

Fiche Technique

Contresens routiers

Préambule

La présente fiche a pour objectif de présenter les éléments clés de connaissance sur la question des accidents liés à la prise en contresens sur l'ensemble du réseau national (autoroutes et routes à voies séparées) et de proposer des pistes d'actions réalistes afin d'améliorer de façon significative le niveau de sécurité lié au problème.

Contexte

Les conséquences des prises à contresens de voiries à chaussées séparées ne représentent pas un enjeu quantitatif majeur de sécurité routière sur ce type de voie. Pourtant, en l'absence de statistique nationale réellement fiable, on peut toutefois estimer que le nombre de morts liés à la prise des contresens représente environ 1 % des morts générés par des accidents sur ce type de route. Par ailleurs, on observe un nombre de victimes plus conséquent lié à l'extrême violence et gravité des accidents générés (chocs frontaux).

Sur Autoroute les contresens représentent ainsi 0,2% de l'ensemble des accidents recensés mais 4% des accidents mortels et 6% des tués.

De ce constat, des initiatives ont été menées sur le réseau autoroutier en lien avec les travaux de l'ASFA (Association Professionnelle Autoroutes et ouvrages routiers) (1) et sur voies à chaussées séparées par quelques territoires inspirés par les travaux du SETRA.

Un groupe de travail piloté par le SETRA a en effet été mis en place en 2003 pour traiter de ce thème sur l'ensemble du réseau routier français principal (autoroutes et routes nationales). Ce groupe de travail a cessé son activité fin 2004.

Les exploitants autoroutiers ont décidé de poursuivre la réflexion au sein de l'ASFA.

Les travaux du SETRA ont toutefois fait l'objet d'un rapport complet en 2008 (2) puis d'une journée technique en 2011 (3). Ces réflexions ont permis d'identifier des solutions dans les différents domaines : architectures des voies, signalisation, dispositif de détection...

La question des nouvelles technologies embarquées (détection et communication...) n'ont toutefois pas fait l'objet d'une véritable réflexion. A titre d'exemple, le lien avec le projet de LAVIA qui est une piste potentiellement porteuse n'a pas été abordé.

Les prises à contresens étant très majoritairement le fait d'un public diminué (alcool, drogue, désorientation de personnes âgées), les actions menées sur la question de l'alcoolémie et sur le contrôle des aptitudes à la conduite des personnes âgées sont implicitement liées au problème de la prise à contresens.

Cette réalité joue un rôle pervers car elle contribue à entretenir un sentiment de fatalité alors qu'il est possible d'agir pour diminuer le risque généré par le conducteur fusse t-il diminué.

L'ensemble des travaux réalisés démontre que des solutions de prévention du risque réalistes et nécessitant souvent des investissements limités sont possibles.

La prévention des prises à contresens est aujourd'hui considérée comme nécessaire mais reste aujourd'hui malheureusement trop souvent au stade de l'expérimentation. Le problème n'est donc pas véritablement traité au niveau national dans un cadre volontariste et cohérent.

Les chiffres clés ... pour comprendre

- 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 2X2 voies 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 ! 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. **Les conséquences de ce type d'accident sont donc extrêmement graves.**

- 50% des contre sens sont dû à une entrée par une bretelle de sortie (réseau DIR Ouest). **Ces accès sont donc à cibler prioritairement.**

- 70% des accidents se déroulent la nuit
Les dispositifs de signalisation restent pourtant souvent 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).

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

- Dans la grande majorité des cas les prises à contresens sont signalées par les usagers. L'observatoire mis en place par la DIR Ouest dont le réseau est particulièrement exposé comptabilise par ce biais une prise à contresens tous les 2 à 3 jours.

Cette information n'est pourtant que peu ou pas exploitée pour avertir et sécuriser les automobilistes potentiellement en danger.

Les pistes d'action

Les objectifs fixés par le CNSR de réduction significative du nombre de tués sur les routes (2000 morts en 2020) nécessiteront impérativement de pouvoir agir sur des problèmes ciblés parmi lesquels figure la prise à contresens.

Du fait :

- du caractère très souvent dramatique et psychologiquement insupportable de ce type d'accidents.
- du vieillissement progressif des conducteurs plus exposés aux problèmes de désorientation.
- des nouvelles opportunités d'actions qu'ouvrent les avancées technologiques.
- du réalisme de l'ensemble des propositions proposées ci après.

Cette question doit être considérée comme une priorité au niveau national.

Les travaux du SETRA et de l'ASFA devraient être réactivés sous l'impulsion du CNSR avec d'ores et déjà des perspectives d'actions dans différents domaines :

- Rendre obligatoire, sur le territoire national la réalisation d'un diagnostic sur l'ensemble des points d'entrée estimés à risque sur le réseau 2X2 voies et autoroutier. Ce type d'inventaire est en cours de réalisation sur le réseau de la DIR Ouest. Cette action imposerait de définir nationalement une méthode d'analyse uniforme (fiche type).
- Systématiser l'observation sur la question des contresens sur l'ensemble du territoire français. Pour ce, s'appuyer sur la méthode mise en œuvre par l'observatoire sur le réseau de la DIR Ouest et la déployer.
- Faire évoluer les notes de recommandations du SETRA vers un cadre réglementaire s'appliquant à l'ensemble des points diagnostiqués précisant une date limite de mise en œuvre des actions préventives.
- Pour chacun des points, mise en œuvre d'une procédure de contrôle qualité permettant de garantir le sérieux du suivi du dispositif mis en place.
- Amplifier la formation des agents d'exploitation concernés sur la question des contresens.
- Intégrer dans la réflexion sur la prévention du risque l'utilisation des nouvelles technologies. Celles-ci peuvent être utilisées efficacement en matière de détection et d'information du conducteur et des usagers potentiellement en danger. La réflexion devra prendre en compte le projet LAVIA et portera nécessairement sur un cadre plus large que la seule prévention des contresens mais de tout type de danger.

(1) Prise à contresens – Réponses apportées par les exploitants des autoroutes concédées – Septembre 2005 - ASFA

(2) Rapport d'études Prévention et traitement des prises à contresens- Etat des connaissances – SETRA- Juin 2008

(3) Les prises à contre-sens sur routes à chaussées séparées, *Connaître, comprendre, agir, évaluer* Colloque organisé par la COTITA 07 avril 201- Nantes

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