



Eurotest des chantiers: la Suisse est perfectible

Les chantiers autoroutiers sont le théâtre d'accidents parfois tragiques. D'où l'audit de sécurité que vient de réaliser le consortium européen Eurotest sur 50 chantiers dans onze pays, dont la Suisse.

La Suisse entière s'est émue de la disparition d'Antonella Lama, Miss Suisse romande, et de son frère dans un tragique accident de la route du côté de Parme, le 17 juillet 2005, percutés par l'arrière à l'approche d'un chantier. Cette tragédie qui a fauché deux jeunes gens dans la fleur de l'âge n'est pas un cas unique. Trois mois plus tôt, trois personnes perdaient la vie en Allemagne dans des circonstances à peu près similaires.

Comme en témoignent ces terribles faits divers, les chantiers autoroutiers constituent des zones ultrasensibles où l'automobiliste a souvent du mal à se repérer, surtout de nuit ou par mauvais temps. D'où l'importance de mettre en place une signalisation claire et des conditions de circulation aussi fluides que possibles, évitant les changements de vitesse ou de direction trop brusques. C'est dans cette perspective que 50 chantiers autoroutiers ont été inspectés entre février et avril 2005 par les experts de l'Université de Dresde sur mandat d'Eurotest, un consortium regroupant 15 organisations automobiles et touristiques européennes, parmi lesquelles le TCS.

Premier du genre, ce test européen des chantiers couvrant onze pays décerne ses lauriers à un trio composé de l'Autriche, l'Allemagne et la Grande-Bretagne, tandis que l'Italie

et l'Espagne ferment la marche, avec des résultats qui laissent songeurs.

Aide psychologique

La Suisse, quant à elle, se situe en milieu de tableau avec des installations dans l'ensemble satisfaisantes (voir encadrés ci-contre) mais qui présentent néanmoins des lacunes: «Deux des quatre chantiers testés en Suisse offrent une séparation insuffisante du trafic bi-directionnel et ne disposent d'aucun dispositif d'alerte d'urgence. Par ailleurs, seul le chantier du tunnel de Glion, sur l'A9 à la hauteur de Montreux (VD),

est équipé de feux clignotants non-éblouissants de nuit.» Enfin, le cas échéant, les experts regrettent l'absence de panneaux spécifiant la longueur de la zone en travaux et, une fois engagé, la distance restant à parcourir. «De tels panneaux aident les automobilistes à mieux accepter les perturbations du trafic.»

Standards unifiés

Si l'objectif du test est d'amener les autorités à corriger certains défauts, il s'agit également, dans un second temps, d'élaborer des standards européens unifiés afin de remédier à la

cacophonie actuelle où chaque pays applique ses propres règles. Conséquence: dès que l'on passe la frontière, la signalisation et les couleurs de marquage changent, ce qui désorientent les automobilistes.

Le mérite de ce test européen des chantiers, qui sera réédité en 2006, est de permettre à chaque pays de s'inspirer de la pratique de ses voisins et de contribuer, à terme, à l'avènement de normes uniformes.

Jacques-Olivier Pidoux

Les résultats sont consultables à l'adresse: www.eurotestmobility.com. Voir aussi notre interview en pages 6-7.



Sur son portable, l'expert analyse les données brutes.

Votre avis nous intéresse

Les chantiers autoroutiers font partie de notre quotidien d'automobiliste. C'est pourquoi, chères lectrices, chers lecteurs, nous sollicitons votre avis et votre expérience. Trouvez-vous, en particulier, que les installations mises en place permettent de rouler en toute sécurité?

Pour nous le dire, une seule adresse: Touring, «chantiers», Maulbeerstrasse 10, 3001 Berne, e-mail: touring@tcs.ch. **tg**



Mathias Wylsenbach

Avec de simples poteaux entre les deux pistes, le risque de collision existe.



Une vitesse constante fluidifie le trafic.



Un panneau qu'appréhendent nombre de conducteurs.

Les forces et faiblesses décelées par Eurotest

Quatre chantiers autoroutiers ont été testés en Suisse par Eurotest. Sous une forme résumée, nous en présentons ci-contre les lignes de force.

