



Communiqué de presse

EuroTest 2007

Troisième test européen des chantiers autoroutiers: les chantiers suisses à la traîne

TCS Berne/Vernier, le 25 septembre 2007. Le Touring Club Suisse, en collaboration avec seize grands clubs automobiles, a audité cinquante chantiers dans onze pays européens dans le cadre du troisième test européen des chantiers autoroutiers de longue durée. Sur les cinq aménagements suisses examinés, seul le chantier de Richterswil-Wollerau (A3, ZH/SZ) a reçu la mention «bon». Wettingen-Dietikon (A1, AG) et Urdorf-Uitikon (A4, ZH) ont été jugés «suffisants», alors que les chantiers de Cornaux-La Neuveville (A5, NE) et de Bern Bümpliz-Flamatt (A1, BE) sont qualifiés d'«insuffisant»

L'objectif du test, mené pour la troisième année consécutive par le TCS et ses partenaires européens, est de s'assurer que toutes les mesures nécessaires sont mises en place afin de réduire les conséquences d'un accident aux abords d'un chantier. Ces aménagements provisoires, en effet, présentent un risque élevé en terme de sécurité routière, notamment en raison du volume de trafic élevé qui circule à grande vitesse et de la présence de personnel d'entretien et de machines de chantier. De plus, le risque de collision est accru par le nombre réduit de pistes disponibles et le rétrécissement de la largeur des voies.

Excellence pour l'Autriche

Pour la deuxième fois en trois ans, l'Autriche a reçu la meilleure évaluation du test pour son chantier d'Enns (A1, entre Linz et Vienne). Cet aménagement de 1,5 km de long est parfaitement bien signalé, aménagé et organisé. De plus, la zone des travaux est presque entièrement protégée du trafic. En deuxième et troisième place, on trouve respectivement un chantier de 3 km sur la M 25 (Watford-Dartford) en Angleterre ainsi qu'un chantier hollandais de 1 km sur l'A 21 entre Utrecht et Breda.

L'Espagne tombe à la dernière place avec son chantier sur l'A 42, entre Madridejos et Toledo. Celui-ci a été considéré comme particulièrement dangereux en raison d'une succession de carences majeures dans les aménagements et d'une très mauvaise gestion du trafic.

Points forts et points faibles

Les points forts relevés pour l'ensemble des chantiers concernent essentiellement l'organisation du trafic, aussi bien dans les zones de réduction et de basculement des voies de circulation, que dans les zones d'entrée et de sorties d'autoroute. Par contre, les experts ont souligné une insuffisance généralisée au niveau des équipements de sécurité, ainsi qu'un manque d'informations destinées aux usagers (raison et durée des travaux, longueur restant à parcourir). La plupart des chantiers testés présentent une superposition entre les marquages provisoires au sol et les marquages d'origine, ce qui peut provoquer une certaine confusion pour l'automobiliste, en particulier de nuit ou par mauvais temps. A noter encore, le manque d'éléments réfléchissants et/ou lumineux pour rendre plus visibles les entrées et sorties d'autoroute ainsi que l'utilisation insuffisante de marquages provisoires avec un pouvoir de réflexion élevé. Ces observations ont notamment été relevées sur les chantiers suisses.

La Suisse, tout juste dans la moyenne

Pour la première fois depuis l'introduction du test, en 2005, deux chantiers suisses ont été jugés insuffisants. Cornaux-La Neuveville (A5, NE) a été considéré comme critique, entre autres, en raison d'une absence de marquages au sol par endroits et parce que la zone de basculement du trafic n'est pas éclairée de nuit. Le second chantier «insuffisant», à Bern Bümpliz-Flamatt (A1, BE), présente de grandes lacunes au niveau de la sécurité des automobilistes: voies de circulation étroites, mauvaise configuration des points d'entrée et de sortie d'autoroute, marquages au sol confus. Dans l'ensemble, les

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

manquements observés lors des trois derniers tests sont récurrents. Les potentiels d'amélioration concernent systématiquement la catégorie orientation et guidage du trafic de nuit ainsi que la catégorie information fournie aux usagers. A cela s'ajoute l'absence de protection efficace des zones de chantiers, un point relevé pour les cinq chantiers testé en 2007.

Perspectives

Les efforts entrepris ces dernières années par l'Office Fédéral des routes (OFROU) et les administrations cantonales ont permis de réduire les nuisances dues aux chantiers par une meilleure planification et organisation de ceux-ci. Cependant, au niveau des aménagements un effort particulier doit encore être mené pour sécuriser les chantiers autoroutiers. Dans ce domaine, nos voisins européens ont déjà montré l'exemple.

L'année 2007 marque un tournant dans la gestion des autoroutes suisses car elles seront entièrement gérées par la Confédération dès le 1^{er} janvier 2008. Pour l'avenir, des améliorations doivent être entreprises dans le sens d'une uniformisation des aménagements et d'une meilleure prise en compte de la sécurité de tous. Le TCS maintiendra son rôle d'expert indépendant de ce domaine et renouvellera son expertise dès l'année prochaine.

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

Touring, le journal du TCS, publiera dans son édition n° 16 du 27 septembre 2007 un compte rendu complet sur le test européen de chantiers autoroutiers.

Si vous souhaitez obtenir des illustrations du test de chantiers, veuillez contacter Dorit Djelid, Service de presse du TCS, ddjelid@tcs.ch, 031 380 12 03.

Pour obtenir des enregistrements vidéo des expertises en format Beta, veuillez contacter Thierry Pucci, tpucci@tcs.ch, 022 417 28 46.

Informations sur la méthode du test

L'institut des infrastructures de transports de l'Université technique de Dresde a été chargé de ce test. Entre le 10 avril et le 2 juin 2007, les chantiers ont été franchis dans les deux sens au moins deux fois de jour et une fois de nuit avec un véhicule équipé d'instruments de mesure et d'enregistrements vidéo. L'appréciation des chantiers se base sur les recommandations ARROWS (Advanced Research on Road Work Zone Safety Standards in Europe) émises par la Commission européenne. Sur la base de ces recommandations, nos experts ont développé une check-list permettant d'évaluer globalement le niveau de sécurité pour les usagers ainsi que pour le personnel d'entretien. Différentes zones du chantier ont été examinées et évaluées, ce sont surtout la zone d'approche, de réduction et/ou basculement des voies, la traversée du chantier, les zones d'entrée et/ou sortie de l'autoroute, et la fin du chantier.

Critères d'évaluation 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.

Sécurité du trafic

- Largeur des voies de circulation
- Moyen de séparation du trafic bidirectionnel
- Etat des voies de circulation

Gestion du trafic

- Réduction des voies de circulation
- Rétrécissement et/ou basculement des voies
- Situation des entrées et sorties d'autoroute

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

Equipements de sécurité

- **Présence et intervalle des aires d'arrêt d'urgence équipés de bornes S.O.S.**
- Bandes d'arrêt d'urgence le long du chantier
- Zone tampon de sécurité en amont du chantier et protection de la zone des travaux
- Contrôle de vitesse le long du chantier

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 du TCS

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 crevaison, 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).