

Objectif sécurité routière

AUTEURS

Xavier Bertrand
Chef de projets
Centre d'études et de conception
de prototypes (CECP)
CETE Ouest/DIRCA

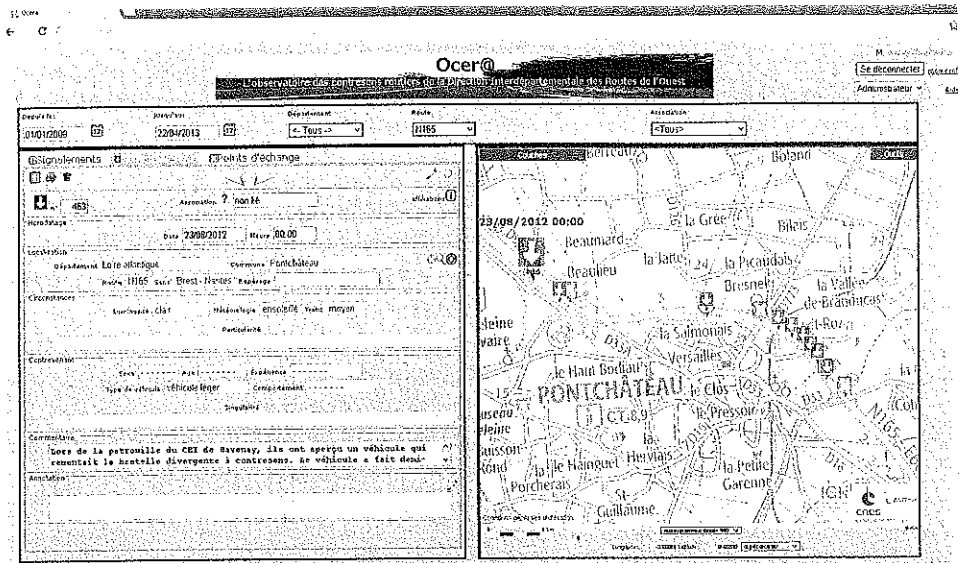
Matthieu Jouvin
Responsable
Pôle exploitation sécurité routière (PESR)
Direction interdépartementale
des routes Ouest (DIRO)

Radoine Dik
Chef du Groupe Matériaux et Chaussées
CETE Ouest/DIRCA

Catherine Chauvineau
Chargé d'études et de recherche
sécurité routière
CETE Ouest/DIMER/Sécurité

Remerciements

Les auteurs remercient les acteurs suivants
pour leur étroite implication dans le projet décrit :
Pascal Rosala et Jean-Luc Benoist/CETE Ouest,
Pascal Renat/DREAL Bretagne
et Alexandre Bouchon/DIR Ouest



Application OCER@
OCER@ Application

Prévention des contresens sur 2 x 2 voies

Mise en place de l'observatoire OCER sur le réseau de la DIR Ouest

Chaque année, des véhicules circulant en contresens provoquent des accidents spectaculaires et d'une grande gravité. Pour prévenir ce phénomène, il est nécessaire de mieux le connaître. C'est pourquoi, le Centre d'études techniques de l'Équipement de l'Ouest (CETE Ouest) a mis en place un observatoire expérimental des contresens sur le réseau routier de la région ouest, géré par la direction interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIR Ouest). Le cœur de cet observatoire (nommé OCER pour : Observatoire contresens expérimental sur le réseau DIR Ouest) est un site internet permettant de recueillir tous les signalements de contresens possibles (par exemple, en provenance : des autorités, des conducteurs, des médias, des professionnels de la route) et lorsque c'est possible, de les localiser sur le réseau. L'analyse de ces données, croisées avec la description détaillée des points d'échange permet de localiser les sites où il est nécessaire d'intervenir en priorité (par exemple : mise en place d'une signalisation spécifique) puis d'évaluer l'efficacité des mesures prises. Cet observatoire est en service depuis la fin de l'année 2011.

Introduction

Les conséquences des prises à contresens de voiries à chaussées séparées ne représentent pas un enjeu majeur de la sécurité en termes d'accidentologie sur 2 X 2 voies (environ 1 % du nombre total d'accidents survenus sur ce type de route mais plus de 4 % des accidents mortels) ; ce sont donc des accidents rares et très graves. Mais l'accident dû à une prise à contresens est perçu comme intolérable aux yeux de l'opinion publique et des médias. Cela vient tout particulièrement du fait que les victimes qui roulaient dans le bon sens croyaient leur sécurité garantie par le bon niveau de sécurité offert par les chaussées séparées.

L'opinion publique s'indigne que de telles « erreurs » puissent se produire sur le réseau d'excellence que constituent les voiries à chaussées séparées dont l'un des avantages est précisément d'éviter les collisions frontales.

