

Contresens : coordonner pour mieux agir

Pierre LAGACHE

En annonçant le 26 janvier 2015 la mesure n° 24 concernant la mise en place de panneaux « sens interdit » sur fond rétro-réfléchissant, l'État a pointé une mesure utile mais qui n'est qu'un maillon dans la chaîne des actions à mener. Les systèmes « radicaux » de type « herses qui se soulèvent » ou « radars de détection couplés à des barrières automatiques » sont souvent identifiés spontanément comme les solutions « miracles » : on oublie alors que le remède peut être plus dangereux que le mal, mais surtout non généralisable car très onéreux et donc inadapté à l'enjeu global de sécurité. Pour autant, les solutions existent...

Des accidents rares mais graves

Définition : un contresens est caractérisé par la circulation d'un véhicule dans le sens contraire du sens prévu sur une voie de circulation (y compris franchissement involontaire d'une ligne continue de séparation de deux sens de circulation sur une bretelle).

Le CEREMA a évalué pour l'année 2014 que les contresens généraient 1 % des accidents corporels mais 5,5 % des tués sur

les routes à chaussées séparées. Sur la période 2008-2012, les fiches BAAC (Buletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation) dénombrent 60 accidents corporels et entre 15 et 20 tués par an en moyenne. Selon le SETRA, on estime que le taux d'accidents corporels dus à des contresens est de 4 pour 10 milliards de kilomètres parcourus. Environ une prise à contresens avérée sur vingt conduit à un accident corporel.

Contrairement à certaines idées reçues, c'est sur le réseau 2X2 voies non autoroutier que le niveau de risque et le nombre de contresens est le plus important. Cette situation s'explique par la présence de points d'échanges plus nombreux (un point tous les 3 km par exemple sur le réseau breton) et une architecture des voies souvent plus confuse sur les points de décision.

Une observation à coordonner

Nous ne disposons malheureusement pas d'un véritable dispositif national d'observation des contresens. Les paragraphes ci-après présentent toutefois un comparatif des deux principaux observatoires existants. L'observation exhaustive des prises à contresens est aujourd'hui impossible du fait que ceux-ci sont parfois très brefs et que la grande majorité ne génère fort heureusement pas d'accidents. Le recueil de la donnée par les forces de l'ordre est aussi très souvent déficient.

Observatoire ASFA

Pour améliorer la connaissance des contresens, les sociétés d'autoroutes ont constitué en 2009 un observatoire national des contresens géré au sein de l'ASFA par 14 concessionnaires exploitant un réseau de 9 053 km.

Les chiffres clés :

- 📍 Depuis 10 ans, les accidents liés à la prise à contresens de l'autoroute représentent 5,4 % des tués, 4,5 % des accidents mortels et 0,2 % de l'ensemble des accidents.
- 📍 Sur l'ensemble du réseau autoroutier français, 350 à 400 événements contresens sont identifiés par an.
- 📍 29 accidents en 2014 dont 6 mortels (8 tués), 36 accidents en 2013 dont 9 mortels (17 tués).

Origine de la manœuvre du contresens (2014) :

- 📍 26 % au droit des barrières de péage
- 📍 15 % sur diffuseur et échangeur
- 📍 16 % en section courante
- 📍 11 % en Gare de péage

À noter, la part importante des origines inconnues (1/4).

Il apparaît aussi que les péages ouverts, c'est à dire sans barrière de péage aux entrées, en contexte urbain, sont plus favorables aux prises à contresens.

Observatoire OCER@

Mis en œuvre fin 2011 par la DIR Ouest qui exploite un réseau de 1 200 km de sections à 2X2 voies issu du « plan routier breton ». Avec un point d'échange tous les 3 km en moyenne, ce réseau est particulièrement exposé au risque. L'outil permet de recouper les signalements de contresens redondants, de rattacher un contresens avéré – lorsque c'est possible – à l'échangeur où a eu lieu la prise à contresens, et de mieux communiquer sur le sujet, par une représentation cartographique notamment.

Les statistiques disponibles jusqu'en 2013 font état d'environ 120 signalements de contresens par an, soit 1 tous les 3 jours en moyenne (cf. carte).

Si ce taux est assez élevé, il se traduit par un nombre d'accidents réduit, mais dont les conséquences corporelles sont très souvent dramatiques. On dénombre 4 morts en 2009, 2 en 2010, aucun en 2011, 3 en 2012 et aucun en 2013.

