

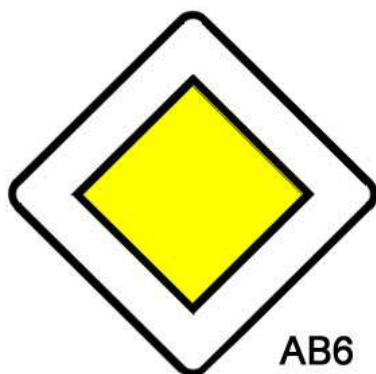
Les accidents aux carrefours prioritaires

La priorité et la sécurité ne font pas bon ménage

Jacques ROBIN

Historiquement. Au siècle dernier, au cours de l'expansion de l'automobile, les carrefours ont posé trois problèmes : le blocage du carrefour lorsque plusieurs voitures en provenance des quatre voies s'y sont engagées en même temps, l'hésitation lorsque deux ou plusieurs voiture se présentaient simultanément, et en troisième lieu l'accrochage matériel lorsque deux voitures venant de voies perpendiculaires ont tenté de passer en même temps. Pour régler ces problèmes des priorités ont été instaurées : d'abord la priorité au véhicule venant de droite, ensuite, plusieurs autres dispositions ont été établies : d'une part le stop pour des carrefours sans visibilité, puis la priorité ponctuelle donnée à une des deux voies à certains carrefours, puis en dernier lieu, la désignation des routes à grande circulation où la priorité est donnée à tous les carrefours.

Glissement. Progressivement, à l'usage, vers 1960-70, en une ou deux décennies, un glissement s'est opéré de la "priorité de passage" vers la "priorité avec droit de passer vite". D'une part un glissement concernant les véhicules sur la voie secondaire non prioritaire : "le cédez le passage", qui leur permettait de s'insérer dans le carrefour à vitesse réduite si personne ne venait sur la voie prioritaire, a été remplacé à profusion par le "stop" qui est ainsi sorti de son emploi restreint initial qui concernait les carrefours sans visibilité. Sur cette affaire, le poseur de panneau pensait béatement que le panneau stop agirait directement et infailliblement sur les freins du véhicule. Dans le même temps, concernant la signalisation sur la voie prioritaire, ce glissement a été conforté par les instructions officielles qui ont demandé de placer le panneau AB6 (carré jaune) non pas avant le carrefour mais en général après, afin d'informer l'usager entrant qu'il circule sur une route prioritaire : le panneau ne sert donc pas pour prévenir de l'approche du carrefour. Cela a été le début des ennuis car cette consigne sous-entendait l'idée irréflichte que l'usager n'a pas besoin de savoir qu'il approche d'un carrefour puisque, étant prioritaire, il n'a pas besoin de ralentir. Cette position reflétait l'opinion de l'époque que la vitesse permettait de gagner du temps et était donc synonyme de dynamisme, de richesse économique et qu'en conséquence il fallait la faciliter, reléguant la sécurité au nième plan.



Carrefour avec tourne à gauche central. L'aspect le plus visible de cette volonté de ne pas faire ralentir aux carrefours a été la conception du type de carrefour auquel on rajoute une voie centrale affectée aux "tourne à gauche" dans le but de ne pas encombrer la voie principale afin de permettre ainsi aux véhicules allant tout droit de franchir le carrefour à la vitesse maximale.

Ce type. de carrefour a été, et est encore, un grand pourvoyeur d'accidents mortels car la possibilité d'évitement de l'accident repose UNIQUEMENT sur le conducteur de la voie secondaire intersectée. Or ce dernier, arrêté au stop, doit assurer une séquence de plusieurs de tâches qui ne sont pas à la portée du conducteur moyen : d'abord attendre l'instant "t" où aucun véhicule ne vient simultanément de droite et de gauche, puis profiter vite de cet instant "t" pour redémarrer (minimum 3 secondes), puis franchir la largeur d'une dizaine de mètres du carrefour. Il termine ces manœuvres à l'instant t+8 sec. (parfois plus) et si un véhicule survient à grande vitesse pendant ces 8 secondes (= 200 m à 90 km/h), il est accusé d'homicide.



Les responsabilités de l'accident. Lorsque le franchissement du stop a abouti à un accident, ce franchissement peut bien sûr être reproché au conducteur de la voie secondaire mais la faute commise par un usager n'exempte pas l'autre usager de l'obligation de se conformer au code de la route et ne l'autorise pas à s'affranchir des prescriptions qui lui sont imposées. Or, pour le conducteur de la voie prioritaire, le code de la route lui prescrit d'une part de régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles (article R. 413-17) et d'adopter à tout moment un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation (article R.412-6). Ceux qui, à propos de ce type d'accident, expriment un jugement (médias, force de l'ordre, compagnies d'assurance, juges, inspecteur de permis de conduire, etc.) commettent souvent ces oublis, passent outre ces prescriptions, et se contentent d'observer ce qui est observable : la présence du panneau stop et de mesurer ce qui est mesurable : l'alcoolémie. On en est arrivé à rapprocher, puis à confondre, deux concepts différents : les seuils qui sont définis pour des "contrôles hors accident" (dépassement ou non de la vitesse autorisée) et les critères qui déterminent les "responsabilités d'accidents".