En 2007, Jean Deterne [1] a formulé 12 préconisations pour lutter contre les prises à contresens sur 2 x 2 voies, à la suite des réflexions du groupe de travail national qu'il présidait pour la production d'un état des connaissances sur la prévention des contresens sur 2 x 2 voies. La préconisation n°3 porte plus spécifiquement sur la connaissance nécessaire du phénomène pour mieux identifier les zones où le risque est le plus important et

mieux évaluer les mesures prises pour lutter contre ce type de phénomène :

« (...) Mettre en place un observatoire des contresens pour améliorer la connaissance des situations de prise à contresens et notamment de leur fréquence statistique, par des moyens automatiques (stations SIREDO (ndlr : station de comptage du trafic), radars, DAI (ndlr : détection automatique d'incidents, ...) et inclure cet indicateur dans les tableaux de bord de sécurité routière. Ceci doit aussi permettre d'identifier les zones sur lesquelles la probabilité d'occurrence est la plus élevée. Un tel observatoire sera aussi précieux pour évaluer l'efficacité des mesures d'ordre général qui seront prises (...) ».

Actuellement, pour évaluer les actions engagées sur son réseau, la DIR Ouest (DIRO) utilise les signalements enregistrés par la gendarmerie sur l'une de leur base de données. L'exploitation de cette base, interrogée avec le mot-clé « contresens » a mis en évidence environ un signalement de contresens tous les trois jours enregistré par la gendarmerie.

Pour donner suite à cette préconisation et compte tenu de l'enjeu important constitué par le risque de prise à contresens du réseau routier national sur sa zone d'action, la DIRO a souhaité construire un observatoire des contresens sur son réseau pour permettre de :

- Mieux connaître et comprendre le phénomène.
- Mieux cibler les actions relatives à l'infrastructure si des zones à risque anormal sont identifiées.
- Mieux évaluer les actions engagées aussi bien en termes de prévention qu'en termes d'aménagement de l'infrastructure (plots lumineux anti-contresens, mises en œuvre des préconisations de la note d'information du SETRA [2], suites données aux audits des échangeurs).

Le présent article porte sur la mise en place de l'observatoire des contresens sur le réseau DIRO, et plus spécifiquement sur l'application informatique associée qui constitue le maillon central permettant de mobiliser les équipes terrains, à la source de l'information, et les agents en charge de la validation et du traitement des données ainsi collectées.

Après avoir présenté le réseau routier de la DIRO permettant de mieux visualiser le contexte et les enjeux du réseau routier pris en compte, les principaux besoins et objectifs présidant à la conception de l'outil sont rappelés. L'application OCER® dédiée au recueil et à l'analyse des données contresens sera ensuite présentée, notamment du point de vue des différents acteurs, permettant d'alimenter et de faire vivre l'outil (émetteur, régisseur, enquêteur et gestionnaire). Les premières exploitations sur les données recueillies permettront de mieux visualiser son intérêt dans l'amélioration de la connaissance du phénomène, notamment grâce au volet géomatique.

Le réseau DIRO

La nature du réseau

Le réseau dont la DIRO est gestionnaire correspond à l'ensemble des routes nationales des régions Bretagne et Pays-de-Loire. Il représente plus de 1 500 km, dont 1 200 sont à 2 x 2 voies. Il est constitué d'axes structurants supportant d'une part des échanges de transit et jouant, d'autre part, un rôle de desserte locale des territoires (photo 1).

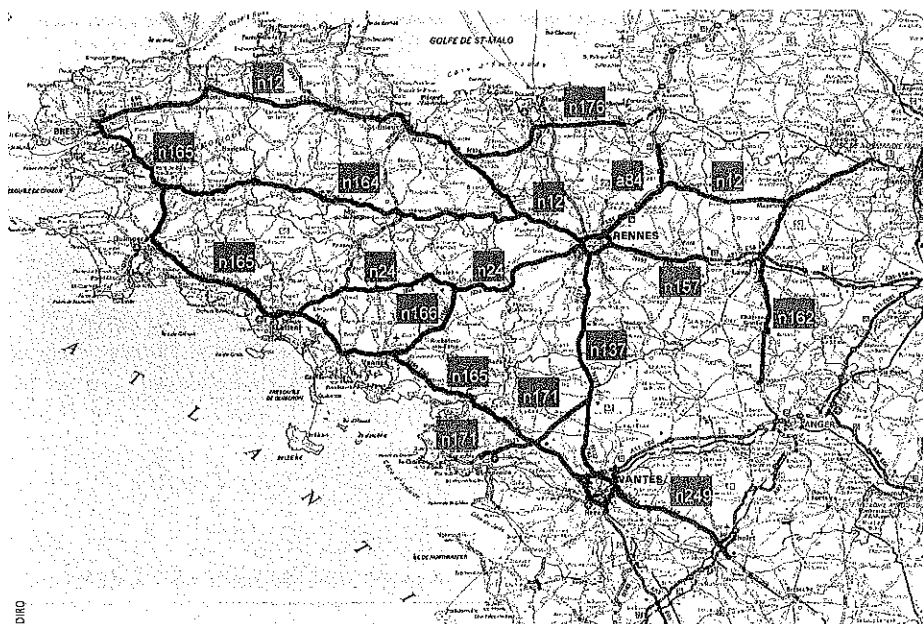


Photo 1
Cartographie du réseau de la DIR Ouest
DIR Ouest network map

La desserte locale est favorisée par le nombre important d'échangeurs sur le réseau routier national. En effet, celui-ci est caractérisé par une densité plutôt élevée d'échangeurs, puisqu'on en dénombre environ 350 pour 1 200 km, ce qui représente une moyenne d'un échangeur tous les 3 km environ.