À noter que seul un quart environ des contresens signalés aux exploitants sont confirmés par les équipes d'intervention. Un travail a été engagé en 2014 et 2015 avec les services de gendarmerie de Bretagne afin d'améliorer la collecte de la donnée sur l'origine des contresens et le profil des conducteurs. Ces éléments permettront une exploitation plus riche des informations toujours en cours de traitement pour l'année 2014.

Selon l'étude de Jacques Robin⁽¹⁾, seulement 50 % des contresens sont initiés en accédant par des bretelles de sortie. Les autres 50 % sont des demi-tours en section courante soit parce que les conducteurs pensent s'être trompés de direction, soit parce qu'ils savent qu'ils se sont trompés et refusent un long parcours supplémentaire.



Carte des signalements de contresens en 2013 – réseau DIR Ouest – Source : Ocer@.

Nuit, alcool et âge sont des facteurs aggravants

Les chiffres de l'observatoire de l'ASFA démontrent :

- Une surreprésentation des prises à contresens la nuit et par rapport au niveau de trafic constaté : 42 % des événements entre 22 h et 6 h du matin (2012-2013) (cf. graphique).
- Des conducteurs sous l'emprise de l'alcool ou de psychotropes : 43 % des contresens mortels liés à l'alcool avec un taux moyen de 1,83 g/l.
- Des personnes âgées désorientées : 39 % des conducteurs à l'origine des prises à contresens mortelles sont âgés de 70 ans et plus, dont la moitié ont 80 ans et plus. L'étude de Jacques Robin démontre toutefois que ce ne sont pas les séniors qui sont les plus dangereux car s'ils sont très légèrement plus nombreux à contresens, en revanche ils provoquent des accidents beaucoup moins graves.



Panneaux B1J* : une bonne mesure à généraliser rapidement !

* panneaux sens interdits B1 sur fond jaune fluorescent

Le plus grand pas positif réalisé ces dernières années a été la modification en 2008 de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) qui a demandé de doubler la paire de panneaux de sens interdit (B1) dans les extrémités des bretelles de sortie (2x2 = 4 panneaux) : « ... Pour alerter l'utilisateur ayant emprunté la bretelle à contresens, deux autres panneaux B1 sont répétés. » Le SETRA a publié une note très explicite sur ce point en 2009 précisant d'implanter cette paire supplémentaire de panneaux B1 à 50 m avant la sortie.

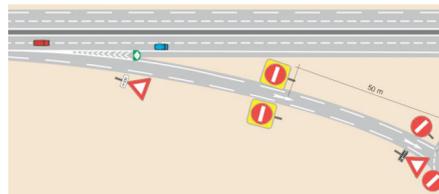
Aussi, on peut se satisfaire de l'annonce de la mesure 24 présentée par le ministre de l'Intérieur le 26 janvier 2015 : **Réduire les risques de contresens sur autoroute en alertant les conducteurs désorientés par l'installation de panneaux « sens interdit » sur fond rétro réfléchissant sur les bretelles de sortie.**

L'intégration des panneaux B1J dans le dispositif réglementaire (voir schéma) est une mesure de bon sens qui avait déjà été mise en œuvre dans d'autres pays. Une expérimentation fût toutefois mise en œuvre en

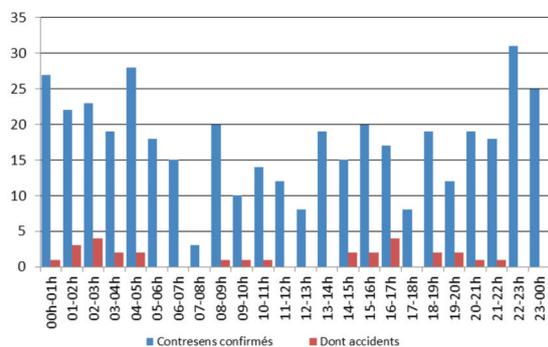
2010 dans les départements 35 et 44. Cette dernière n'a fait que confirmer l'intérêt de la mesure puisque l'amélioration de la visibilité des panneaux a généré une diminution d'environ 50 % des signalements.

