

STOP + GO

NO. 01-20 | LA REVUE DES DÉCIDEURS

Streetlife

PAGE 14

Des rues de quartier apaisées

Augmented Reality (AR)



Grâce à l'App gratuite Xtend, vous donnez vie aux images marquées avec le symbole AR rend cela possible.



Comment cela fonctionne-t-il?

Téléchargez l'application et essayez-la immédiatement sur la photo ci-dessus de Peter Fankhauser!



1. Télécharger l'application

Vous trouvez l'application X-tend dans «l'Apple app-store» et dans «Google Play Store»



2. Volume

N'oubliez pas d'augmenter le volume de votre smartphone



3. Scanning

Ouvrir l'application et scanner l'image sélectionnée

Cliquez sur Scan et pointez la caméra sur la **photo** avec le logo AR. Attendez que le contenu EXTRA soit chargé – et soyez surpris.



Participer activement!

Chère clientèle, chers partenaires

Avec SIGNAL SA, j'ai pu reprendre en tant que nouveau PDG une entreprise très bien établie.

Elle n'est pas seulement très bien positionnée sur le marché, mais dispose en particulier d'un personnel motivé et engagé. Nous relèverons les défis de l'évolution rapide de la mobilité en tant qu'acteur important et coconcepteur actif. Blocage, ouverture, marquage, affichage dynamique ou statique, guidage des clients, tant dans les transports privés que publics et sur les sites: SIGNAL SA propose des solutions allant de la simple signalisation routière aux barrières antiterroristes, d'un seul fournisseur et avec une technologie de pointe. Je suis donc certain que nous jouerons un rôle de premier plan dans la mise en place d'une infrastructure des transports de plus en plus intelligente.

Je me réjouis des défis que nous aurons à affronter. Et je tiens à remercier Ernst Moser pour l'organisation exemplaire de la passation de pouvoirs. Je lui souhaite le meilleur pour son avenir.

PETER FANKHAUSER
PDG

01/20





NEWS

News 6

Actualités du monde de la route et de la circulation

Des signaux «à volets» pour combattre la pollution de l'air 22

Des signaux repliables à Genève

STORIES

Des rues de quartier apaisées 14

Installations de bornes à Dübendorf

Une voirie pas tout-à-fait comme les autres 20

La voirie de Flüelen sous la neige

INSIDE

Dans les starting blocs: Peter Fankhauser 8

Notre nouveau PDG

Les marquages – un monde en soi 10

Trois pages avec le marquage

Mon astuce 13

Jean-Pierre Thomas, Mastrils

QSE 16

L'accent sur la sécurité au travail

TRENDS

Mode de vie: facteur d'espoir? 18

Mobilité durable

MENTIONS LÉGALES

Rédaction: SIGNAL SA, Marketing
marketing@signal.ch
032 352 11 11

Design + Création
weiss communication + design ag
www.wcd.ch

Textes: Jürg Freudiger

Impression: Hertig + Co. AG, Lyss

Tirage

6300 ex. en allemand

3600 ex. en français

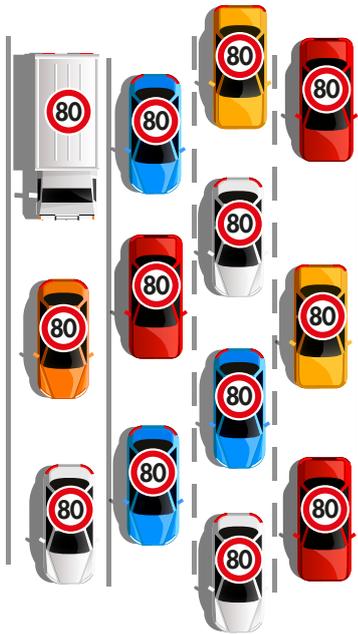
600 ex. en italien



STOP+GO 01-20
Photographie: SIGNAL AG,
Dirk Weiss, wcd

NEWS

Actualités du monde de la route et de la circulation



Ralentir pour aller plus vite

L'OFROU poursuit plusieurs projets pour réduire la surcharge des routes nationales. La vitesse maximale peut ainsi être réduite par paliers à 80 km/h au moyen de signaux dynamiques. Et quand les véhicules roulent pratiquement tous à la même vitesse, la fluidité du trafic augmente nettement. En outre, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence est temporairement autorisée sur certains tronçons. D'un point de vue sécuritaire, il ne peut cependant s'agir que d'une solution ponctuelle.