Cette densité d'échangeurs trouve son origine dans l'historique de construction des routes à 2 x 2 voies du réseau routier en Bretagne et en Pays-de-Loire. Celle-ci s'est faite par phases, depuis les années 1960 jusqu'aux années 1990 (notamment dans le cadre du Plan routier breton). Les contournements d'agglomérations ont été conçus en tracé neuf, tandis que les sections de rase campagne ont souvent été réalisées à partir du réseau structurant qui existait jusqu'alors en bidirectionnel. Tous les aménagements ont privilégié le maintien de connexions avec le réseau secondaire, en concevant des échangeurs complets ou en adaptant des carrefours existants.

Son organisation

La DIRO assure les missions d'exploitation, d'entretien et de gestion de ce réseau. A cet effet, elle est organisée en différents services supports regroupés en son siège à Rennes, qui définissent les orientations locales et apportent l'appui technique et logistique nécessaire aux services opérationnels que constituent les 6 districts, répartis sur le territoire au niveau des départements (Rennes, Nantes, Vannes, Brest, Saint-Brieuc et Laval).

Les districts disposent de centres d'entretien et d'intervention (CEI), qui gèrent chacun en moyenne une cinquantaine de km de réseau, selon une logique d'itinéraire.

En parallèle, les 4 centres d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) de la DIRO assurent une veille et centralisent les informations relatives à tout événement survenant sur le réseau.

Les risques

D'un point de vue statistique, le nombre important de points d'échange, auquel il faut ajouter une cinquantaine d'aires de services et de repos, expose donc le réseau à 2 x 2 voies de la DIRO à une plus grande probabilité de prise à contresens au niveau des accès.

La plupart des échangeurs réalisés lors des mises à 2 x 2 voies sont complets et répondent aux règles de l'art en vigueur à l'époque de construction (photo 2).

Objectif sécurité routière

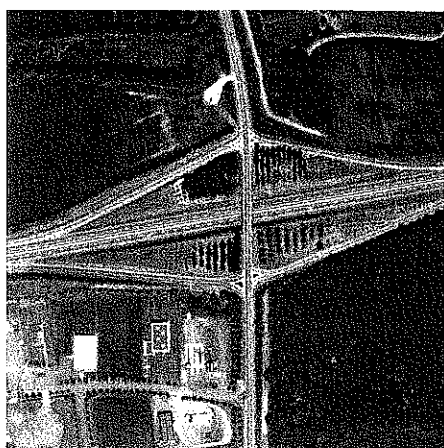


Photo 2
Echangeur complet *Imagerie© 2013 TerraMetrics, données cartographiques©2013 Google*
Complete interchange

Mais parfois, des carrefours existants ont plus sommairement été adaptés à la configuration à chaussées séparées.

L'illustration de l'aménagement sur la base d'un carrefour en T existant (photo3) met en évidence la problématique de lisibilité induite pour l'utilisateur du réseau secondaire : sa perception de l'entrée sur une chaussée à sens unique n'est pas suffisamment confirmée par l'environnement, malgré la présence d'une signalisation verticale et horizontale aux normes [3].



Photo 3
Alignement avec carrefour en T *Imagerie© 2013 TerraMetrics, données cartographiques©2013 Google*
Alignment with T intersection

En outre, la géométrie de certains carrefours de raccordement des bretelles de sortie au réseau secondaire peut parfois présenter une configuration complexe, potentiellement propice à la prise à contresens. C'est ainsi le cas des carrefours aménagés de manière à faciliter l'ensemble des mouvements d'échanges, pour lesquels les bretelles se subdivisent, voire s'entrecroisent (photos 4 et 5).

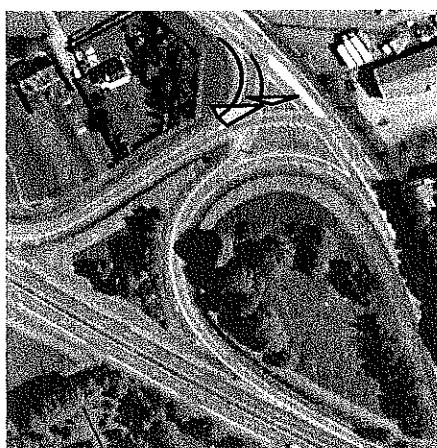


Photo 4
Confusion entre deux bretelles *Imagerie© 2013 TerraMetrics, données cartographiques©2013 Google*
Confusion between two ramps

