

Zones d'ombre sur les chantiers

Quatre chantiers autoroutiers helvétiques ont été testés par le consortium Eurotest. Avec trois «bon» et un «suffisant», notre pays se situe dans la moyenne européenne, en dépit d'imperfections péjorant la sécurité des automobilistes.

Les chantiers autoroutiers sont souvent le théâtre d'accidents dramatiques. D'où l'audit de sécurité réalisé à l'échelon européen par le consortium Eurotest, qui regroupe 14 clubs automobiles européens, dont le TCS. Dans ce cadre, 53 chantiers dans dix pays ont été auscultés selon pas moins de 81 critères couvrant aussi bien la signalisation, l'état de la chaussée que le nombre de pistes ouvertes à la circulation. A bord d'un véhicule spécial doté d'instruments ultramodernes, tout droit sortis des laboratoires de l'Université de Dresde, les experts d'Eurotest ont mesuré l'efficacité et la sécurité des installations, autant de jour que de nuit. Au palmarès la Grande-Bretagne, l'Autriche et la France tirent leur épingle du jeu alors que l'Italie ferme la marche en compagnie de la Croatie.

Mauvais éclairage

Dans notre pays, quatre chantiers ont été passés au crible (voir tableau ci-contre). Verdict: mention «bon» pour Vevey-Semsaies (A12), Erstfeld-Amsteg (A2) et Bâle-Augst (A2/A3), «suffisant» pour Kriegstetten-Oensingen (A1). Cette performance d'ensemble marque un progrès par rapport à la cuvée 2005 où seul un chantier helvétique sur quatre était crédité d'un «bon» par Eurotest, les trois autres obtenant la note «suffisant».

Les experts saluent en particulier les aires d'arrêt en cas de panne équipées de bornes d'appel d'urgence ainsi que la vidéosurveillance permettant 24 heures sur 24 de remédier à tout incident dans un délai d'une heure. Ils se félicitent également que par voie de presse et par internet, les exploitants des chantiers informent le public de l'avancement des travaux et délivrent des conseils de

Mathias Wyssenbach



Par faible lumière ou mauvais temps, les bandes rouges sur les chantiers se voient mal.



Perturbations en vue.

prudence aux automobilistes. Abordant les points négatifs, les experts montrent du doigt l'éclairage et le marquage insuffisants de la chaussée, pouvant prêter à confusion la nuit: «L'absence de feux clignotants aux abords des chantiers et le mauvais éclairage des entrées et sorties d'autoroute est un problème fréquent en Suisse, de même que le marquage au sol des voies de circulation qui manque de lisibilité. Par ailleurs, les panneaux d'informations à l'intention des automo-

Eurotest des chantiers 2006: les résultats suisses

			Signalisation/ Marquage	Guidage du trafic	Etat de la route	Orientation de nuit (bandes rouges)	Information	Appréciation globale
			40%	40%	5%	10%	5%	
Vevey	A12	12 km	++	○	++	-	○	+
Erstfeld	A2	10 km	+	○	-	+	-	+
Bâle	A2/A3	12 km	+	+	++	--	--	+
Oensingen	A1	19 km	+	-	++	-	++	○

++ = très bon - = insuffisant
 + = bon -- = critique
 ○ = suffisant

bilistes – précisant la longueur, la durée et les caractéristiques du chantier – sont lacunaires.»

Le rouge et le jaune

A Oensingen (A1) et Vevey (A12), les experts notent que les sorties d'autoroutes ne sont pas éclairées la nuit, tandis qu'à Bâle (A2) et Oensingen (A1), les bandes utilisées pour marquer la chaussée ne sont pas réfléchissantes. Au final (voir tableau ci-dessus), trois des quatre chantiers pèchent par manque de

visibilité nocturne et ne satisfont donc pas à un «guidage» optimal des automobilistes.