Ces oublis sont bien ancrés dans les mentalités, témoin cette phrase relevée récemment dans les médias à propos de l'accident de Campuzan (trois jeunes tués) « *C'est un refus de priorité du conducteur du véhicule léger qui est bien à l'origine de l'accident. En revanche, il n'y a rien à reprocher au chauffeur du poids lourd, confirme le vice-procureur de la République.* » Mais si, mai si : on peut lui reprocher la non observation de l'article R.413-17 : régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles, car (1) il a bien vu le faisceau de phare de la voiture arrivant à droite puisqu'il faisait nuit et qu'il n'y avait absolument aucun masque à la visibilité sur une très grande longueur et (2) il a bien vu le panneau présignalant le carrefour (AB2). On peut lui reprocher également la non observation de l'article R.412-6 : adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers.

Il apparaît donc que, même pour les professionnels, les prescriptions du code de la route ne sont pas suffisamment explicites pour ce qui concerne l'obligation de ralentir à l'approche des carrefours en général dont les carrefours prioritaires.

La certitude supposée et l'obstacle prévisible. Le conducteur circulant sur la voie prioritaire suppose, avec certitude, que la voiture qui arrive au stop sur la route croisée va s'arrêter et ne va pas redémarrer inopinément. Du fait de cette certitude supposée le véhicule prioritaire passera le carrefour sans ralentir à 90 km/h, voire plus. Or il y a de nombreuses raisons pour que l'autre voiture ne s'arrête pas, ou redémarre si elle est arrêtée et constitue de ce fait un obstacle qui est prévisible et qu'il en faille prendre en compte.

La notion d'obstacles prévisibles est spécifiée dans l'article R. 413-17 du code de la route : "*Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code (...) ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles*".

De façon évidente une voiture qui arrive sur la voie secondaire ou qui attend au stop est un obstacle prévisible car il peut franchir le stop au moment où la voiture prioritaire passe, pour les multiples raisons ci-après dont certaines ont pu être confirmées dans les auditions des procès ou lorsqu'une case était prévue dans les fiches BAAC.

Les multiples raisons de franchir le stop.

- jeune conducteur sans permis (accident Campuzan 30-10-15 – 3 jeunes tués)
- conducteur distrait,
- alcoolisé (accidents 1 – 3 - 2015 et 1 – 12 - 2013),
- envoi ou lecture d'un SMS
- mauvaise appréciation (accident du 18 mars 2014)
- conducteur trop pressé,
- inexpérimenté (acc. 25-4-2014 : 1ère leçon de conduite et 19-10-2014 : permis depuis 15 j)
- stressé par un problème professionnel
- énervé par un problème familial
- insuffisamment attentionné (accidents du 4 – 6 - 2012 et du 21 -8 2013)
- gêné par un passager
- drogue (accident du 4 juin 2012)
- vue défectueuse,
- malaise ou trouble de vigilance
- visibilité réduite, n'a pas vu la moto arriver (accident du 20 -12 – 2011)
- buée sur la vitre,
- ébloui par le soleil (accidents du 7 – 3 - 2015 et 19 – 2 - 2013)
- glissement du pied sur la pédale,
- moteur qui cale
- détention récente du véhicule
- panneau stop mal placé ou pas bien visible (accident du 1 – 12 – 2014),
- manque d'îlot central sur voie secondaire (accidents du 30-10-15 et 12-1-2016)
- bâtiment masquant la visibilité (La Bernardière le 3 juin 2000 : 5 tués dont 4 enfants)

Mieux préciser dans le code de la route. Il apparaît donc que, même pour les professionnels (justice, forces de l'ordre, enseignement de la conduite), les prescriptions concernant la nécessaire obligation de ralentir à l'approche des carrefours, bien que contenues dans le code de la route, n'y sont pas formulées suffisamment clairement pour concurrencer l'idée sacrée, ancrée depuis des décennies, que la priorité est vertueuse. Il est donc nécessaire de modifier urgemment les termes de l'article R.413-17.

Actuellement le code de la route dit : "*Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse et la régler en fonction des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles (...) Sa vitesse doit être réduite (...) à l'approche des sommets de côte et des intersections où la visibilité n'est pas assurée.*"

Une telle rédaction laisse supposer que si, à l'inverse, la visibilité est assurée il n'est pas nécessaire de ralentir !