La mesure annoncée par le Ministre était suffisamment imprécise pour qu'il y ait doute sur le caractère prescriptif de la mesure. Alors que le document officiel est toujours en cours de validation, on peut craindre que cette mesure ne soit qu'une recommandation : chaque gestionnaire aurait donc toute latitude à mettre en œuvre... ou pas, alors qu'il s'agit d'une solution dont le rapport coût/efficacité a été démontré.

Schéma type



La Croatie, les Pays-Bas et le Portugal ont déjà mis en œuvre les panneaux sur fond jaune en poussant le dispositif jusqu'à intégrer un message d'alerte. La mention « vous êtes en contresens » n'a pas été retenue sur le territoire français... sans doute à expérimenter... ?



Répartition horaire des contresens confirmés recensés pour l'année 2014 (source observatoire ASFA).

Une évolution récente du Code de la route

Si la circulation en sens interdit peut être sanctionnée (passible d'un retrait de 4 points), il s'avèrera, très curieusement, que la circulation en contresens sur les autoroutes, les nationales 2x2 voies ainsi que sur les boulevards périphériques en agglomération ne constituait pas une infraction au Code de la route.

Les autorités compétentes, lorsqu'elles constataient un tel comportement, ne pouvaient que relever une infraction connexe à savoir, la mise en danger de la vie d'autrui.

Sur une proposition de loi d'octobre 2014, un nouvel article a ainsi été inséré dans le Code de la route qui définit la faute et la sanction (jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende).



Lancée en 2006 par les DDE de Loire-Atlantique, du Morbihan et du Finistère, en lien avec la DSCR, cette expérimentation vise à évaluer l'efficacité de dispositifs lumineux visibles par l'utilisateur en contresens (plots au sol avec leds équipées de

capteurs solaires). Le bilan de cette expérimentation, dressé par le CETE de l'ouest en 2010, montre une légère tendance à la baisse des prises à contresens, plus marquée de nuit. Le CEREMA a conclu qu'il semblait judicieux de maintenir le dispositif en place. On peut toutefois être sceptique sur l'efficacité du système. Les plots ne se remarquent pas beaucoup, certains sont parfois en panne, mais surtout ils ne se décodent pas instantanément par les conducteurs car ils ne correspondent pas à un code connu (sens interdit ou feu rouge) pour lesquels le cheminement dans le cerveau est court et quasi-instantané.

Un guide méthodologique pour l'aménagement des aires

Un groupe technique piloté par le CEREMA a été mis en place début 2013 afin d'apporter aux gestionnaires de routes à chaussées séparées des recommandations et outils pour concevoir la géométrie des aires de repos et de services. Quatre grands ensembles de préconisations y figurent :

- Éviter un emplacement des services trop proche de l'entrée de l'aire.
- La géométrie de la voirie doit contraindre physiquement les usagers à s'orienter et à ne circuler que dans le bon sens.
- Limiter et gérer les points de conflits au sein de l'aire.
- Rendre visible et lisible l'ensemble de la signalisation au sein de l'aire.

Ce guide qui est en cours de validation sera disponible prochainement.

Prévenir les usagers en danger

L'expérience montre que les services de l'autoroute ou la gendarmerie reçoivent beaucoup d'appels téléphoniques pour informer de la présence d'une voiture à contresens. Mais comment informer et avec quel message de sécurité ? Le réseau autoroutier dispose d'outils plus facilement mobilisables que sur les autres réseaux 2X2 voies : PMV (panneaux à messages variables), radio 107.7. Un dispositif unifié vient enfin d'être mis en œuvre en mars 2015 sur le réseau autoroutier. A contrario, toujours rien de véritablement effectif sur le réseau 2X2 voies qui est pourtant le plus exposé au risque. Les nouvelles technologies de communication embarquées doivent pouvoir être utilisées pour diffuser le message d'alerte. Les études de l'IFSTTAR sur la voiture connectée (projet SCORE@F) ont considéré que les technologies connectées pouvaient être particulièrement efficaces dans la prévention du risque des contresens (« un véhicule à contresens reçoit à coup sûr le message d'alerte et 95 % des véhicules environnants sont prévenus »). Une sérieuse piste de travail est donc à explorer.



matière de sécurité routière. Par ailleurs, il n'a toujours pas été évoqué au sein du CNSR.

La création en 2012 d'un Comité de pilotage animé par le CERAMA-DTeciTM regroupant les principaux acteurs concernés est certes une avancée qui garantit un minimum de coordination. On peut aussi saluer l'initiative des « journées techniques consacrées à la lutte contre les prises à contresens » organisées en 2011 puis en 2014 par le CEREMA (Direction Territoriale Ouest). Mais la dilution des énergies et des responsabilités est encore bien présente...