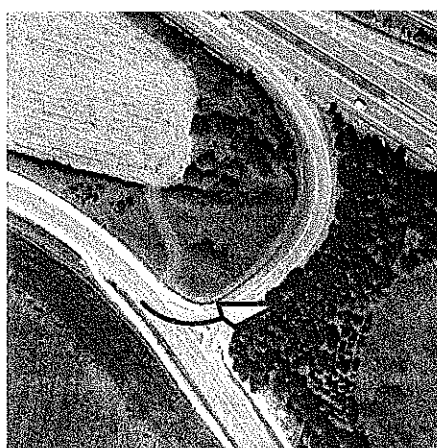


Photo 5
Possibilité de prise à contresens *Imagerie© 2013 TerraMetrics, données cartographiques©2013 Google*
Possibility case of wrong-way

Ces éléments factuels, qui ne peuvent être traités qu'à un rythme de quelques échangeurs par an, expliquent en partie pourquoi le réseau de la DIRO est spécifiquement exposé au risque de prise à contresens.

Le recensement des besoins

Les statistiques évoquées en introduction confirment que le risque de prise à contresens est une réalité à laquelle il convient de faire face. De ce fait, la DIRO a mis en place une politique axée sur plusieurs thèmes :

- 1 - Le renforcement de la signalisation de police sur les échangeurs ;
- 2 - L'amélioration de la connaissance du phénomène ;
- 3 - L'évaluation de dispositifs expérimentaux ;

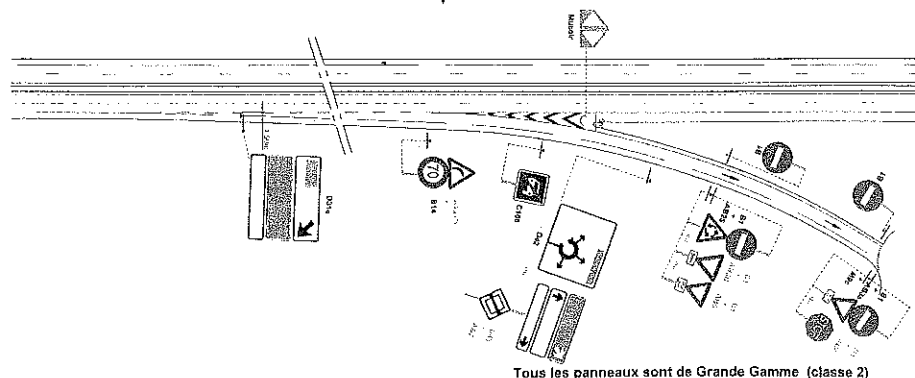
1 - La signalisation de police sur les échangeurs se base sur un schéma type (figure 1) pour les bretelles d'entrée et de sortie. Il institue un renforcement de la signalisation axé autour de deux couples de panneaux de sens interdit associés à des flèches directionnelles au sol. La mise en conformité de la signalisation des échangeurs a été lancée en 2009 et touche à sa fin.

2 - L'amélioration de la connaissance du phénomène des prises à contresens apparaît comme indispensable pour mieux identifier a priori les points d'échange susceptibles d'être à l'origine de contresens. Les données recueillies jusqu'à présent étaient assez disparates, non corrélées entre elles et très incomplètes.

3 - L'expérimentation de dispositifs expérimentaux comme les plots lumineux anti-contresens a pour but de mettre en œuvre des équipements innovants afin d'en évaluer l'efficacité et le comportement en situation réelle d'utilisation, pour statuer en connaissance de cause sur la suite qui peut être donnée à un éventuel développement ou déploiement.

Cette expérimentation porte sur l'ensemble des bretelles de la RN165 entre Savenay et Brest et celles de la RN171 entre Savenay et Saint-Nazaire.

BRETELLE DE SORTIE PLAN TYPÉ DE SIGNALISATION (exemple d'implantation sur route de type L sans statut autoroutier)



Tous les panneaux sont de Grande Gamme (classe 2)

Figure 1
Schéma -type simplifié d'une bretelle de sortie
Simplified typical diagram of exit ramp

Au total, 167 bretelles ont ainsi été équipées pour cette expérimentation par itinéraire. Chacune des bretelles concernées a ainsi été équipée d'une « barrière lumineuse » constituée d'un ensemble de deux panneaux B1 (sens interdit), d'une flèche au sol et de plots lumineux incrustés dans la chaussée de la bretelle (4 à 8 en fonction de sa largeur) (photo 6).

