

Les contresens sur autoroute et routes express à chaussées séparées.

Analyse des raisons des contresens et solutions

Jacques ROBIN [Renseignements sur l'auteur du site](#)



Les contresens se terminent soit par un accident (ci-dessus), soit par une interception (ci-dessous)



La présente étude repose essentiellement sur :

- l'examen détaillé des accidents (+ quelques contresens sans accident) connus de trois années (2010-2011-2012)
- l'examen des principaux accidents très graves de 2000 à 2009,
- la consultation des travaux du "groupe de travail sur la lutte contre les prises à contresens"
- l'étude des récentes notes du SETRA de 2008 et 2009
- la prise de connaissance des exposés faits au colloque du 7 avril 2011 consacré à ce sujet.

L'auteur accueillera favorablement toute remarque ou signalement d'erreur
jacques-marie-robin@wanado.fr

Résumé en 600 mots

Deux problèmes différents sont à résoudre : 1 - éviter les pénétrations à contresens, et - 2 - informer les automobilistes de la présence d'une voiture à contresens.

50% des origines de circulation à contresens sont sur la bretelle de sortie. La principale cause des incursions en contresens n'est pas le conducteur, mais la signalisation imparfaite. Par exemple, les gestionnaires (autoroutes ou voies express) s'entêtent d'une part à ignorer que certains automobilistes n'attachent pas la notion de danger au panneau sens interdit, mais seulement la notion de commodité de circulation et s'entêtent d'autre part, à ignorer que la signalisation qui est bien perçue dans de bonnes conditions météorologiques par un automobiliste "averti", ne l'est plus dans des mauvaises conditions météorologiques et surtout par des conducteurs ayant leurs facultés diminuées (alcool, problèmes personnels, etc.)

Deux améliorations y sont indispensables pour éviter les intrusions par la bretelle de sortie (dans les échangeurs ou dans les aires de repos) :

-- d'une part améliorer la signalisation directionnelle aux abords des accès aux bretelles et à l'intérieur des diffuseurs (=échangeurs) : la rendre plus claire et "pensée" avec les yeux d'un conducteur altéré (alcool, vue, mental). Les gestionnaires de terrain continuent à être toujours trop optimistes.

-- deuxième amélioration indispensable sur la partie centrale de bretelle de sortie : la paire de panneaux B1 (sens interdit) supplémentaire demandée par l'IISR a apporté une amélioration mais il faut cinq améliorations pour que ces panneaux soient efficaces en augmentant l'effet de dissuasion concentrée en un point. Certaines de ces quatre dispositions sont inspirées d'exemples efficaces étrangers :

1 - rapprocher les panneaux B1 de la chaussée : afin qu'ils soient bien dans le champ visuel d'un conducteur ivre et de nuit. en remplaçant, sur 30 mètres, l'accotement par une oreille bordurée.

2 - placer les panneaux plus bas, toujours pour être dans le champ visuel la nuit (exemple USA)

3 - englober les panneaux B1 dans un carré jaune : cela s'est fait aux Pays-Bas et a été expérimenté en Loire Atlantique : cela renforce considérablement leur visibilité, surtout la nuit

4 - disposer sous le panneau d'un message ÉCRIT comme aux US informant de la mauvaise situation et disant ce qu'il faut faire "Vous êtes à contresens - Faites demi-tour".

5 - édifier une mini-aire contiguë permettant la manœuvre de retournement.

Ces 5 améliorations concentrées en un point rendront le franchissement humainement impossible (mieux que les systèmes abracadabrantésques proposés par certains comme les herses qui se soulèvent) ce point pourrait s'appeler de façon analogique pour souligner la difficulté d'y entrer : le "**trou de souris**".

Une fois réglé les 50% de pénétrations involontaires par les bretelles de sortie, il restera les contresens volontaires :

-- dont les conducteurs qui entrent bien par la bretelle d'entrée mais qui volontairement tournent à gauche au moment où ils arrivent sur l'autoroute : on doit (on peut) rendre presque impossible ce tourne à gauche.

-- dont les conducteurs qui font demi-tour sur autoroute pour différentes raisons dont entre autres parce que la signalisation sur la bretelle d'entrée ne les a pas clairement informés de leur erreur, ni le leur a pas permis de faire demi-tour sur cette bretelle.

Il faut en plus informer les autres automobilistes de la présence d'un véhicule à contresens Malgré les améliorations ci-dessus qui devront être effectuées sur les bretelles de sortie et sur les bretelles d'entrée, il restera quelques véhicules à contre-sens (peut-être 5% du nombre actuel). Avec la technologie actuelle on doit pouvoir mettre au point un dispositif qui informe automatiquement et instantanément (radio, GPS, etc.) les autres automobilistes dès que la présence d'un contresensiste est connue.

Qui sont les contresensistes dangereux ? Pas les seniors. Une **erreur commune et tenace** est de croire que ce sont les seniors qui sont les plus dangereux et les plus à craindre, or il apparaît que ce ne sont pas les seniors les plus "dangereux", ni les plus à craindre : les statistiques faites sur trois années consécutives (2010-2011-2012) font apparaître qu'aucune personne roulant en face dans le bon sens n'a été tuée par un contresensiste senior (66-90 ans), alors que 14 ont été tués par des contresensistes de 42 à 65 ans et des contresensistes de 18-41 ans (alcoolisés ou dépressifs ou dérangé mental ou fuyant la police ou voulant éviter le péage).