Dans ce domaine, estiment pourtant plusieurs experts en sécurité routière, l'expérience de nos voisins européens est riche d'enseignements et devrait nous amener à reconsidérer une spécialité bien helvétique: l'utilisation de bandes rouges pour tracer le centre et les extrémités de la chaussée. Pour un usage identique, neuf pays européens – dont la Grande-Bretagne, ►

«Renoncer aux bandes rouges n'est pas actuel»

Touring: trois «bon» et un «suffisant», êtes-vous satisfait du résultat des quatre chantiers suisses mis au banc d'essai par Eurotest?

Jürg Röthlisberger*: oui. La Suisse fait très bonne figure dans ce test européen et nous allons poursuivre nos efforts de sécurisation des chantiers, autant pour les automobilistes que pour les ouvriers. L'équipement est constamment réévalué et optimisé avec les polices concernées, et je crois pouvoir dire que la signalisation mise en place remplit parfaitement son rôle. Nous n'avons pas connaissance de secteurs accidentogènes ou présentant un risque particulier.

Pour quelle raison les chantiers testés en Suisse sont-ils mal éclairés de nuit?

A l'exception de quelques tronçons en zones urbaines, les autoroutes de notre pays ne sont généralement pas éclairées. Il est néanmoins possible de renforcer le guidage de la circulation par une série de feux clignotants, comme stipulé dans la Norme suisse sur la signalisation des chantiers sur autoroutes. Mais, dans ce cas, il convient de faire attention aux reflets gênants qui risqueraient d'aveugler les conducteurs. Nous sommes d'avis que les signaux rétro réfléchissants suffisent à assurer le bon écoulement du trafic dont la vitesse maximale est limitée à 80 km/h.

Pour améliorer la visibilité de nuit, ne faudrait-il pas remplacer le marquage au sol rouge par du jaune? Une couleur claire réfléchit mieux la lumière des phares, n'est-ce pas?

L'utilisation des couleurs au sol fait l'objet de règles internationales. La Suisse a ratifié un accord mondial sur la question en 1993. Par sa signature, notre pays s'est engagé à ne pas faire usage d'une couleur qui serait déjà employée ailleurs à d'autres fins. Le jaune étant déjà de

rigueur pour les passages piétons, les pistes cyclables, couloirs de bus ainsi que pour les lignes interdisant l'arrêt des véhicules en bordure de chaussée, nous nous trouvons dans l'impossibilité de l'apposer sur autoroute.

Un changement ne pourrait-il tout de même pas intervenir à terme? Le TCS a souvent été interpellé par ses membres sur la mauvaise visibilité des bandes rouges au sol...

Une commission d'experts de l'association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) s'est longuement penchée sur le sujet en 2003. Elle a abouti à la conclusion que les nouvelles bandes rétro réfléchissantes amovibles satisfont pleinement aux exigences de la Norme suisse. Cela dit, nous devons nous montrer très attentifs à améliorer la qualité réfléchissante de ce matériel.

Un alignement des directives helvétiques sur les normes européennes ne serait-il pas souhaitable?

Ce processus a déjà commencé et il se poursuivra sous l'égide de la VSS.

Propos recueillis par Jacques-Olivier Pidoux



«Les autoroutes suisses ne sont généralement pas éclairées, hormis quelques tronçons urbains.»

Jürg Röthlisberger

* Jürg Röthlisberger, 42 ans, est vice-directeur de l'Office fédéral des routes et chef de la division infrastructure routière. Il est marié et père de 2 enfants.

«Traverser un chantier la nuit, c'est limite!»



«Un chantier d'autoroute la nuit ou par mauvais temps, c'est limite. On voit très mal, en particulier ces bandes rouges qui sont souvent sales et ne contrastent pas assez avec le noir de la route. Le jaune ferait un meilleur contraste.»

Bernard Perritaz,
Ecuvillens (FR)



«C'est très pénible, comme chauffeur de camion, de traverser un chantier. Les pistes étroites obligent les voitures à nous frôler pour dépasser. Les bandes rouges sont peu visibles de nuit et par mauvais temps.»

Thierry Manzato,
Avenches (VD)



Les bandes rouges sont contestées.

► la France, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, l'Espagne, la Norvège – ont préféré des bandes jaunes, une couleur réfléchissant davantage la lumière des phares.