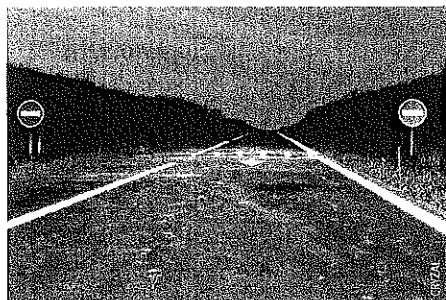


Photo 6
Dispositif anti-contresens expérimental
Experimental wrong-way prevention system

On se rend aisément compte de la nécessité d'un outil fiable de recensement et de traitement des contresens pour répondre aux objectifs d'amélioration de la connaissance du phénomène et d'évaluation des différentes politiques engagées en la matière, par comparaison des taux d'événements avant/après. C'est dans cette optique que la DIRO a confié au CETE de l'Ouest l'élaboration d'un observatoire des contresens, engagée en 2010.

Les objectifs de l'observatoire

Dans le cadre de la réflexion relative à la mise en place d'un tel observatoire, l'analyse préalable des actions engagées, a mis en évidence les données à prendre en compte ou les difficultés à résoudre en fonction de l'organisation des services, avec pour objectif de concevoir un outil qui s'adapte le mieux possible aux pratiques sans les bouleverser.

Avant la mise en place de l'observatoire, les études menées en matière de contresens se basaient pour la plupart sur les données recueillies de la manière suivante :

- Les agents d'exploitation, dans le cadre de leur activité quotidienne, peuvent être amenés à constater ou intervenir pour empêcher un contresens aux points de raccordement des échangeurs (patrouille, chantiers, ...). Ces quasi-contresens ne sont pas toujours signalés sur les bases de données des forces de l'ordre et ne sont pas systématiquement exploités par les gestionnaires routiers, faute d'outil ou de dispositif mis en place pour les recueillir. Les CIGT ont été sensibilisés pour transmettre au pôle de la DIRO en charge de la

sécurité routière, l'ensemble des informations qu'ils pourraient recueillir ou dont ils pourraient être destinataires (article de presse, infos accident, signalement par les équipes terrain, ...). La connaissance d'un contresens entraîne une visite de site par un expert de ce pôle pour comprendre le dysfonctionnement et détecter les causes associées.

- Les forces de l'ordre, essentiellement la gendarmerie, exploitent une base de données de signalements d'événements permettant de retrouver ceux relatifs aux contresens grâce à un mot clé. Les modalités de transmission de ces données par les unités départementales de la gendarmerie restent à préciser et à homogénéiser.

La mise en place de l'observatoire contresens devra donc permettre de :

- Constituer un outil avec pour objectif de mieux connaître le phénomène par département, par itinéraire ou en fonction d'autres déterminants. Il permettra de mieux caractériser l'enjeu et son évolution dans le temps. Il constituera aussi un support de discussion, de communication, d'échanges avec les partenaires sur la base de *données factuelles et analysées*.

- Disposer d'un outil central d'aide à la décision et d'une démarche de management/sensibilisation en interne. Il constituera aussi un élément de valorisation de ces actions.

La DIRO souhaite savoir ce qui se passe sur son réseau en termes de contresens :

- sur la totalité de son réseau,
- sur des itinéraires définis pour évaluer les politiques d'itinéraire,
- sur des secteurs géographiques variables (communes, département, région),
- en conservant l'historique des données,
- en analysant l'évolution dans le temps, en identifiant d'éventuels « points noirs » de l'ordre de la commune, de l'itinéraire ou de zones géographiques,
- en exploitant les données à la demande grâce à des extractions de type « Excel » pouvant faire l'objet de traitements spécifiques sur d'autres outils (cartographie, ...),
- en ouvrant les droits de consultations/exploitations à différents profils d'utilisateurs : direction, chefs de service, service exploitation (dont le pôle en charge de la sécurité routière et les CIGT), chefs de districts, chef de CEI, agents de CEI.

L'objectif de l'étude est donc de concevoir sur ces bases un outil expérimental contresens qui devra pouvoir : évoluer le cas échéant en fonction des contraintes utilisateurs ; s'adapter facilement à une généralisation au niveau national ou à d'autres DIR ou autres exploitants de réseaux routiers dont les SCA (sociétés concessionnaires d'autoroutes).

L'application OCER@

La conception

L'observatoire est un dispositif mettant en œuvre des moyens humains et techniques. L'outil de gestion des données de contresens nommé OCER@ en constitue le principal moyen technique. Cet outil est mis au service des acteurs de l'observatoire qui sont : les émetteurs de signalements de contresens, le gestionnaire du réseau routier ainsi que les opérateurs de l'outil qui ont la charge de mettre à jour et traiter les données nécessaires à son fonctionnement optimal.

Afin de permettre à l'observatoire d'enrichir ses outils d'exploitation, particulièrement à des fins statistiques, l'ensemble des données collectées fait l'objet d'une **base de données dédiée**.

Pour favoriser une large collecte des signalements ainsi qu'une large publication des données traitées, un site internet a été mis en place ; les échanges avec l'observatoire se font au travers de **formulaires Web**.

OCER@ est donc **une application Web** : un logiciel applicatif manipulable grâce à un navigateur web. OCER@ est hébergé sur un serveur connecté aux utilisateurs via internet.

