



27.07.2023 | 5 Commentaires | dans Individus, Infrastructure, Véhicules | par Lukas Studer

Des cercles au service de la sécurité

En cas d'accident, les motocyclistes sont exposés à un risque de blessure élevé. Dans le cadre d'un projet pilote mené du côté bernois du col du Brünig, l'OFROU étudie comment des mesures portant sur l'infrastructure peuvent réduire le risque d'accident et de blessure.

Fin 2021, la filiale de Thounne a été chargée, dans le cadre d'un projet pilote, de réaliser une analyse systématique du côté bernois du col du Brünig et d'élaborer des mesures visant à améliorer la sécurité des motocyclistes. Du côté bernois du col, 30 accidents impliquant des motocycles se sont produits entre 2011 et 2020. Dans une analyse effectuée à partir de 2021, l'OFROU a identifié les potentielles lacunes de l'infrastructure. Les résultats de l'inspection de sécurité routière (Road Safety Inspection), qui consiste à parcourir systématiquement la route et à en examiner les points faibles, ont également été pris en compte dans l'analyse. Un vaste catalogue de mesures a ainsi pu être élaboré dans le but d'accroître la sécurité des motocyclistes sur le col du Brünig.

Sans grande surprise, l'analyse a montré qu'environ deux tiers des accidents résultent de dérapages ou d'une perte de maîtrise du véhicule dans les virages. Une fréquence d'accidents particulièrement élevée a été constatée dans le virage en épingle à cheveux à 180 degrés à proximité du tunnel de Soliwald. En descente, le rayon de la courbe se rétrécit, ce qui n'est pas visible au début du virage. Environ 80 % des usagers de la route ont abordé le virage trop rapidement et ont dû freiner lors du rétrécissement du rayon. Il a ainsi été décidé de tracer des cercles gradués le long de la ligne médiane de la route. De cette manière, le rétrécissement du rayon de la courbe est perceptible plus tôt visuellement. Ce marquage spécial a déjà prouvé son efficacité : une première analyse, effectuée environ un mois après le traçage des cercles en septembre 2022, a montré que seuls 4 % des motocyclistes et 14 % des conducteurs de voiture ont dû freiner. En comparaison avec le taux de 80 % mesuré auparavant, il s'agit d'une amélioration significative.



Plaques d'égout plus adhérentes et glissières de sécurité renforcées

Bien que ce marquage spécial soit certainement la mesure la plus visible, d'autres dispositions ont été prises : l'adhérence des plaques d'égout situées sur la trajectoire des véhicules a été améliorée, la signalisation a été optimisée et les glissières de sécurité ont été renforcées à certains endroits. Les entretoises des nombreux filets de protection contre les chutes de pierres, qui présentent des arêtes coupantes, ont quant à elles été recouvertes afin de réduire le risque de blessure en cas de collision.

Leçons à tirer pour d'autres tronçons

L'effet des mesures continuera d'être évalué au cours de la saison motocycliste 2023. Le projet pilote, qui se terminera à la fin de l'année, permettra de tirer des enseignements essentiels sur la manière d'améliorer la sécurité des motocyclistes grâce à des mesures simples, peu coûteuses et rapides à mettre en œuvre. La méthode utilisée ainsi que les différentes mesures pourront ensuite être mises en œuvre sur d'autres tronçons similaires afin d'y optimiser également la sécurité des motocyclistes.

Etiquettes : Sécurité du trafic , Trafic

Partager cette publication



Roman | 28.07.2023 um 10:39

Da hat wohl ein Nicht-Motorradfahrer oder eine Nicht-Motorradfahrerin eine eher schlechte Idee gehabt. Auf den Farben rutschen Motorradfahrer („enden“ – ohne Gender Schwachsinn) insbesondere bei nasser Fahrbahn aus.

Tolle Idee, die Kurven voll zu bemalen... völlig egal ob die Ideallinie fern von der Farbe ist oder nicht, man kann nicht immer auf der Ideallinie fahren (zB. Dreck / Blätter usw. auf der Fahrbahn)

Wie wäre es, wenn ihr mit den Menschen redet, die Praxiserfahrung haben? Ist 100% gewinnbringender als auf Studienabgänger zu zählen, die Null Erfahrung haben – egal um was es geht.