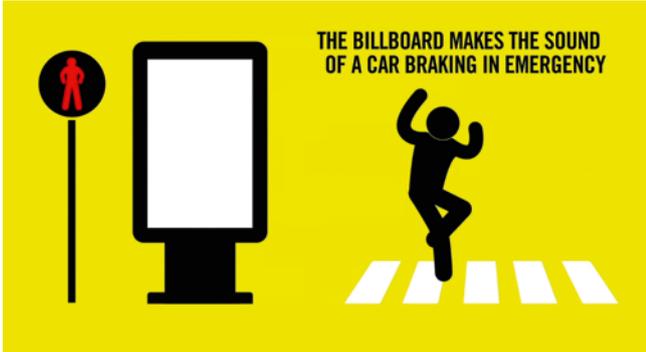
Source: Route et trafic 2019

Systemes concrets de guidage des piétons

Les systèmes de guidage des piétons demeurent utiles, même à l'ère des smartphones, Googlemaps & co. On en arrive à cette conclusion en observant le comportement des piétons dans les zones d'habitation. Cet état de fait est documenté dans une nouvelle publication éditée par «Mobilité piétonne Suisse» en collaboration avec la Haute école des arts de Berne et qui contient des recommandations concrètes. Les commandes passées avant le 31 octobre seront livrées gratuitement.

www.mobilitepietonne.ch (publications)





Virtual Crash Billboard

Ainsi s'appelle une campagne extraordinaire qui se déroule à Paris depuis 2017 pour attirer l'attention sur les dangers de franchir un passage pour piétons au rouge. Un haut-parleur diffuse le bruit d'un crissement de freins très bruyant. Le visage choqué de la personne concernée est photographié, affiché en temps réel sur un écran numérique et ensuite utilisé pour des affiches, à condition que la «victime» ait donné son consentement. Cette campagne a fait forte impression partout dans le monde.



www.youtube.com
(recherche: Virtual Crash Billboard)



eCall – l'appel d'urgence numérique

Depuis le printemps 2018, l'appel d'urgence automatique eCall est obligatoire dans toute l'Europe pour les voitures particulières et les camionnettes homologuées. En cas d'accident grave, une carte SIM dite «dormante» envoie automatiquement un appel d'urgence au numéro 112, en indiquant l'heure, le lieu et le type de véhicule. Grâce aux accords bilatéraux, la Suisse a adopté ce système. La connexion avec les centres d'appel d'urgence fonctionne et nos forces de police se préparent actuellement à recevoir des données supplémentaires du système eCall.

Source: Route et trafic 2019

Correction

En lisant notre article sur le système de guidage des piétons à Horgen (numéro 03/19), on pouvait avoir l'impression que le concept du design avait été créé par SIGNAL SA. C'est une erreur. Depuis des années, c'est l'entreprise WGB AG – VISUELLE KOMMUNIKATION à Zurich qui se charge de l'image et de la signalétique de la ville. Nous vous prions de nous en excuser!



Bornes d'îlots flexibles KIP160JK

Notre nouvelle borne d'îlots flexible KIP160JK est une véritable merveille en matière de sécurité routière et de durabilité. Vous trouverez des informations sur le produit novateur ici: www.signal.ch/fr/kip160jk



Suisse Public

Suisse Public se tiendra à Berne du 9 au 12 juin 2020. Nous nous trouverons cette fois dans la nouvelle grande Halle 2.2., stand CO2. Votre conseiller spécialisé se réjouit de votre visite sur le stand, sous la devise d'une «rencontre amicale»

Dans les starting blocs: Peter Fankhauser

Il est chez nous depuis septembre 2019, et il tient pleinement les rênes depuis janvier 2020: Peter Fankhauser, nouveau PDG de SIGNAL SA. Voici un portrait de notre nouveau chef.

«Je voulais me poser activement un nouveau défi avant d'atteindre mes 50 ans.» C'est ainsi que Peter Fankhauser explique son désir de changement. «J'avais assez vu les chemins de fer, mais idéalement je cherchais quand même quelque chose en rapport avec les transports et qui compte une production en interne.» Qu'il ait eu envie de changer de domaine est tout à fait compréhensible, après 16 ans passés aux CFF et 13 ans au BLS, où il a occupé divers postes de cadre. En dernier, il était membre de la direction et responsable de la production ferroviaire. En tant que tel, Peter Fankhauser était responsable de la planification, du contrôle et de la direction des opérations ferroviaires du BLS. Au total, environ 1600 employés travaillaient sous sa direction.