Le fonctionnement

Le fonctionnement d'OCER@ est décrit au travers des définitions spécifiques suivantes (figure 2) :

- **Un signalement** est une description plus ou moins exhaustive de la survenance d'un contresens. En principe, un signalement comprend à minima une information spatiale et temporelle, par exemple : « un véhicule en contresens est signalé le 02/03/2012 à 20h33, sur la RN24 en direction de Rennes, à hauteur de Bréal-sous-Montfort ». Il est aussi possible de disposer de plus d'informations, notamment en cas d'interception par les forces de l'ordre. Ainsi, outre des informations de localisation spatio-temporelle, un signalement peut contenir des informations relatives aux circonstances (météo, luminosité, trafic) et au contrevenant (sexe, âge, expérience, altération du comportement, type de véhicule, etc). Les signalements sont saisis par les émetteurs.

- **Un émetteur** est un organisme qui, ayant constaté ou ayant été informé de la survenance d'un contresens, émet un signalement à destination de l'observatoire. Un signalement se réalise au travers

Objectif sécurité routière

d'un formulaire internet que l'émetteur renseigne puis envoie à l'observatoire.

A la DIRO, le rôle d'émetteur est tenu par les agents des CEI et des CIGT sur la base des observations réalisées directement par leurs agents (par exemple : en patrouille ou en centre) ou portées à leur connaissance (par exemple : par des usagers).

Au CETE Ouest, quelques agents assurent aussi le rôle d'émetteurs sur la base d'autres sources d'informations, notamment : signalements transmis par la gendarmerie et lecture de la presse locale.

• **Un point d'échange** est un nœud entre plusieurs routes ou entre une route et une aire de service (aire de repos, station de carburant, aire technique, etc.). Les points d'échange qui maillent le réseau routier sont autant de portes d'entrées possibles à une prise à contresens. Il est donc nécessaire de les répertorier et de les caractériser sur l'ensemble du réseau routier afin d'identifier quel point d'échange est à l'origine d'une prise à contresens et aussi d'évaluer l'impact de la modification d'un point d'échange sur ce phénomène. Les points d'accès sont donc principalement caractérisés par leurs positions, leurs caractéristiques physiques et géométriques et leur conformation dans le temps. La conformation d'un point d'échange permet de connaître, outre la géométrie du site (par exemple : nombre de bretelles), les dispositifs anti-contresens en service (par exemple : plots lumineux à partir de janvier 2011).

• **Le régisseur** est l'opérateur de l'observatoire qui renseigne et met à jour tous les points d'échange du réseau routier. C'est un agent de la DIRO.

• **Un compte rendu** est la description exhaustive d'un contresens constaté ou avéré. Il correspond à un ou plusieurs signalements de la même prise à contresens et est renseigné à partir des informations issues des différents signalements d'origine, recoupées entre elles. Un compte rendu peut être associé à un point d'échange en particulier lorsque celui est identifié comme le commencement de la prise à contresens.

• **L'investigateur** est l'opérateur de l'observatoire, en charge de traiter les signalements. A partir des informations contenues dans les signalements et celles qu'il peut obtenir en complément (par exemple : article de presse relatif à une prise à contresens), il crée les comptes rendus.

Le rôle d'investigateur est tenu par quelques agents du CETE Ouest membres de l'observatoire.

• **Le gestionnaire** est l'utilisateur final de l'observatoire. Il peut consulter et analyser les données enrichies et mises à jour : les comptes rendus de contresens et les points d'échange. Il est ainsi à même d'identifier les points d'accès de son réseau routier favorisant les prises à contresens ou, au contraire, présentant peu de risques. Il peut aussi évaluer l'efficacité de dispositifs anti-contresens spécifiques mis en place sur un ou tous les points d'échange d'un itinéraire donné. Le rôle de gestionnaire est tenu par plusieurs agents de la DIRO à des fins de connaissance des prises à contresens sur le réseau ou à des fins d'analyse en vue d'actions et de leur évaluation (par exemple : agents des CIGT et responsables de la DIRO).

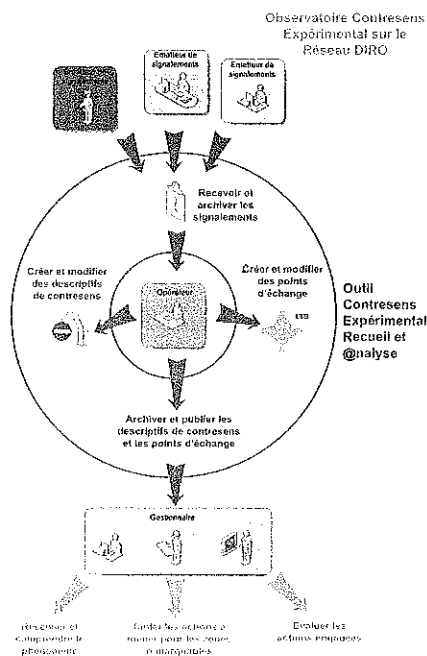


Figure 2
OCER@ : fonctionnement
OCER@ : operating principle

Les facilités offertes par OCER@

OCER@ met donc à disposition des utilisateurs de l'observatoire des moyens efficaces pour recueillir et traiter les données de contresens. Cela, notamment grâce aux fonctions suivantes :