Antworten

Commentaire : Traduit avec DeepL.com (version gratuite)

Il semblerait qu'un(e) non-motard(e) ait eu une mauvaise idée. Les motocyclistes (« finissent » - sans aucune absurdité de genre) glissent sur les peintures, en particulier lorsque la route est mouillée. Super idée de peindre entièrement les virages... peu importe si la ligne idéale est loin de la peinture ou non, on ne peut pas toujours rouler sur la ligne idéale (par ex. saleté / feuilles etc. sur la chaussée). Et si vous parliez à des personnes qui ont de l'expérience pratique ? C'est 100% plus rentable que de compter sur des jeunes diplômés qui n'ont aucune expérience, quel que soit le sujet.

Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer | 01.08.2023 um 10:00

Lieber Roman, diese Kreise wurden nicht von einem Studienabgänger entwickelt, sondern von einem fanatisch motorradfahrenden Wissenschaftler der Spitzenklasse, Martin Winkelbauer aus Österreich. Seine Idee, die er anlässlich der IMC International Motorcycle Safetyconference in Köln 2020 präsentierte und mit vorher-nachher-Vergleich der Unfallzahlen unterlegte, wurde in Luxemburg von ebenso angefahrenen Polizisten und Strassenbauern als Versuch mit wissenschaftlicher Auswertung durchgeführt und an der 2022er Konferenz präsentiert: https://www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2022/10/ifz2022_PPT_RoadMarkingsSaveRidersLives_MangenWinkelbauer_V01a.pdf
Ich finde es grossartig, dass die Erfahrungen aus dem Ausland den Weg in die Schweiz gefunden haben, ohne den jahrzehntelangen Schweizer-Zeitzuschlag abzuwarten, der (abgesehen von den EU Richtlinien zum Verkehr) normalerweise für ausländische Neuerungen gilt, bis die Schweiz auf den Zug aufspringt ;-)

Antworten

Cher Roman, ces cercles n'ont pas été développés par un étudiant en fin de cursus, mais par un scientifique fanatiquement motocycliste de haut niveau, l'Autrichien Martin Winkelbauer. Son idée, qu'il a présentée à l'occasion de l'IMC International Motorcycle Safetyconference à Cologne en 2020 et qu'il a étayée par une comparaison avant/après du nombre d'accidents, a été réalisée au Luxembourg par des policiers et des constructeurs routiers tout aussi éternés, sous forme d'essai avec évaluation scientifique, et présentée lors de la conférence de 2022 : https://www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2022/10/ifz2022_PPT_RoadMarkingsSaveRidersLives_MangenWinkelbauer_V01a.pdf
Je trouve formidable que les expériences faites à l'étranger aient trouvé le chemin de la Suisse, sans attendre le supplément de temps suisse qui s'applique normalement (hormis les directives de l'UE sur les transports) aux nouveautés étrangères, jusqu'à ce que la Suisse prenne le train en marche ;-)

Roman | 24.08.2023 um 14:31

Traue nie einer Auswertung die du nicht selbst erstellt hast. Wie man heute „Wissenschaftliche Arbeiten“ einschätzen kann, haben wir die letzten Jahre erfahren. Gerade „öffentliche“ Wissenschaft kann man nicht als seriös betrachten.

Ich bezweifle weiterhin dass dies einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat. Im Gegenteil, ich bin sicher dass dies a) verwirrt und b) bei Nässe massiv gefährlicher wird. Farbe wird immer glatter sein als Strassenbelag, man schraubt dafür einfach an den „Haftungskriterien“ rum und sagt es passt. Das ist einfach gefährliche Ignoranz. Ich fahre seit 30 Jahren Sommer und Winter Motorrad, und schätze meine Erfahrung mindestens ebenbürtig den genannten Personen ein. Nur bin ich wesentlich neutraler, und keinem Sponsor verpflichtet.

Der Einfluss der EU auf Richtlinien in die Schweiz ist nichts das positiv betrachtet werden sollte, und dringendst aufhören muss. Der BR vergisst immer wieder gerne, dass das Schweizer Volk nicht in der EU ist und auch nicht sein will (Abstimmungsresultat). Und ebenso nichts aus Deutschland. Beide Gebilde zeigen eigentlich nur sehr deutlich und schädlich für die Bürger, dass auch inkompetentesten Personen in Führungsrollen und „wissenschaftliche Podien“ kommen. Mit echter gewinnbringender Wissenschaft haben beide, EU und Deutschland, nichts zu tun.

Antworten

Commentaire : Traduit avec DeepL.com (version gratuite)

Ne fais jamais confiance à une évaluation que tu n'as pas réalisée toi-même. Ces dernières années, nous avons pu constater à quel point il est possible d'évaluer les « travaux scientifiques » de nos jours. La science « publique » ne peut pas être considérée comme sérieuse.