Ce qu'il est donc nécessaire d'y préciser est que même dans le cas où la visibilité est assurée, il faut ralentir, et que dans le cas où, en plus, on constate que la visibilité n'est pas assurée ou qu'un usager est en approche ou en attente sur la voie croisée "la vitesse doit être TRÈS réduite". La rédaction de l'article serait donc : "*Quelque soit la vitesse maximale autorisée par le statut de la voie ou localement par panneau, sa vitesse doit être réduite à l'approche des intersections et particulièrement très réduite lorsque la visibilité n'est pas assurée ou lorsque qu'un usager est en approche ou en attente sur la voie croisée*".

La boîte noire pour connaître la vitesse. Nous voyons donc que dans ces accidents de carrefours prioritaires, tout tourne donc autour de la vitesse or elle est bruyamment absente des procès verbaux d'accidents et des fiches BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation) du fait quelle n'est pas mesurable après un accident. Le "préssumé responsable" reporté sur la fiche BAAC sera donc indiqué "non respect de la priorité" et non "vitesse excessive de l'usager de la voie prioritaire". Pour parer à ce manque, on connaît depuis longtemps la solution : c'est la boîte noire qui enregistre les données du véhicule juste avant l'accident, et en premier lieu la vitesse. L'installation de boîte noire sur les voitures et les motos devrait être la première priorité absolue : cela permettrait aux juges et aux assurances de déterminer si une infraction par dépassement de la vitesse autorisée peut être attribuée au véhicule prioritaire.

Comment informer les usagers de la voie prioritaire qu'ils approchent d'un carrefour et que de ce fait ils doivent ralentir ? Lorsqu'il s'agit de carrefours ponctuellement prioritaires situés sur une route non classée prioritaire, ce problème est réglé : on pose avant le carrefour un panneau AB2 (triangle portant une grosse flèche coupée par un petit trait). Par contre le problème reste entier lorsqu'il s'agit d'une route classée prioritaire. Sémiologiquement le panneau AB6 (carré jaune), même s'il était placé avant le carrefour, ne conviendrait pas car il ne comporte pas le symbole graphique d'un carrefour. En outre il enfreindrait le plus grand principe de la signalisation : l'homogénéité car l'usager trouverait, selon les lieux, deux panneau différents l'informant du même danger : l'AB6 sur les routes prioritaires et l'AB2 sur les routes ordinaires. La bonne solution est donc, sans pour autant remettre en cause l'utilisation de l'AB6 pour informer que l'on circule sur une route prioritaire, de signaler l'approche des carrefours avec le panneau AB2 comme pour les carrefours situés sur les autres routes ordinaires. Dans le code de la route rien ne l'interdirait, il suffirait de modifier une phrase de l'article 42-2-B de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière. Certains pays européens le font (exemple la Slovaquie) et utilisent les deux : l'AB6 pour informer que la route est prioritaire, et l'AB2 pour signaler les carrefours sur ces routes. D'autres pays européens n'ayant pas l'usage de l'AB6 (UK, Irlande) utilisent le AB2 (ou ressemblant) pour tous leurs grands carrefours indistinctement. Si cette solution d'adopter le AB2 à tous les grands carrefours était avalisée, cela permettrait d'informer l'usager de façon clairement comprise qu'il doit ralentir c'est à dire en adjoignant au panneau AB2 une limitation de vitesse à 70 km/h (50 pour des cas extrêmes) sur le même support car, pour être clairement comprise et respectée, une limitation de vitesse doit impérativement dire pourquoi, et donc être placée sur le même support que le panneau carrefour.



Comment réduire le risque de brûler le stop. Nos lecteurs nous reprocheraient de laisser dans l'ombre un aspect déterminant des accidents de carrefour : les vertus du petit îlot triangulaire, appelé

couramment "îlot brise vitesse", que l'on peut matérialiser sur la voie secondaire, au centre, dans les derniers mètres avant l'intersection, sur lequel on place un panneau stop ou cédez le passage, en doublement de celui qui est réglementairement placé à droite. La principale vertu d'un tel îlot est de couper la continuité visuelle du tracé pour l'usager de la voie secondaire. Cet îlot est donc impératif sur les carrefours en croix puisque dans ce cas le conducteur voit, au-delà de l'intersection, la continuité du tracé, et cet îlot devient "super-impératif" si la voie secondaire est une RD. Il est probable que s'il y en avait eu à Campuzan l'accident (3 morts) n'aurait peut-être pas eu lieu.



La transformation en giratoire. Nos lecteurs nous reprocheraient également de passer sous silence LA solution de la transformation en giratoire de ces carrefours "à tourne à gauche central". Cette transformation n'est pas onéreuse car en général l'aménagement déjà réalisé comporte une emprise importante dont une grande partie de surface bitumée sur lesquelles on peut très facilement superposer la majeure partie de la nouvelle chaussée circulaire du giratoire. Cette transformation est d'autant plus aisée que depuis 1990 la pratique n'est plus aux immenses giratoires à deux voies et grand îlot central car il a été constaté qu'un giratoire de taille moyenne, avec une chaussée à une seule voie (8 m) écoulait sans aucun problème les trafics supportés dans ces carrefours de rase campagne.