- l'archivage des comptes rendus et l'enregistrement des données ;
- l'utilisation de filtres de recherche : il est possible de focaliser ses recherches sur une combinaison des éléments suivants : une période de temps, un département, une route, etc. ;
- la visualisation sur une carte des éventuelles informations de localisation ainsi que des points d'échange (photo 7) : cela facilite la tâche de positionnement d'un signalement ou d'un compte rendu de contresens. En effet, un signalement de contresens se limite souvent au nom d'une commune sur un axe routier.
- l'export des données en vue d'un traitement statistique : les données exportées peuvent ensuite être traitées en fonction des besoins spécifiques (par exemple : nombre de contresens de nuit ou sur telle route, ou concernant un véhicule léger, ...).

Ainsi, concrètement, OCER@ permet de :

- Faciliter et harmoniser la transmission des signalements de contresens par les émetteurs ; au moyen de formulaires de saisie transmis informatiquement et de la visualisation sur une carte des éventuelles informations de localisation.
- Faciliter le traitement des signalements de contresens par l'enquêteur : recoupe-ments des signalements en vue d'établir les comptes rendus de contresens et si possible le point d'échange correspondant ; au moyen de l'archivage des signalements, de l'utilisation de filtres de recherche et de la visualisation sur une carte des éventuelles informations de localisation et des points d'échange.

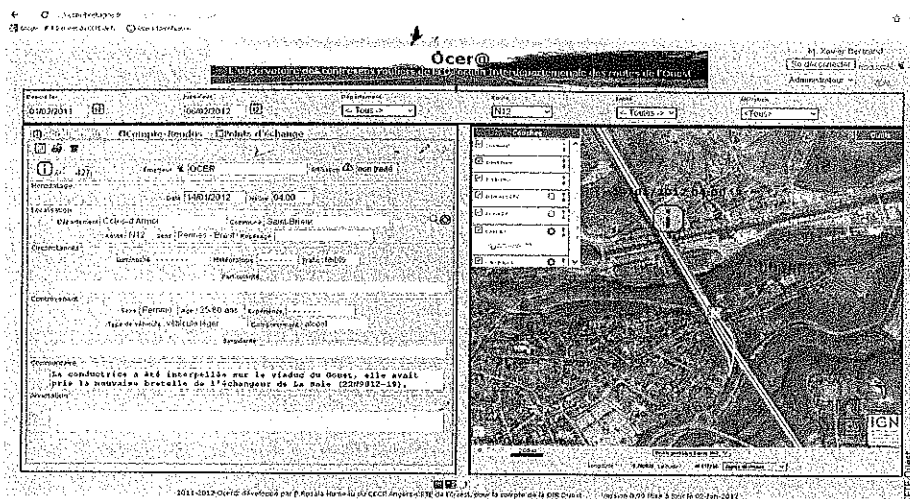


Photo 7
Formulaire de signalement et position de celui-ci sur une carte associée
Form used for identification and location on associated map

- Faciliter aux gestionnaires l'analyse des contresens :
- Recenser et comprendre le phénomène, au moyen visuel de la carte ou suite au traitement des données exportées.
- Cibler les actions à mener pour les zones remarquables.
- Evaluer les actions engagées.

Premières exploitations

Les signalements recueillis pour les années 2009 à 2011, avant l'existence de l'observatoire ont été saisis et traités avec OCER@ à des fins de test et de constitution d'une base de référence.

Depuis la fin de l'année 2011, les émetteurs saisissent eux-mêmes les signalements. Cela a notamment permis de mettre en lumière l'une des valeurs ajoutées d'OCER@ par rapport à un signalement pré-OCER@ : les signalements sont localisés beaucoup plus justement que par le passé, grâce à la carte mise à disposition et aux garde-fous informatiques (par exemple : un signalement ne peut pas être localisé sur une commune que ne traverse pas le réseau routier).

Au terme de l'année 2012, première année complète de fonctionnement d'OCER@, il apparaît un nombre de 122 signalements, qui reste proche de l'ordre de grandeur des années précédentes et toujours voisin du taux d'un cas tous les trois jours en moyenne (photo 8). Les forces de l'ordre restent un contributeur majeur dans le recensement du phénomène, étant les plus sollicitées lors du signalement.

Les cas renseignés par les services de la DIRO sont assez peu nombreux, l'occurrence de détection d'un contresens par ses agents étant évidemment plus réduite que par le flot des usagers qui alertent en priorité les forces de l'ordre. En revanche, les éléments descriptifs renseignés par les services de la DIRO s'avèrent plus précis lorsque des informations peuvent être recueillies après l'événement.