Wiggertal (AG)

■ **A2**, 10 kilomètres, en service jusqu'en novembre 2005

■ **Note**: bon

■ Les plus

- Le nombre de pistes ouvertes à la circulation n'est pas réduit
- Séparation du trafic bi-directionnel au moyen d'une paroi de protection
- Aire d'arrêt en cas de panne avec borne d'appel d'urgence
- Chantier bien visible de nuit

■ Les moins

- Panneaux annonçant le chantier placés trop tard
- La piste en direction de Bâle est très étroite

Rorschach (SG)

■ **A1**, 17 kilomètres, en service jusqu'en octobre 2005

■ **Note**: suffisant

■ Les plus

- Panneaux mentionnant la longueur totale de la zone de chantier et la longueur restant à parcourir
- Séparation du trafic bi-directionnel au moyen d'une paroi de protection
- Aire d'arrêt en cas de panne avec borne d'appel d'urgence
- Chantier bien visible de nuit

■ Les moins

- Chaussée non plane dans certains secteurs
- Pas assez de réflecteurs sur la paroi de protection séparant le trafic bi-directionnel
- Variation de la limitation de vitesse
- Pas de feux clignotants à l'entrée du chantier (direction Bregenz)

Arisdorf (BL)

■ **A2**, 2,5 kilomètres, en service jusqu'en décembre 2005

■ **Note**: suffisant

■ Les plus

- Chantier bien visible de nuit
- Trafic fluide grâce à la limitation de vitesse constante à 80 km/h
- Bon marquage des voies de circulation
- Feux clignotants aux abords du chantier

■ Les moins

- Aucune information sur la longueur du chantier
- Pas de séparation du trafic bi-directionnel au moyen d'une paroi de protection
- Pas d'aire d'arrêt en cas de panne
- Prochain chantier en direction de Berne distant de moins de 5 km.

Glion (VD)

■ **A9**, 10,5 kilomètres, en service jusqu'en novembre 2005

■ **Note**: suffisant

■ Les plus

- Système d'annonce des bouillons
- Panneaux de signalisation en nombre adéquat et compréhensibles
- Franchissement aisé grâce à la limitation constante de la vitesse à 80 km/h
- Chantier bien visible de nuit

■ Les moins

- Réduction du nombre de pistes ouvertes à la circulation
- Pas de séparation du trafic bi-directionnel au moyen d'une paroi de protection
- Pas d'aire d'arrêt en cas de panne
- Pas de panneaux spécifiant la durée des travaux et la longueur de la zone en chantier

La Suisse est en train de rattraper son retard

Vice-directeur de l'Office fédéral des routes, Jürg Röthlisberger réagit à l'Eurotest 2005 des chantiers et dévoile les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité des automobilistes.



Pour raccourcir la durée des chantiers, le travail aura également lieu le soir et le week-end.

Touring: sur les quatre chantiers testés en Suisse, trois sont jugés «suffisant» et un seul obtient la mention «bon». Cette performance vous satisfait-elle?

Jürg Röthlisberger: en me basant sur les résultats détaillés, je constate que les points forts sont plus nombreux que les points faibles. La plupart de ces derniers nous sont d'ailleurs connus et nous travaillons à les résoudre.

Mais pourquoi la Suisse n'arrive-t-elle pas à se hisser au niveau des meilleurs, l'Allemagne, l'Autriche et la Grande-Bretagne?

En grande partie à cause de l'ancienneté de notre réseau routier, construit il y a près de 45 ans, et de la topographie accidentée de notre pays. A l'époque, les normes étaient très différentes, d'où la largeur insuffisante des autoroutes et l'absence, en certains endroits, d'une bande d'arrêt d'urgence. Beaucoup de chantiers en cours visent d'ailleurs à rattraper ce retard. Mais il est vrai que nous travaillons dans des sites exigus nous imposant des conditions étrequées. Que cela soit insatisfaisant, nous l'admettons volontiers, mais

songez que les travaux ont précisément pour objectif de mettre en service des tronçons élargis pour plus de confort et une meilleure sécurité des usagers.

Les quatre chantiers testés en Suisse présentent des disparités significatives. Chaque canton en fait-il à sa tête, sans prendre en considération les normes en vigueur?

Non. Les normes sont les mêmes pour tout le monde, mais la direction des chantiers relevant prioritairement des cantons, il en résulte des variations sur le terrain. Cela dit, ce modèle accordant la direction opérationnelle des chantiers aux

cantons a vécu. Une gestion centralisée va voir le jour avec l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière le 1er janvier 2008. Elle permettra, conjointement avec nos objectifs stratégiques «Uplans», de coordonner l'ensemble des mesures d'entretien et d'éviter ainsi ces incohérences qui irritent tant les usagers, comme la présence de deux chantiers sur quelques kilomètres ou la répétition intempestive de travaux sur un même tronçon.

Concrètement, quels sont les changements en cours?