L'envie de responsabilités

«J'ai donc commencé à chercher activement un autre poste, je suis tombé sur une annonce de chasseur de têtes pour la direction de SIGNAL SA, et à ma grande joie, cela a marché tout de suite», dit-il. Ce

qu'il trouve le plus attrayant dans son nouveau travail, c'est la responsabilité globale de toute une PME, mais surtout «le fait que j'ai directement à faire avec les gens, et ne dois pas seulement diriger des ateliers.»

Ses débuts chez SIGNAL SA ont été très réussis, poursuit-il, et la passation des pouvoirs par Ernst Moser a été exemplaire. «J'aime beaucoup la culture que j'y ai trouvée. Le personnel ici à Büren, mais aussi à l'extérieur dans les succursales, a le cœur au bon endroit. Ils s'identifient à l'entreprise, sont très engagés, authentiques et pas compliqués.»

Points de départ

Selon lui, SIGNAL SA est bien positionné sur le marché et son savoir-faire est reconnu dans toute la Suisse. L'un des défis pourraient être les projets parfois complexes auxquels SIGNAL est confronté. Il s'agit de faire entrer l'entreprise dans la prochaine ère technologique, avec des chaînes de mobilité intégrées et des systèmes intelligents qui sauront combiner le porte-à-porte

avec l'e-bike, le covoiturage, le train et même l'e-trottinette. Selon Peter Fankhauser, «nous devons nous y préparer et avoir un rôle pro-actif; la mobilité va continuer à augmenter, mais elle va aussi devenir beaucoup plus intelligente.»

Pour lui, la formation continue des cadres est un autre point à ne pas négliger. «Un développement continu des cadres me tient à cœur. Je souhaite aussi lancer un débat sur nos valeurs. Il faut changer de perspective et passer d'une pure vision du produit à une vision orientée solution et client.»

A man with glasses and a beard, wearing a light blue button-down shirt and a dark blue vest, stands in a warehouse. He is leaning on a blue table with a white logo. In the background, there are green metal shelves with boxes and a sign that says "Bern Lausanne".

«La mobilité va continuer à augmenter, mais elle va aussi devenir beaucoup plus intelligente. Nous devons nous y préparer et avoir un rôle proactif.»

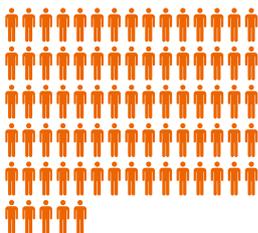
LES MARQUAGES - UN MONDE EN SOI



Les équipes de marquage de SIGNAL SA sont à l'œuvre dans toute la Suisse. La gamme des différentes techniques de marquage et des domaines d'application est énorme et est un véritable monde en soi. La division est chapeautée par Hanspeter Meyer, par ailleurs membre de la direction.

80

personnes travaillent
au sein de l'équipe de
marquage



200

machines et appareils
sont au service du
département



+3°



Celsius, la différence
minimale nécessaire
entre le point de
rosée et la tempé-
rature du sol



75%

d'humidité maximale de
l'air et une température
supérieure à 5°C sont des
facteurs de garantie pour
un bon marquage.



femme sera contremaître
pour la première fois dès
avril 2020.

«En principe, nous travaillons toujours par équipes de deux», rapporte-t-il. «Toujours un chef d'équipe et un collaborateur, qui peut être aussi un employé temporaire. Le savoir-faire considérable nécessaire à un bon marquage est entièrement entre les mains des chefs d'équipe qui sont de véritables spécialistes dotés d'une grande expérience», poursuit Hanspeter Meyer.

Le département

Le département de marquage compte environ 80 employés en tout. La plupart des équipes, en moyenne 7 à 8, sont basées à Büren. À partir d'avril 2020, il y aura à Büren, pour la première fois, une femme contremaître. Le département dispose d'environ 200 machines et appareils de différentes tailles au total, y compris des équipements de démarquage; en

outre, il y a des fourgons, des véhicules de remorquage, des remorques et des voitures. Le travail du chef consiste d'une part en la maîtrise des coûts et l'atteinte des objectifs de vente, d'autre part en la vérification du respect des lois et des normes, par exemple en ce qui concerne la durée maximale du travail et les périodes de repos des employés. «Mon objectif principal, c'est la sécurité au travail», dit Meyer.