Conclusions et déploiement

L'observatoire contresens mis en place fin 2011 au sein de la DIRO via l'application OCER@ améliore la connaissance du phénomène, notamment grâce aux apports cartographiques utiles au ciblage des actions à entreprendre sur le réseau.

Ce dispositif a permis de mobiliser l'ensemble des acteurs du réseau (districts, CIGT) grâce à une application interactive pour un suivi des remontées et à la visualisation des traitements associés.

Le caractère expérimental du dispositif est justifié par la volonté de l'évaluer sur un périmètre limité à un seul gestionnaire routier avant d'envisager, le cas échéant, sa généralisation dans le cadre de la constitution d'un observatoire national et/ou d'observatoires régionaux. Le premier bilan devrait être publié en 2013, après plus d'une année complète d'existence de l'observatoire.

Les services centraux du ministère (DIT et DSCR), très sensibilisés à la thématique contresens au vu des derniers accidents qui ont défrayé la chronique, souhaitent



Fighting wrong ways on dual-carriageways Setting of the watchdog OCER on the road network managed by DIRO

Every year some severe road accidents are due to vehicles using the wrong way on dual-carriageway network. To fight this phenomena, it is necessary to have a better knowledge about these events. Wherefore, the CETE Ouest set up an experimental wrong way watchdog on the French western strategic road network, managed by the DIR Ouest. The core of the watchdog (named OCER, for Observatoire des contresens expérimental sur le réseau DIR Ouest) is a website allowing to collect as wrong way reports as possible (for example : from Authorities, drivers, media, roadworkers, stakeholders) and to locate them, whether it is possible, on the road network. By analyzing this database with the detailed description of the road junction area, it is possible to locate the access where it is necessary to act (for example : with specific road signs) and to assess the efficiency of the action. This wrong way watchdog is in service since the end of year 2011.

voir se développer des actions destinées à prendre en charge ce sujet, en complément des expérimentations et des inspections des échangeurs. La connaissance du phénomène via un observatoire national constitue donc un objectif à atteindre et validé par ces deux services.

L'observatoire permet aussi au CETE de l'Ouest de s'appuyer sur les données extraites pour le projet PREDIT LUCOS (luttés contre les prises à contresens sur 2x2 voies), projet de recherche sur l'évaluation technique, économique et comportementale de dispositifs expérimentaux (barrières lumineuses, panneaux B1 sur fond jaune, ...).

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Jean Deterne, Rapport du Conseil général des Ponts et chaussées : Prévention des prises à contresens sur autoroutes et routes à deux fois deux voies, juillet 2007, ref : rapport n° 004938-01
- [2] J.-C. Kieffer, M. Rongrais, J.-C. Alberto, C. Bottel, R. Chassande-Mottin, Note d'information du Sctra : Lutte contre les prises à contresens - Renforcement de la signalisation sur les bretelles, janvier 2009, ref : 00905w - ISSN:1250-8675
- [3] Instruction interministérielle de 1988 sur la signalisation routière (ISR) et ses arrêtés modificatifs de 1991, 1992 et 2008

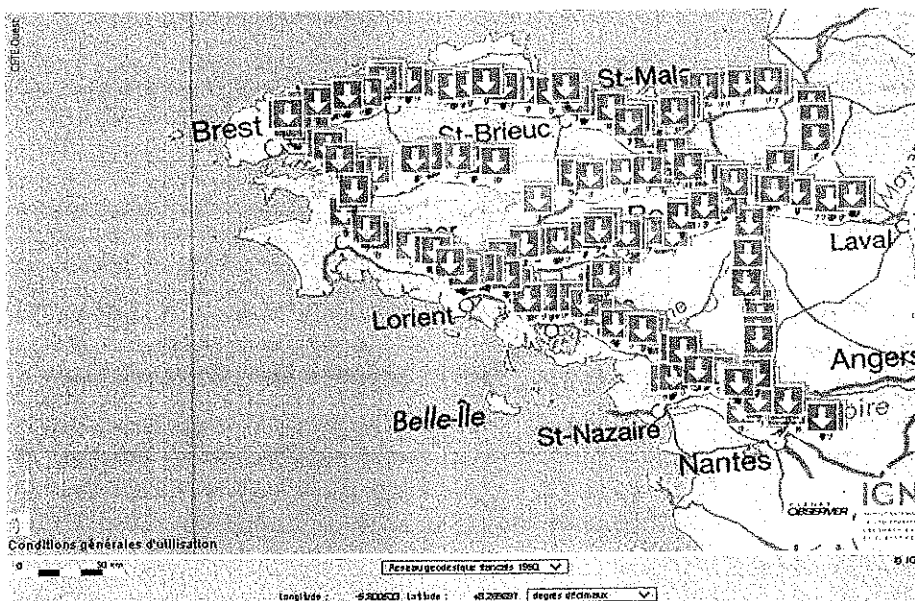


Photo 8
Comptes rendus de contresens cumulés de 2009 à janvier 2013
Cumulative wrong-way reports from 2009 to January 2013