



25.09.2007 - 09:45 Uhr

## TCS/EuroTest 2007 - Troisième test européen des chantiers autoroutiers: les chantiers suisses à la traîne

Berne/Vernier (ots) -

- Indication: Le communiqué complet avec les Informations sur la méthode du test, les critères d'évaluation et les conseils du TCS peuvent être téléchargés en format pdf sous:  
<http://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091> -

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 (A12, 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

Le 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

réflectifs 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 (A12, 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 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 testés 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 1er 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.

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.

Contact:

Stephan Müller  
porte-parole  
Tél.: +41/31/380'11'44

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