Le rôle de l'Office fédéral des routes ira croissant. Avec la nouvelle péréquation financière, nous serons le principal maître d'œuvre des chantiers. Cette gestion centralisée réduira les coûts et limitera les entraves à la circulation. Ainsi, nous serons mieux à même de mettre en place notre stratégie «Uplans» basée sur trois principes: sur un même tronçon, un intervalle de quinze ans sera respecté entre la dernière intervention et de nouvelles mesures d'assainissement; trente kilomètres au moins devront séparer deux tronçons

«On ne tolère plus des chantiers qui durent indéfiniment.»

en réfection; enfin, nous généraliserons l'emploi de mesures incitatives pour raccourcir la durée des chantiers.

Par exemple?

L'entreprise en charge des réfections payera un loyer en fonction de la durée des travaux. Plus ce sera long, plus ce sera cher. Cela l'incitera à exploiter le chantier de manière continue, le soir, de nuit, ainsi que les jours fériés, par la rotation d'équipes.

Ne craignez-vous pas une dégradation des conditions de travail des ouvriers?

Il conviendra d'être vigilant, mais je crois qu'à notre époque, on ne tolère plus des chantiers qui se prolongent indéfiniment pour des raisons de convenance horaire.

«Exploiter le chantier de manière continue, y compris le soir, en raccourcit la durée.»

Cette nouvelle organisation, qui sera pleinement opérationnelle avec l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière, permettra-t-elle à la Suisse d'améliorer son classement lors du prochain Eurotest des chantiers, en 2006?

Oui, et l'on peut ajouter qu'elle générera des économies, ce qui ne saurait déplaire aux contribuables.

Les chantiers donnent lieu à toutes sortes de doléances. Ainsi, pourquoi surgissent-ils précisément au moment des vacances d'été. N'y a-t-il pas moyen de les différer?

Hélas, la marge de manœuvre est très étroite. La saison des chantiers démarre mi-avril et se termine fin octobre. Hors de ce créneau, toute intervention est rendue impossible par la météo, sauf peut-être l'électronique dans les tunnels. Mais nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour tenir compte du trafic estival. A Arisdorf, le chantier a été interrompu en juin et août.

Les automobilistes s'étonnent aussi de voir certains chantiers rester en place alors que plus personne n'y travaille...

Cela arrive malheureusement, mais devrait devenir de plus en plus rare avec les mesures d'incitation introduites dernièrement, notamment la facturation d'un loyer en fonction de la durée des travaux. En outre, dans les appels d'offre, nous exigeons l'instauration des deux huit afin que le travail se déroule en continu de 6 heures le matin jusqu'à 11 heures le soir. Si une entreprise nous propose les trois huit, c'est encore mieux.

Cela étant, il arrive aussi que des ouvriers soient à l'œuvre sous les ponts, ce qui ne se voit pas. Pour autant, les installations de chantier doivent être maintenues sur la chaussée pour raisons de sécurité.

On reproche également aux autorités leur perfectionnisme qui fait exploser les budgets et prolonge inutilement la durée des chantiers...

Grâce aux mesures d'incitations que je viens de mentionner, je crois pouvoir dire qu'il n'y a actuellement plus de chantiers qui s'éternissent. Néanmoins, il est clair que les exigences de la société dans certains domaines sont très élevées, par exemple pour tout ce qui touche aux dispositifs anti-bruits. La pose de parois, qui peuvent parfois recouvrir complètement la route, prend du temps et occasionne inévitablement des entraves à la circulation. Dans cette recherche d'équilibre, le Conseil fédéral s'efforce de tenir compte des impératifs de fluidité du trafic sans pour autant sacrifier l'aspiration légitime des riverains au calme.

Quel sera le prochain grand chantier?

Le tronçon Niederbipp-Luterbach, long de 18 kilomètres, sur l'A1 entre Berne et Soleure. Il sera assaini par étapes en 2006 et 2007. S'agissant d'un axe aussi passant, on escompte de sérieuses perturbations du trafic.

Propos recueillis par Jacques-Olivier Pidoux



Des pistes parfois très étroites.



Profil

Jürg Röthlisberger

Âge: 41 ans.

Famille: marié, 2 enfants.

Fonction: vice-directeur de l'Office fédéral des routes et chef de la division Infrastructure routière.

Hobbies: pêche, vélo, ski, famille.

Pourriez-vous vivre sans voiture? Pas aujourd'hui, c'est trop pratique.

Etes-vous fidèle à une marque? Non, je prends la voiture qui correspond le mieux à mes besoins.

Si l'essence coûtait 2 francs le litre, rouleriez-vous moins? Non, comme la plupart des Suisses. A 5 francs le litre, peut-être...

jop