Le nerf de la guerre

Il va sans dire que les marquages ne peuvent pas être effectués par tous les temps. En conséquence, Hanspeter Meyer décrit la météo comme le nerf de la guerre: «On ne peut pas marquer quand la route est mouillée», explique-t-il. «L'humidité de l'air doit aussi être inférieure à 75 % et la température supérieure à cinq

degrés, car ce sont des facteurs de garantie. Il doit en outre y avoir trois degrés entre le point de rosée et la température du sol. Enfin, le sol doit être propre, il ne doit y avoir aucuns résidus de sel, pas d'huile, de poussière, etc.» →



«Un peu déroutant pour les non-professionnels» – Hanspeter Meyer à l'entretien

Les produits

Le choix de produits proposés par SIGNAL SA est inouï. Hanspeter Meyer cite comme principale distinction celle entre le marquage au sens propre et l'ASRC, c'est-à-dire l'aménagement de surfaces routières colorées. Bien que les deux doivent être aussi anti-dérapants que possible, la principale différence est que les ASRC ne doivent pas briller dans le noir, alors que les «véritables» marquages doivent être réfléchissants. «Il s'agit de la rétro réflexion, qui est obtenue par des billes de verre, qui sont ajoutées au marquage encore frais à l'aide d'un agitateur de billes.» Celles-ci dépassent des marquages finis, ce qui provoque la réflexion de la lumière des phares. «Ces billes existent en tailles et qualités différentes. Le prix varie de septante centimes à huit francs le kilo!», rapporte

Meyer. Mais pour comprendre le monde des marquages, il faut faire bien plus de distinctions. Il y a, par exemple, le plastique à froid injecté, par exemple pour les lignes de bordure. Il a une épaisseur de 700 μ au maximum et là, en plus des billes de verre, une charge anti-dérapante est ajoutée pour son effet antiglis. D'autre part, il existe des marquages à couche épaisse pouvant atteindre cinq millimètres d'épaisseur, par exemple pour les lignes centrales ou les passages pour piétons, où un marquage structuré est souvent utilisé.»

Extension

Grâce à la coopération étroite et partenariale avec l'entreprise Geveko (gamme complète de thermoplastiques), la gamme de produits de SIGNAL SA a été une nouvelle fois élargie. «Nous avons notamment

obtenu de nouvelles possibilités dans le domaine de l'ASRC», note Meyer; «nous sommes très flexibles quant à la conception dans les écoles, sur des places, des zones et dans des installations grâce à la gamme DecoMark®. Le produit PREMARK®, en revanche, est prévu pour les routes. Dans ce contexte, nous le vendons comme marchandise.» Dans l'ensemble, l'abondance de matériaux et de techniques permet de trouver une solution optimale pour pratiquement chaque besoin. «Comme tout cela est déroutant pour les non-professionnels, notre clientèle profite de nos conseils avisés. Ainsi, ils trouvent le bon produit ou une solution globale pour l'utilisation prévue.»



JEAN-PIERRE THOMAS
Responsable de succursale aux Grisons



Mon astuce

Avec nos 13 sites dans toute la Suisse, nous sommes partout comme chez nous. À chaque édition de Stop+Go Streetlife, un responsable d'une succursale vous présentera les points forts de sa région.



Notre région est le point de départ pour de nombreuses activités sportives. La région de ski et de randonnée Lenzerheide-Arosa m'a particulièrement plu. Ces deux destinations sont reliées par le spectaculaire téléphérique «Urdenbahn».

Sur le chemin de Lenzerheide à Coire – la plus ancienne colonie romaine de Suisse – il y a un lieu isolé à Churwalden, à la ferme de Cadresch, le Burabeizli (auberge de ferme) de Ruth et Paul Rubitschon. Le Gourmet Beef de la ferme est un superbe tuyau.

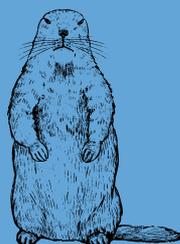
Et enfin, j'aimerais vous rappeler les chemins de fer rhétiques, le RHB, qui appartiennent au patrimoine culturel mondial de l'UNESCO. Le Glacier Express part de St. Moritz, passe à Davos et Filisur à travers les gorges du Rhin jusqu'au col de l'Oberalp pour arriver en Valais. Et le trajet avec le Bernina Express de Coire à Tirano mène des glaciers au palmiers.

www.arosalenzerheide.swiss
www.rubitschon.net
www.rhb.ch



Mastrils

Le siège de la succursale grisonne de SIGNAL SA est à Mastrils, qui appartient à la commune d'Igis depuis sa fusion en 2012. Situé en bordure de la région viticole du Bündner Herrschaft, Mastrils est la porte d'entrée à la région de Davos.



Des rues de quartier apaisées

Afin de calmer une rue de quartier très fréquentée avec des interdictions de circuler, un système de bornes devait être installé à Dübendorf. SIGNAL SA a beaucoup contribué au succès du projet.