Dispositif d'alerte sur autoroute

Les radios 107.7, premier média écouté sur autoroute, ont défini une nouvelle procédure d'alerte des automobilistes en cas de contresens, sous la forme d'une alerte sonore commune.

Cette alerte est destinée à prévenir les automobilistes, roulant dans le bon sens, qu'un véhicule en contresens est signalé sur la portion d'autoroute sur laquelle ils se trouvent.

Cette alerte est diffusée en liaison avec les services d'exploitation. Dans le cadre des procédures d'alerte, les messages diffusés sur les PMV (panneaux à messages varia-



bles) renvoient à l'écoute de la fréquence 107.7 pour le suivi de l'événement. Le message d'alerte rappelle à chaque diffusion les conseils de conduite à adopter :

- ❖ S'arrêter sur la prochaine aire de services ou de repos.
- ❖ Réduire la vitesse pour augmenter les distances de sécurité et le champ de vision.
- ❖ Ne surtout pas dépasser d'autres véhicules.

L'architecture de voies et la signalisation directionnelle sont des éléments clés

Partant du principe que dans la moitié des cas, le contresens est involontaire, la meilleure des préventions consiste donc à faire en sorte que l'engagement dans le mauvais sens de voie soit rendu très difficile voire impossible pour l'utilisateur. La solution consiste donc à croiser différents éléments :

- ❖ L'architecture des voies afin de rendre « physiquement » la prise à contresens involontaire quasi impossible.
- ❖ La prise en compte de la signalisation directionnelle qui est souvent négligée alors qu'elle est un facteur aggravant lorsqu'elle est particulièrement confuse. La technique de « l'œil neuf » est une méthode qui devrait être appliquée à tous les points de choix. Concernant le directionnel, on peut poser l'hypothèse qu'une personne diminuée (alcool, désorientation...), connaissant son lieu de destination, suivra un jalonnement directionnel clair.
- ❖ Le renforcement de la signalisation horizontale et verticale selon le principe du « trou de souris » largement argumenté par Jacques Robin dans sa note technique⁽¹⁾. Celui-ci propose par ailleurs des solutions pour que l'utilisateur engagé dans une bretelle puisse facilement faire demi-tour.

Gouvernance : agir en mode projet

L'approche de ce sujet confirme que la prévention des contresens est bien un objet de préoccupation des acteurs concernés. Tous s'accordent sur le fait que ce type d'accident est particulièrement inacceptable et agissent à leur niveau pour étudier, expérimenter et mettre en œuvre des solutions.

On constate, à contrario, que ce sujet n'est pas pointé officiellement dans les priorités nationales en

La bonne volonté, les compétences ne sont pas la garantie de l'efficacité. Il est urgent sur des sujets aussi transversaux d'insuffler de nouvelles méthodes de travail qui s'inspirent du mode projet : une commande politique claire, un objectif précisé et enfin : un chef de projet clairement identifié qui est garant de l'atteinte des objectifs.

Cette nouvelle gouvernance pourrait être mobilisée sur plusieurs actions :

- ❖ Unifier le dispositif d'observation au niveau national.
- ❖ Centraliser l'exhaustivité des résultats des diagnostics infrastructures réalisés et assurer le suivi des actions correctives apportées.
- ❖ Définir un guide méthodologique permettant l'amélioration de la signalisation directionnelle.
- ❖ Préciser et généraliser un dispositif de prévention adapté aux barrières de péages.
- ❖ Définir au niveau national et pour l'ensemble des réseaux concernés une procédure d'alerte auprès des usagers en utilisant les technologies de communication embarquées...

Glossaire : ASFA : Association de Sociétés Françaises d'autoroutes - CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - DTeciTM : Direction Technique Infrastructures de transports et matériaux (ex SETRA) - DIR Ouest : Direction interdépartementale des routes de l'Ouest - IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - OCER@ : Observatoire Contresens Expérimental recueil et @analyse - SETRA : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements - Projet SCORE@F : cf. Pondération n°101

EN SAVOIR PLUS

<http://contresens-routiers-agissons.jimdo.com/>



(1) <http://www.securite-routiere-plus.com/medias/files/les-contresens.pdf>