



Communiqué de Presse

juin 2012

Réseau 2X2 voies de l'Ouest : attention danger !

Charlotte Lagache, Nantaise originaire du Lot, est décédée tragiquement à l'âge de 23 ans le 01 avril 2012 suite à un accident dû à un chauffard très fortement alcoolisé (2,31g), roulant en contresens sur une 2X2 voies.

Après le choc, Pierre, le père de Charlotte s'est mis en quête de réponses ...
Parce que cet accident ne relevait évidemment pas de la fatalité.
Parce que les services de gendarmerie lui ont fait part de problèmes graves de sécurisation de la voirie 2X2 voies, si spécifique au territoire Breton.
Parce que les accidents y sont beaucoup trop nombreux...

Malgré la douleur, Pierre a cherché à comprendre lucidement, sans haine et avec un seul objectif : donner un sens à la disparition de sa fille Charlotte pour sauver des vies.

Sa conclusion :

- Le principal fautif est, de fait, le chauffard fortement alcoolisé. Il faudra sur ce point renforcer la prévention et la répression, c'est une action qui doit s'inscrire dans la durée.

- Du fait de ses nombreuses interconnexions avec le réseau routier (en Bretagne une sortie, aire tous les 3 km) le réseau des 2X 2 voies présente un niveau de dangerosité important qui favorise notamment les prises en contresens.

- L'action contre l'alcool au volant doit figurer parmi les priorités nationales. La lettre adressée par le nouveau Président de la République à la Ligue contre la violence routière va dans ce sens. Il devra y avoir une véritable exigence de résultat.

- Pour agir vite et efficacement sur la question des prises en contre sens, 2 actions sont prioritaires :

→ Une adaptation des infrastructures routières en s'attachant particulièrement à la signalisation.

→ La mise en place d'un dispositif d'alerte des usagers en intégrant les nouvelles technologies.

Avec le soutien de la Ligue, l'action du père de Charlotte porte sur ces deux priorités.

Les faits et les chiffres qui font peur !

Dans un rapport de 2011 de la DIR (Direction des Routes) Ouest, on lit :

*« Ce réseau est particulièrement exposé au risque la prise à contresens : 1200 km de chaussée séparées, près de 350 échangeurs et 50 aires: environ 400 points d'échanges soit une moyenne d'1 point d'échange tous les 3 km. La prise en contre sens est un phénomène plutôt fréquent: en 2010, plus de 140 signalements enregistrés par les forces de l'ordre soit **en moyenne un signalement tous les 2 à 3 jours** »*

- En France, 77% des accidents liés à des contre-sens se déroulent hors autoroutes mais sur des 2X2 voies sur des réseaux dits ouverts.

→ **Le réseau Breton est donc particulièrement exposé**

- 95% des accidents générés par des prises en contre sens génèrent des accidents graves ou mortels : un accident sur 4 est mortel (0,6% pour l'ensemble des accidents) soit 42 fois plus !!!.

→ **Les conséquences de ce type d'accident sont extrêmement graves.**

- 50% des contre sens sur le réseau Breton sont dû à une entrée par une bretelle de sortie.

→ **Démonstration de l'insuffisance de sécurisation de ces accès pourtant à cibler prioritairement.**

- 70% des accidents se déroulent la nuit

→ **Et pourtant les dispositifs de signalisation restent non adaptés en visibilité (à l'exception de quelques secteurs tests).**

- Les accidents liés aux contre sens sont presque toujours le fait de personnes dites « diminuées » : alcool (60%), drogue, désorientation de personnes âgées (en hausse).

→ **Et pourtant des dispositifs de signalisation et architectures d'entrées restent le plus souvent non adaptés à ce type de conducteurs « diminués ».**

- Sur les dernières années on estime (source SETRA) que le nombre de tués par an se situe entre 40 et 60 sur tous les réseaux confondus.

→ **Et pourtant , alors qu'il s'agit d'un problème bien ciblé, avec des solutions de préventions étudiées et réalistes, cette question ne figure pas parmi les priorités d'action.**

Les actions qui ne rassurent pas !

- La DIR (Direction Interdépartementale des Routes) Ouest est consciente du problème d'où la prise de décision en 2011 de la réalisation d'un diagnostic des points de dangerosité (toujours en cours) et la création d'un observatoire des contre sens Des dispositifs tests sont également mis en œuvre par les Conseils Généraux.

➔ **Ceci signifie que malgré la prise de conscience de la gravité du problème, mais le problème n'est pas traité comme une priorité. L'inertie est renforcée par une dilution des responsabilités (Etat/ Département).**

- Dès 2008, une étude très complète du SETRA (Service d'Etudes techniques des routes et autoroutes) sur les contre-sens soulignait les manquements et proposait des solutions. Dans le texte :

La proposition qui est faite ici () vise les dispositifs statiques visibles de jour comme de nuit, à savoir une signalisation horizontale et verticale (). Le dispositif ainsi mis en place sur les bretelles de sortie serait systématique : 2 panneaux de type B1 à l'extrémité de la bretelle, 2 mains levées basses sur le sol d'un modèle déjà utilisé en Europe (), une flèche au sol rétro réfléchissante , de grande dimension , indiquant le bon sens de circulation()

➔ **Et pourtant à l'exception de quelques points test mis en œuvre, les points d'accès ne sont toujours pas équipés alors que l'investissement est mineur et les risques induits inexistant.**

- Concernant les dispositifs dynamiques visant à **détecter et prévenir les usagers menacés par le contre sens** . Le réseau autoroutier dispose du média radio pour l'information, des possibilités de blocage des péages, d'annonce par panneaux lumineux dynamiques.

