

Des routes 2+1 avec une séparation par barrière câble : Une « success story » suédoise.

Le plus grand problème de sécurité sur les routes de campagne sont des collisions frontales ou sorties de route qui sont à l'origine de plus de 60% des morts.

Si un conducteur perd le contrôle de sa voiture il risque dans beaucoup d'endroits sur le réseau routier hors agglomération une collision avec un arbre, qui même à des vitesses bien inférieures à la limite est souvent mortel ou a pour conséquences des blessures très graves.

Concernant les collisions avec les arbres au bord de la route le remède est bien connu, soit enlever les « obstacles » (à des endroits où la fréquence de collisions graves est établie) ou protéger la vie des usagers par des barrières (de sécurité) en bois ou en métal.

Pour la deuxième catégorie, les collisions frontales, où des énergies énormes sont libérées puisque il y a addition de l'énergie cinétique de deux véhicules, souvent de masses et protection différents, voir décélération subite que le corps humain ne peut pas survivre sans blessures graves, voir mortelles.

La Suède semble avoir trouvé un remède efficace :

Des routes 2+1, largeur 13 m (alternant tous les 1,25km) avec des barrières en câble métallique au milieu.



Des études en USA, Nouvelle Zélande et Australie ont aussi montré une réduction remarquable (90%) des collisions frontales et ainsi des morts et blessés graves sur des sections équipées de barrière en câble.¹

- Un risque plus grand pour les motocyclistes n'a pas pu être constaté.²

Ces barrières en se pliant légèrement lors du contact avec un véhicule absorbent graduellement l'énergie de collision et l'impact avec un éventuel véhicule venant du sens inverse. Les coûts d'installation sont relativement modestes (comparés à des barrières traditionnelles) et les coûts de réparation sont largement couverts par le bénéfice en sécurité routière.

Ce type de barrière est aussi facile à installer sur un réseau existant



¹ In Washington, for example, annual crossmedian fatal crashes declined from 3.00 to 0.33 fatalities per 100-million miles of vehicle travel, while annual disabling accidents went from 3.60 to 1.76. The overall benefits of cable median barriers were calculated to be \$420,000 per mile annually.

The North Carolina and Oregon DOTs completed detailed in-service evaluation reports of cable barrier systems and found that the systems were nearly 100 percent effective in preventing deadly crossover crashes on freeways. Cable median barriers have been successful in South Carolina, where three-strand cable systems were installed in areas with multiple median crossover crashes. From August 2000 through July 2003, the South Carolina cable median system was hit 3,000 times, but only 15 vehicles penetrated the cables. In addition, several other State DOTs recently installed proprietary cable barrier systems with reported success.

² Some motorcyclists have expressed concerns over cable barriers. Researchers in the United Kingdom, however, found little difference between crashes into cable median barriers and other barrier types. According to the data, most riders are separated from their motorcycles soon after leaving the pavement and are sliding on the ground by the time they reached the barrier. The data also did not show that cable barriers cause extraordinary injuries.

<http://gibraltartx.com/cable-barriers/videos>

JME 18.10.2014.