

Chantiers suisses épinglés par un test européen

Des experts venus de toute l'Europe ont passé au crible quelques chantiers autoroutiers suisses. Le résultat n'est guère flatteur pour notre pays.

► Au total cinq chantiers ont été testés. Conclusion: un «bien» (autoroute A3, Richterswil-Wollerau), deux «suffisant» (A1, Wettingen-Dietikon et A4, Urdorf-Uetikon) et deux «insuffisant» (A12, Berne-Flamatt et A5, Cornaux-La Neuveville). Bref, le résultat de cet examen est plutôt mitigé pour la Suisse.

Six critères de test | Ce test est basé sur l'étude Arrows (Advanced research on road work zone safety standards in Europe) de la Commission européenne. Il s'agit pour le moment de l'unique ouvrage de référence en la matière en Europe. On y trouve les principales exigences techniques en termes de sécurité ainsi que des analyses de la structure et de la qualité des chantiers.

Six critères ont été dégagés de cette étude pour réaliser des tests sur le terrain: signa-

lisation et marquage, sécurité routière, guidage du trafic, dispositifs nocturnes, équipements de sécurité (par exemple les places d'évitement ou les bandes d'arrêt d'urgence) et l'information aux automobilistes. Les deux premiers critères sont les plus fortement pondérés.

Les spécialistes européens ont examiné sur la base de cette grille les cinq chantiers autoroutiers mentionnés plus haut. Avec un résultat plutôt décevant: «Les déficiences se manifestent surtout au niveau des équipements de sécurité», relèvent-ils dans leur rapport.

Danger pour les ouvriers | Les places d'évitement manquent parfois et – ce constat revient comme un fil rouge pour chaque chantier testé en Suisse – de gros défauts ont été relevés concernant la séparation de la chaussée et du chantier. «Il en

résulte un danger non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les ouvriers», relève-t-on. Les critiques ont également visé l'information destinée aux automobilistes. Extrait du rapport: «On constate souvent l'absence de panneaux informant sur la raison, la durée, la longueur totale et la longueur restante du chantier.» Et plus loin: «Les panneaux annonçant un changement de piste font défaut ou sont mal placés.» Enfin, pour conclure: «On ne peut pas non plus se fier en Suisse à un marquage correct de la chaussée. La situation la plus critiquable a été constatée (le jour du test) sur le chantier de l'A5. Le marquage de la large chaussée était si négligé que les automobilistes ne pouvaient pas savoir s'ils avaient une ou deux pistes à disposition.»

Suite en page 9



Chantier de	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Richterswil	A3	1,1	25.5.	o	+	++	-	++	-	+
Dietikon	A1	4,5	26.4.	--	+	-	-	-	-	o
Zurich	A4	4,5	26.5.	--	o	--	++	N.n.*	--	o
Berne	A12	8,6	25.5.	-	o	-	--	-	--	-
Neuchâtel	A5	7,8	27.4.	--	o	o	o	--	-	-

¹ Autoroute ² Longueur en km ³ Jour du test ⁴ Signalisation/Marquage: disposition et visibilité, qualité et clarté du marquage routier (25%) ⁵ Guidage du trafic: rétrécissement/déviations des pistes, entrées et sorties (20%) ⁶ Equipements de sécurité: places d'évitement, pistes d'arrêt, zones de sécurité chantier (10%) ⁷ Sécurité routière: largeur de la chaussée, séparation des courants de trafic (30%) ⁸ Dispositif nocturne: visibilité des signaux, réflecteurs, éclairage (10%) ⁹ Information: durée, longueur (5%) ¹⁰ Appréciation finale (Chiffres entre parenthèses: pondération en pour-cent)

* Non noté, car le chantier est fermé la nuit

Appréciation: ++ très bien + bien o suffisant - insuffisant -- très insuffisant





Les chantiers suisses écopent de résultats décevants. Deux d'entre eux sont même notés «insuffisants». Les panneaux indiquant la longueur du chantier et la longueur restante sont encore trop rares.