«En fait, la rue en question était déjà fermée à la circulation normale depuis des décennies», rapporte Eliseo Incolligno, responsable du projet chez SIGNAL SA. «L'accès était permis seulement aux bus, aux véhicules d'urgence et d'entretien et aux personnes autorisées. Mais cette rue était cependant beaucoup empruntée illégalement.» La ville de Dübendorf a donc convié à une réunion, à laquelle Mensur Mandra, responsable régional est de SIGNAL SA était aussi invité. Les responsables de toutes les organisations précitées y étaient aussi présents. Il s'agissait de trouver toutes les variantes possibles pour une bonne solution durable. Cette table-ronde a eu lieu en 2017 et a été à la base du lancement du projet.

UNE SOLUTION EFFICACE ET RENTABLE

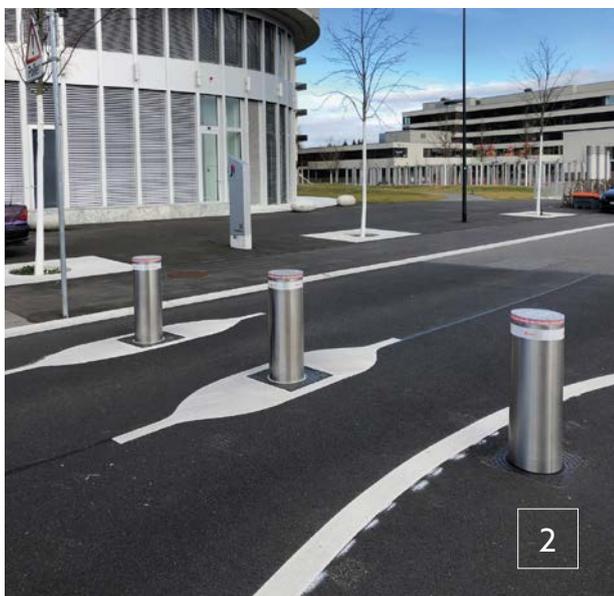
Il a fallu du temps jusqu'à la décision finale, car tous les décideurs devaient y être associés. Toutefois, SIGNAL SA a reçu le feu vert pour la réalisation en mars 2019. Et les bornes étaient installées en juillet déjà. «Nous avons

installé deux bornes entièrement automatiques de type Signamat et une borne fixe», raconte Incolligno. Elles sont placées au milieu de la route, alors on peut entrer dans la rue des deux côtés. «C'est important, car il y a des magasins qui doivent rester accessibles. Seul le trafic de transit est interdit.»

TRAFIC AUTORISÉ

Afin que les bus des transports publics puissent continuer à emprunter la rue sans encombre, les bornes sont radiocommandées. «Grâce au système de contrôle «sésame», cela se fait de manière entièrement automatique, les chauffeurs de bus n'ont rien à faire, le système reconnaît le bus qui arrive et il peut passer sans freiner», poursuit M. Incolligno. Mais bien entendu, d'autres personnes autorisées – telles la police ou les pompiers – doivent également pouvoir passer; «celles-ci peuvent commander l'installation par radio. Les bordiers, en revanche, n'ont aucun droit de passage.» En plus de l'interdiction





de circuler existante et des bornes, un panneau indicateur «attention bornes» ainsi qu'un marquage autour des bornes ont été posés.

MISSION ACCOMPLIE

Tout cela a fait ses preuves jusqu'à présent, le client est resté satisfait. Néanmoins, une mesure supplémentaire sera peut-être encore mise en œuvre. «Nous installerons éventuellement un feu clignotant. Après tout, il y a bien sûr des chauffeurs qui essaient d'entrer en suivant le bus», explique Incollingo. «Et ça, nous voulons l'empêcher.»

1_«Attention, bornes» – l'avertissement est bien visible.

2_ Les deux bornes Signamat sont contrôlées entièrement automatiquement.

QSE – POUR LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Le département qui se cache derrière l'abréviation QSE, «Qualité, sécurité, environnement», joue un rôle important chez SIGNAL SA. Le chef d'exploitation Michele Solari nous en parle.

«Le poste de responsable du département est actuellement vacant», dit Solari. «Mais nous sommes confiants que nous allons bientôt pouvoir l'occuper. Ce poste est susceptible de susciter de l'intérêt, notamment parce qu'une PME offre de bonnes possibilités de réalisation, car les processus de décision sont courts et les exigences et les tâches sont très variées.»