Sur les réseaux 2X2 voies : Rien ou presque et une inertie quasi totale.

L'étude du SETRA encourage même ouvertement cette inertie : « *Globalement ces systèmes sont très peu utilisés dans le monde et leur usage doit être très certainement être réservés à des cas très particuliers et rarissimes* » « coûts importants d'installation et de maintenance, garantie de bon fonctionnement, dépendance d'un système de détection pas toujours irréprochable, danger éventuel pour les usagers circulant dans le bon sens ».

Pourquoi ce qui est appliqué largement sur le réseau autoroutier en terme de message d'avertissement serait inapplicable sur un réseau 2X2 voies dont la dangerosité s'avère plus importante ?

Pourquoi, alors que la fiabilité des technologies progresse rapidement, la question de leur fiabilité est posée comme un frein majeur ?

➔ **Et pourtant les services de gendarmerie et de secours sont unanimes. Le contre sens nécessite une détection puis une information quasi immédiate des usagers en danger.**

➔ **Bien que les technologies de l'information embarquée évoluent (GPS, téléphonie mobile), ces outils ne sont absolument pas intégrés dans une réflexion opérationnelle. Insupportable pour les victimes !**

Agir vite : c'est possible !

Parce que la mort de Charlotte, comme celle de toutes les victimes n'est pas une fatalité.

Parce qu'elle n'a aucun sens, terriblement injuste et terrifiante pour tous.

Parce qu'il est vraiment possible d'agir pour que le risque soit moins grand.

Parce qu'il est urgent que les pouvoirs publics interviennent plus efficacement.

Chaque citoyen se sentant concerné par la sécurité de ses proches est aujourd'hui sollicité pour devenir acteur d'une mobilisation autour d'un projet de sécurisation urgente du réseau 2X2 Voies de la DIR Ouest en exigeant :

Sur le réseau de la DIR Ouest :

- De finaliser au plus vite tous les points exposant l'utilisateur désorienté au risque de prise à contresens.
- D'identifier sur chacun de ces points les défauts présents et en particulier ceux de la signalisation directionnelle, afin de la mettre d'urgence aux normes, engager systématiquement un programme d'équipement de prévention (signalisation renforcée) dont le coût, rapporté aux investissements sur les infrastructures, restera modeste. Puis d'améliorer la géométrie pour rendre les fausses manœuvres difficiles.

Faire de cette action une opération pilote au niveau national :

- La généralisation en 2013 d'un programme pilote d'investissement et organisationnel visant prioritairement le territoire DIR Ouest visant à être appliqué au national afin de limiter dans des proportions significatives le nombre d'accidents liés aux contre sens.
- D'engager rapidement une réflexion opérationnelle sur la mise en œuvre d'un dispositif de détection des contre-sens et d'information des usagers en danger intégrant notamment les nouvelles technologies embarquées (création d'une commission associant les opérateurs : GPS, Téléphonie mobile, radio...)
Ce dispositif doit permettre à terme de pouvoir informer en temps réel de tout danger identifié. **L'impact doit donc très largement dépasser le seul problème des prises à contre-sens.**

Action sur l'infrastructure : une nouvelle priorité nationale

Dans sa lettre adressée à la Ligue contre la violence routière (25 avril 2012) le nouveau Président de la République précise que la réalisation d'un audit des infrastructures figure parmi les axes retenus avec une priorité donnée sur les réseaux secondaires. **Notre action s'inscrit donc parfaitement dans cette politique. Les engagements pris devront donc être tenus.** [Voir contenu de la lettre sur contresens-routiers-agissons.jimdo.com](http://contresens-routiers-agissons.jimdo.com)

Pour sauver des vies- Mobilisez vous !

**Si nous n'agissons pas plus rapidement et plus efficacement
sur la sécurisation du risque de prise à contre sens**

Chaque année

cinquante vies

seront à nouveau sacrifiées

Comment agir :

**Apportez votre témoignage, revendiquez votre soutien à notre action de
sensibilisation des pouvoirs publics sur le site Internet**

contresens-routiers-agissons.jimdo.com

**Cette opération bénéficie du soutien de la Ligue nationale contre la violence
routière.**



**OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT**

Ligue contre la violence routière

Sources documentaires

De nombreuses études et interventions sur le sujet sont accessibles depuis le site internet **contresens-routiers-agissons.jimdo.com**

Ci joint au communiqué de presse l'analyse de l'accès à la N171 au niveau de la bretelle de Prinquiau (accès pris par le chauffard). Cet exemple illustre parfaitement les marges de progrès existantes.

Contact presse : Pierre Lagache tel : 06 07 45 75 77
Mail : contresens-routiers@hotmail.fr

Site web : contresens-routiers-agissons.jimdo.com