Sur nombre de chantiers suisses, la sécurité des ouvriers n'est pas optimale.

photos Martin Lobsiger

Suite de la page 6

50 chantiers évalués | Ce test des chantiers autoroutiers est le troisième du genre. Il a eu lieu dans le cadre du programme international Eurotest auquel participent chaque année 16 clubs automobiles de 15 pays européens. Le Touring Club Suisse est

évidemment de la partie. Ce dernier test portait sur 50 chantiers au total dans toute l'Europe. < **Stefan Senn**

Info Touring
Pour en savoir plus sur le test européen de chantiers, tapez www.strada.tcs.ch. Autres informations sur ce thème: www.sistra.ch

Traverser un chantier en toute sécurité

- Attendez-vous à l'étranger à des réglementations différentes, des marquages en d'autres couleurs et à des panneaux de signalisation inconnus ou mal visibles.
- Rappelez-vous le principe de la fermeture éclair et respectez strictement les limitations de vitesse.
- Augmentez la distance par rapport à la voiture précédente et conduisez prudemment. Quand la circulation est ramenée sur une seule piste, vous ne pouvez éviter la voiture précédente si elle freine brusquement. Les télescopages sont les accidents les plus fréquents près des chantiers.
- Concentrez-vous sur votre piste et n'observez pas trop longtemps les environs. Car vous êtes attiré par l'endroit que vous observez.
- En cas de panne: enclencher les clignotants de détresse, stationner la voiture en dehors de la piste, par exemple entre deux balises s'il n'y a pas de place d'évitement ou si celle-ci est trop loin. Quitter la voiture par le côté opposé au trafic et rejoindre un endroit sûr. En Autriche, Belgique, Croatie, Espagne, Italie, au Portugal, en Slovaquie et en Slovénie, tous les occupants de la voiture doivent endosser un gilet réfléchissant.
- Prudence lors de travaux nocturnes. Le passage du chantier éclairé à l'autoroute plongée dans la nuit est particulièrement délicat. **tg**

Commentaire Nécessaire changement

En examinant les résultats de ce test, on est amené à se poser quelques questions. Il est tout de même inquiétant que sur les cinq chantiers autoroutiers suisses, la protection des ouvriers ait été négligée. Le souvenir de l'accident survenu à fin juin sur l'A2 près d'Emmen est encore très présent. Il faut que les responsables des chantiers assument leurs responsabilités. Il suffit parfois simplement de faire stationner un camion à un endroit adéquat pour améliorer la situation.

A la lecture du test, on s'étonne aussi de ne pas trouver un seul mot sur l'innombrable couleur des marquages routiers. Dans son édition 2006, ces lignes oranges avaient encore suscité de vives critiques. Mais elles existent toujours - et les nerfs des automobilistes continuent d'être mis à rude épreuve par ces bandes oranges invisibles dans certaines conditions météorologiques ou se détachant de la chaussée après quelques jours seulement.

L'Association des professionnels de la route et des transports (VSS) relève ceci dans sa norme concernant la signalisation des chantiers sur les autoroutes et semi-autoroutes: «Un changement de guidage du trafic entraîné par un chantier doit être signalé par un nouveau marquage blanc (!) ou jaune-orange ou par une signalisation équivalente. Les marquages induisant en erreur doivent toujours être enlevés.»

Le fond du problème est-il là? Faut-il sur les chantiers de longue durée enlever les lignes blanches ou les recouvrir avant d'appliquer des marquages provisoires, réfléchissants et bien visibles? La Fédération professionnelle suisse pour la sécurité routière (Sistra) est de cet avis. Et l'Office fédéral des routes (Ofrou) s'occupe également du marquage et de «l'intensité de l'orange». En 2008, les autoroutes seront en effet placées sous la régie exclusive de la Confédération. Il serait bien agréable que les automobilistes profitent bientôt d'une «idée lumineuse» dans ce domaine.

Il n'en faut souvent pas beaucoup pour atténuer les risques. Mais les automobilistes qui roulent souvent sur les autoroutes, et se mettent à transpirer aux abords des chantiers (par exemple sur l'entrée excessivement courte de l'A12 à Berne-Bümpliz), se demandent combien de temps il faudra encore attendre pour que ces dysfonctionnements soient corrigés. A juste titre.

Stefan Senn