Bien en train

Selon Solari, SIGNAL SA est en principe bien en train à cet égard. «Notre entreprise investit depuis des années dans la durabilité et dans le domaine de la QSE en général; cette tendance va encore se renforcer.» La sécurité du travail est notamment une préoccupation majeure de la direction.

Certificats

L'accent est mis sur le système de gestion de la qualité certifié ISO 9001. Il s'agit ici avant tout de définir les processus en fonction des intrants, de la valeur ajoutée, des résultats et

des ressources nécessaires, de formuler des mesures et des objectifs et de vérifier leur succès. Le dernier audit de recertification a eu lieu en 2019. C'est pareil pour le système de management environnemental ISO 14001. «Il demeure nécessaire de fixer des priorités dans les domaines de l'énergie et des émissions, mais aussi de garder un œil sur la gestion des déchets dans les bureaux, afin que SIGNAL SA soit à l'origine d'une véritable vague verte», explique M. Solari.

L'entreprise est aussi certifiée ISO 45001: «Traditionnellement, il s'agit là de sécurité du travail, mais maintenant aussi de la santé à la place de travail.»

Normes et directives

De plus, une quantité de normes et de directives jouent un rôle au quotidien. Du transport des matières dangereuses par route (ADR/SDR) aux certificats tels que le certificat 3M pour la manipulation de films réfléchissants ou le certificat de soudage





ISO 9001

Gestion de la qualité

ISO 14001

Protection de l'environnement

ISO 45001

Santé et sécurité du travail

OCS, y c. SDR / ADR

matières dangereuses



GBD. SIGNAL SA est évidemment aussi signataire de la Charte de la SUVA.

Avenir

«Nous ne serons donc pas à court de travail pour l'instant», plaisante Solari. Dans un avenir proche, il aimerait mettre l'accent sur une coopération accrue entre les filiales elles-mêmes et avec le siège. «Nous pouvons profiter de synergies, apprendre les uns des autres ; à cette fin, nous devons communiquer davantage», dit-il. Et encore: «En plus de l'aspect environnemental, nous souhaitons mettre l'accent sur la sécurité du travail.»

1_Priorité: la sécurité du personnel

2_Des ressources adéquates assurent la sécurité du personnel

MODE DE VIE: FACTEUR D'ESPOIR?

Si même le Forum économique mondial de Davos fait du climat un sujet, il est clair que le monde est confronté à des défis. Mais il y a de l'espoir. Et il vient de là où on ne l'attendait pas.



«La conscience environnementale et l'orientation vers la durabilité deviennent un style de vie, également et surtout dans la consommation de mobilité.»



Après l'ascension rapide de Greta Thunberg au statut de star mondiale, il est probablement incontestable que les jeunes ont compris ce qu'il en est du climat mondial. Quoi que l'on pense des écoliers dans la rue: avec leurs revendications radicales, ils nous brandissent un miroir. A-t-on encore le droit de prendre l'avion? Devons-nous tous devenir végétariens? Devons-nous renoncer à nos voitures?

Tendances dans le trafic individuel

L'idée de vivre sans voiture est menaçante pour beaucoup. Cependant, les transports représentent un tiers de la consommation énergétique de notre pays et près de 20% des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, il est possible que ces chiffres diminuent. Andreas Balthasar, président du comité de direction du Programme national de recherche PNR 71, a déclaré dans une récente interview: «La génération montante ne se concentre plus autant sur le transport individuel, mais décide de manière relativement pragmatique de prendre le bus, le train ou la voiture.» (Tages Anzeiger du 15 janvier 2020) L'expert en matière de circulation, Thomas Sauter-Servaes, a fait une observation semblable dans une édition précédente d'un magazine de SIGNAL SA: «La mobilité est importante pour les jeunes nomades urbains, mais la possession de leur propre véhicule moins. Ils passent leur permis plus tard et achètent aussi plus tard leur première voiture. Ou bien y renoncent entièrement.» (Stop+Go OnTime 1/20, p. 10 s.)

Le facteur «coolitude»

On constate ici la tendance que les adolescents et les jeunes adultes considèrent de plus en plus comme un

facteur de style de vie le fait de faire quelque chose pour le climat. Cela est également mentionné dans le «Lexikon der Nachhaltigkeit» (lexique de la durabilité / www.nachhaltigkeit.info) allemand: «Le succès des voitures électriques montre que de plus en plus de gens veulent adopter un comportement de mobilité respectueux de l'environnement. La conscience environnementale et l'orientation vers la durabilité deviennent un style de vie, également et surtout dans la consommation de mobilité. La valeur ajoutée éco-sociale des produits et services de mobilité devient un nouveau facteur de prestige.»