Automobilistes concernés

Vous êtes d'ailleurs nombreux, automobilistes, lectrices et lecteurs de Touring, à exprimer vos griefs envers ces bandes rouges et à appeler de vos vœux la mise en œuvre d'un marquage plus voyant (voir ci-contre). Même si le jaune sur les

chantiers helvétiques n'est sans doute pas pour demain, l'objectif de l'Eurotest des chantiers – qui sera réévalué en 2007 – est d'encourager les autorités à remédier aux imperfections constatées. Gageons que, côté helvétique, on portera désormais un regard particulièrement attentif à la qualité du marquage au sol ainsi qu'à la pratique, parfois bonne conseillère, de nos voisins européens. **jp**

Pour en savoir plus sur le test européen des chantiers 2006, tapez www.strada.tcs.ch.



«Les chantiers suisses sont bien signalés. Mais je déplore la couleur rouge marquée au sol qui est peu perceptible dans l'obscurité et quand c'est mouillé. J'étais récemment en Slovénie. Ils utilisent un vert qui se voyait très bien.»

Günther Ertle,
Munich (D)



«On pourrait encore améliorer la visibilité de nuit en posant au sol des bandes jaunes qui contrasteraient mieux avec le noir de la route. Je trouve aussi que les actuelles bandes rouges ont tendance à s'effacer.»

Paul Kalbermatten,
Brigue (VS)



«Il est vrai que les chantiers autoroutiers sont très longs, mais bien organisés et bien signalés. Il faut naturellement faire un effort de concentration, comme ailleurs. Nous ne rencontrons pas de problème avec notre camping-car.»

Kurt Traxel et Monika Arnold,
Altdorf (UR)



«La situation est difficile, parfois dangereuse, surtout pour les automobilistes qui n'ont pas l'habitude. Il faut faire très attention de ne pas louper la bonne sortie d'autoroute, car on ne les voit qu'au dernier moment.»

Mentar Memisi,
Derendingen (SO)

commentaire

La nuit, la sécurité passe par la visibilité

Rouge ou jaune, quelle couleur est la plus visible dans l'obscurité? Nul besoin de longues cogitations pour se décider en faveur de la plus claire, soit le jaune. En bonne logique. Cette vérité d'évidence, qui se retrouve d'ailleurs dans les propos de nombre d'automobilistes (voir ci-contre), ne fait pourtant pas encore l'unanimité. En témoigne l'Eurotest 2006 des chantiers qui a mis en exergue un éclairage et un marquage au sol – les fameuses bandes rouges – de qualité insuffisante.

Qualités réfléchissantes

Dans un cas, sur le tronçon Kriegstetten–Oensingen (A1), les experts d'Eurotest ont même trouvé des bandes rouges non-rétro réfléchissantes. De nuit ou par mauvais temps, on imagine aisément la difficulté des automobilistes à s'orienter et à esquisser les nombreuses embûches inhérentes à la traversée d'un chantier. Ceci d'autant que la visibilité des bandes rouges s'estompe sous l'effet des phares arrière de voitures... rouges eux aussi.

Devant ces aléas, il y a lieu de se demander si notre réglementation helvétique est assez exigeante sur la qualité du matériel. A cet égard, la lecture de la Norme suisse sur la signalisation des chantiers sur autoroutes et semi-autoroutes ne rassure pas vraiment. Si celle-ci stipule que «tout nouveau guidage de la circulation imposé par la présence d'un chantier doit être signalé au moyen d'un marquage de couleur blanche ou jaune-orange», elle n'impose pas explicitement l'usage de matériel rétro réfléchissant. On ne peut que le regretter, car cela constituerait un premier pas vers une meilleure prise en compte de la sécurité des automobilistes. La seconde étape serait de reconsidérer le choix de la couleur rouge pour le marquage au sol. Les bandes jaunes en vigueur dans neuf pays d'Europe n'ont pas été choisies de manière arbitraire. Elles possèdent des qualités réfléchissantes que chaque automobiliste ayant roulé une fois en France, en Allemagne ou en Italie a eu l'occasion de constater de visu.

Jacques-Olivier Pidoux