Je doute encore que cela ait une influence positive sur la sécurité routière. Au contraire, je suis sûr que cela a) déconcerte et b) devient massivement plus dangereux sur route mouillée. La peinture sera toujours plus lisse que le revêtement routier, il suffit de modifier les « critères d'adhérence » et de dire que cela convient. C'est tout simplement de l'ignorance dangereuse.

Je fais de la moto depuis 30 ans, été comme hiver, et j'estime que mon expérience est au moins égale à celle des personnes citées. Mais je suis beaucoup plus neutre et je n'ai aucune obligation envers un sponsor.

L'influence de l'UE sur les directives en Suisse n'est pas quelque chose qui devrait être considéré comme positif et qui doit cesser de toute urgence. Le Conseil fédéral oublie toujours volontiers que le peuple suisse n'est pas dans l'UE et ne veut pas y être (résultat de la votation). Et rien non plus en Allemagne. Ces deux entités montrent en fait très clairement, et de manière dommageable pour les citoyens, que même les personnes les plus incompétentes occupent des postes de direction et des « tribunes scientifiques ». L'UE et l'Allemagne n'ont rien à voir avec une véritable science profitable.

Daniel Riesen | 02.08.2023 um 10:45

hi Roman

1. sicher schon mal schlauer, als einfach noch ein Temposchild mehr hinzupflanzen
2. ja, man sollte es lassen, bei Nässe in Schräglage die Markierungen zu überfahren. die Fahrspur daneben ist aber breit genug, zumal die meisten Biker bei Nässe sowieso sehr defensiv fahren und so auch mehr Zeit haben, den Kurvenverlauf richtig einzuschätzen.
3. zumindest bei der Streckenevaluation war Jacques Cornu dabei. ihm kann man Praxisferne kaum vorwerfen.

keep the rubber down
dänu

Antworten

Salut Roman

1. c'est certainement plus intelligent que de rajouter un panneau de vitesse supplémentaire.
2. oui, il ne faut pas rouler sur les balises en cas d'inclinaison à Nässe. mais la voie à côté est suffisamment large, d'autant plus que la plupart des motards roulent de toute façon de manière très défensive par temps humide et ont ainsi plus de temps pour évaluer correctement le tracé des virages.
3. Jacques Cornu était au moins présent lors de l'évaluation du parcours. On ne peut guère lui reprocher d'être éloigné de la pratique.

keep the rubber down
Dänu


Lorenzo Quolantoni | 07.08.2023 um 16:01

Vielen Dank für Ihren Kommentar. Wie im Artikel erläutert, sollen die sich verengenden Kreise die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf diese spezielle Kurve lenken, die sich immer mehr verengt. Unseren Beobachtungen zufolge kam es zu keiner gefährlichen Situation. Ausserdem erfüllt die für diese Kreise verwendete Farbe die Haftungskriterien. Schliesslich hat sich das ASTRA bei der Ausarbeitung dieses Projekts mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), aber auch mit Jacques Cornu abgesprochen. Nach seiner Karriere als Motorradrennfahrer gründete Jacques Cornu eine Motorradschule. Er kennt daher die Bedürfnisse von Motorradfahrern sehr gut.

Antworten

Merci beaucoup pour votre commentaire. Comme expliqué dans l'article, les cercles qui se rétrécissent ont pour but d'attirer l'attention des usagers de la route sur ce virage particulier qui se rétrécit de plus en plus. D'après nos observations, aucune situation dangereuse ne s'est produite. De plus, la peinture utilisée pour ces cercles répond aux critères d'adhérence. Enfin, pour élaborer ce projet, l'OFROU s'est concerté avec le Bureau de prévention des accidents (BPA), mais aussi avec Jacques Cornu. Après sa carrière de coureur motocycliste, Jacques Cornu a fondé une école de moto. Il connaît donc très bien les besoins des motocyclistes.



Traduit avec DeepL.com (version gratuite)



A Facebook Reel video showing a motorcycle accident on a road. The video is viewed from a first-person perspective, likely from a motorcycle. In the foreground, a motorcycle is visible, and in the background, another motorcycle is on the road. The scene is outdoors, with trees and a road visible. The video is set against a black background with standard Facebook Reel interface elements.

▶ 🔊 ...

➔

 **Só Bigtrail**  [Folgen](#)

Culpa de quem?

#KTM #KTMadventure #BMW
#BMWmotorrad #MakeLifeaRide
#Honda #AfricaTwin #Yamaha... Mehr anzeigen

👍 6.423

💬 1.386

➦ 984