La même tendance se voit également dans l'utilisation croissante des espaces de cotravail, car ils raccourcissent souvent la distance à parcourir pour se rendre au travail ou aux réunions. Le Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO de SuisseEnergie assure ainsi la promotion de l'application web de la plateforme communautaire VillageOffice: «Avec la mise en place d'un réseau dense d'espaces de cotravail en Suisse, VillageOffice rapproche le travail de la maison.»

Enfin, cet aspect du mode de vie touche également le thème des vacances. Faut-il absolument les passer aux Maldives? «Pas nécessairement», dit Andreas Balthasar. Il est toujours plus cool de passer ses vacances d'hiver en Suisse, avec des amis, dans une cabane de montagne.

Il y a donc de l'espoir pour le climat. Et c'est espoir est jeune!



UNE VOIRIE PAS TOUT-À-FAIT COMME LES AUTRES



Quels sont les défis auxquels une voirie est confrontée? Et à quoi veille-t-elle en attribuant les mandats? Nous avons interviewé Urs Arnold, responsable de l'équipe qui entretient les routes à Flüelen.



1_ Amoncellements de neige pouvant atteindre 10 mètres
2_ Où est donc la route?

Intercantonal

Le groupe d'entretien des routes de la voirie de Flüelen a quatre bases: à Flüelen même, à Göschenen, à Ingenbohl (SZ) et à Airolo. L'équipe se compose de 50 hommes au total. En hiver, jusqu'à quinze véhicules de déneigement sont sur la route. Ils interviennent sur l'A4 de Küssnacht à Flüelen, y compris l'Axenstrasse, et sur l'A2 de Beckenried via Göschenen à Airolo, y compris le col.

Stop+Go: Monsieur Arnold, est-ce que votre lieu de travail est une voirie typique?

Urs Arnold: «Probablement pas vraiment. Tout d'abord, il faut garder à l'esprit qu'Uri est un canton de montagne, ce qui a des conséquences considérables sur l'entretien des routes. Deuxièmement, notre zone d'opération couvre les cantons d'Uri, de Schwyz, de Nidwald et du Tessin. Et troisièmement, elle comprend le col du Gothard ainsi que les tunnels de Seelisberg et du Gothard. Tout cela n'est probablement pas non plus très courant en Suisse.»

Vous avez mentionné les conséquences dues à la situation de canton de montagne. Vous pensez à la neige?

UA: «Pas seulement. Nous avons également beaucoup à faire avec les glissements de terrain dans l'entretien des routes; nous avons dû fermer l'Axenstrasse pendant une longue période en été 2019. Ou alors nous devons faire face à de petits éboulements et des coulées de boue. Il est en revanche vrai que la neige est

souvent un problème. Parfois, les usagers de la route nous perçoivent comme un obstacle. Mais en fait un camion s'est peut-être mis en travers de la route et nous ne pouvons pas passer avec nos chasse-neige. D'autre part, nous recevons également beaucoup de commentaires amicaux. Les gens voient bien ce que nous faisons.»

Et il y a encore le col du Gothard ...

UA: «... que nous rendons utilisable chaque année au printemps. Non seulement d'énormes masses de neige doivent être fraisées – en raison de la neige soufflée, il peut y avoir jusqu'à 10 mètres accumulés! –, mais il faut encore procéder à diverses réparations des glissières de sécurité et de la chaussée. C'est pour cela que l'ouverture de la route du col, généralement avant la fin du mois de mai, est également un événement médiatique, au moins au niveau régional. C'est aussi une reconnaissance de notre travail.»

Et que dites-vous des aspects de la signalisation et du marquage?

UA: «Oui, cela fait 15 ans que nous travaillons régulièrement avec vous, et cela en vaut la peine. Pour les petites choses, comme les marquages par exemple, nous tenons aussi parfois compte d'autres fournisseurs, mais SIGNAL SA participe toujours à tous les appels d'offres.»

Quels sont les postes le plus importants?

UA: «Des sujets où SIGNAL SA peut utiliser toutes ses compétences. Par exemple, nous avons les amortisseurs de chocs, les remorques LED qui protègent nos camions contre les chocs lors des chantiers et sont appelés «Rambos». Ce n'est qu'un exemple. Les équipes de SIGNAL SA sont très compétentes, fournissent de bons produits et sont engagées.»

Cela nous fait plaisir de l'entendre. Merci pour cet entretien.



Des signaux «à volets» pour combattre la pollution de l'air

Avec son projet «Pic de Pollution», le canton de Genève veut lutter contre la pollution de l'air au centre-ville, dans une zone définie incluant plusieurs communes. Les panneaux à volet proposés et conçus par Signal SA permettent de légaliser cette mesure.

Il s'agit d'un projet commun entre l'Office cantonal des transports et l'Office cantonal de l'environnement. L'intention est de bloquer l'accès au centre-ville pour certains véhicules dès que la pollution dépasse un certain seuil. Dès lors, seuls les véhicules équipés d'un macaron écologique (autocollant) pourront encore circuler au centre-ville. Ces «macarons Stick'AIR», classés de 1 à 5, en fonction des catégories de véhicules, peuvent être commandés en ligne ou acquis auprès de divers points de vente.

Comment le signaler?

Il fallait donc une signalisation flexible. «Le mandant nous a invité à une consultation en août», raconte Bertrand Abbühl, directeur de la succursale de Genève. «Nous avons examiné plusieurs variantes dans ce groupe de travail. Nous aurions évidemment aussi pu envisager une

solution avec des panneaux à LED, mais cela aurait été trop cher et non-réalisable à bref délai.» Nous avons donc opté pour une version avec des signaux physiques à volets. «Normalement, les panneaux sont fermés; mais dès que le seuil de particules fines est dépassé, notre succursale est avisée et nous ouvrons les signaux dans les 24 heures», explique encore Bertrand Abbühl.

Interdiction de circuler avec des exceptions

Lorsque le signal est ouvert, il affiche une interdiction de circuler pour les voitures automobiles et les motos; en-dessous, on voit les macarons qui exemptent certains véhicules de cette interdiction.

Le canton de Genève est un précurseur en Suisse pour la mise en place de telles mesures. Les macarons choisis pour ce projet s'inspirent de ce qui se fait déjà dans



d'autres villes européennes, notamment en France voisine. Par exemple, à Annecy, juste après la frontière, ils s'appellent «Crit'Air» et portent les mêmes couleurs qu'à Genève.

Réalisation

Après que le mandat a été attribué en septembre, trente panneaux d'entrées et vingt-neuf de sorties ont été fabriqués, puis posés en décembre. «Le client est très satisfait, notamment de notre rapidité, de notre partenariat et de nos conseils», explique Bertrand Abbühl. Une deuxième étape est déjà prévue: en début d'année, des signaux supplémentaires seront posés pour indiquer comment contourner le centre.

Lorsque les mesures entreranno en force en cas de pic de pollution, les conducteurs concernés devront s'adapter en utilisant des alternatives pour se déplacer.



Photo: Tribune de Genève, Laurent Guiraud

1_Poursuivez votre route uniquement avec Stick_AIR!





Information sur tous les canaux

Avez-vous besoin d'informations plus détaillées sur un sujet donné? Commandez la documentation souhaitée sur signal.ch/contact, téléchargez-la sur signal.ch/catalogue ou appelez-nous simplement au 032 352 11 11.



www.signal.ch/contact

À VOTRE SERVICE DANS TOUTE LA SUISSE

En plus de notre siège principal à Büren an der Aare, nous sommes à votre service dans nos 13 succursales dans toute la Suisse.



3294 Büren a. A.
Kanalstrasse 34–38
Tél. 032 352 11 11
info@signal.ch

4663 Aarburg
Bernstrasse 36
Tél. 062 791 56 56
aarburg@signal.ch

6037 Root
Längenbold 11
Tél. 041 450 15 07
root@signal.ch

9314 Steinebrunn
Buhreutestrasse 1
Tél. 071 411 20 43
amriswil@signal.ch

6514 Sementina
Via Pobbia 4
Tél. 091 780 46 60
ticino@signal.ch

4127 Birsfelden
Case postale 739
Tél. 062 791 56 56
basel@signal.ch

1951 Sion
Rte de la Drague 18
Tél. 027 322 39 35
sion@signal.ch

8305 Dietlikon
Neue Winterthurerstr. 30
Tél. 043 233 32 52
zuerich@signal.ch

1530 Payerne (La Broye)
Route de Grandcour 76
Tél. 026 912 45 44
broye@signal.ch

1037 Étagnières
Route des Ripes 2
Tél. 021 867 11 11
etagnieres@signal.ch

1214 Vernier
22, ch. de Champs-Prévost
Tél. 022 989 52 00
geneve@signal.ch

7303 Mastrils
Ragazerstrasse 13
Tél. 081 330 84 84
mastrils@signal.ch

3930 Viège
Allmei 3
Tél. 027 303 46 30
visp@signal.ch