J'ai refait un nouveau sondage sur 20 mois entre août 2017 et mars 2019 qui confirme que très peu de seniors provoquent des accidents de contresens, et que l'âge moyen sur cette période était 41 ans cliquer sur [Contresens sur 20 mois](#)

Nota : voir en annexe, en fin : "profil et comportement des conducteurs à contresens"

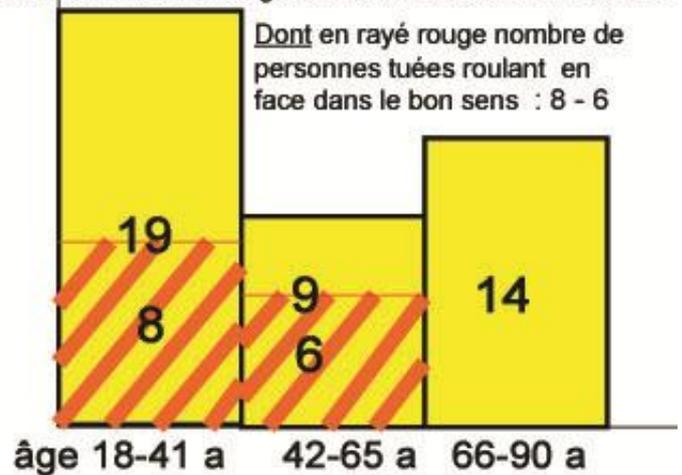
A - Les idées reçues, les constatations et les évidences afin d'orienter la recherche de solutions.

1 - Première constatation : les contresens sont le fait de conducteurs de **tous âges (de 18 à 90 ans)** et il apparait que ce ne sont pas les seniors qui sont les plus dangereux ni les plus à craindre car s'ils sont très légèrement plus nombreux à contresens, en revanche ils provoquent des accidents beaucoup moins graves : par exemple dans la période de 3 années (2010-2011-2012), les accidents causés par les conducteurs séniors (66 à 90 ans) roulant à contresens n'ont entraîné aucun tué parmi les automobilistes venant en face roulant dans le bon sens, alors qu'à l'inverse, les accidents causés par les conducteurs à contresens de 18 - 41 ans ont tué 8 automobilistes venant en face dans le bon sens et les conducteurs à contresens de 42-65 ans en ont tué 6.

J'ai refait un nouveau sondage en 2019, sur 20 mois entre août 2017 et mars 2019 qui confirme que très peu de seniors provoquent des accidents de contresens, et que l'âge moyen sur cette période était 41 ans

Les seniors provoquent moins d'accidents graves à contresens, la raison pourrait être que les seniors circulent à plus faible vitesse et que les chocs sont moins violents. Il est d'ailleurs possible que les deux mesures d'amélioration citées plus haut (signalisation directionnelle des entrées et l'aménagement "trou de souris" sur la bretelle de sortie) auront en premier lieu un impact sur les seniors puisque la raison la plus souvent évoquée de leur erreur est qu'ils disent qu'ils étaient "désorientés", contrairement aux contresensistes 18-65 ans où les raisons sont l'alcool, les dépressions, les dérangements mentaux, etc. , causes sur lesquelles il est plus difficile d'agir.

En jaune : nombre total de tués par contresens : 19-9-14 selon les tranches d'âges des conducteurs à contresens



- 2 - Deuxième constatation : le conducteur à contresens est le plus souvent seul dans son véhicule.
- 3 - Troisième : les conducteurs à contresens roulent en général sur LEUR droite, ce qui correspond à la voie de gauche près du terre-plein central pour les conducteurs roulant dans le sens normal.
- 4 - Les conducteurs à contresens parcourent plusieurs kilomètres, parfois plusieurs dizaines de kilomètres avant d'avoir un accident ou d'être interceptés. On devrait donc avoir le temps de savoir et d'informer si des solutions simples et automatiques sont adoptées.
- 5 - 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, donc on a la possibilité d'informer.
- 6 - Globalement, 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 qu'ils pensent s'être trompés de direction, soit parce qu'ils savent qu'ils se sont trompés et refusent un long parcours supplémentaire jusqu'au prochain échangeur, soit des demi-tours au péage pour éviter de payer, soit pour fuir la police, etc.
- 7 - Il se produit moins de contresens sur autoroute que sur les voies express et encore moins sur les autoroutes de liaison à péage.
- 8 - Beaucoup de conducteurs à contresens ont une altération occasionnelle ou durable de leurs facultés : alcool (beaucoup, surtout les moins de 50 ans), dérangement mental, dépression, problèmes familiaux ou de travail, sous médicaments, désocialisé, suicidaire, mauvaise vue.
- 9 - Plus de la moitié des contresens se font la nuit (y compris après 18 h l'hiver).

10 - Une fois établis à contresens, les conducteurs sont en général "inarrêtables". Ils ignoreront les messages des autres conducteurs (coup de phare ou de klaxon) ou ceux de la police, soit parce qu'ils sont en infraction pour une autre raison (défaut de permis, d'assurance, récidiviste, contrôle de vitesse), soit parce qu'ils ne savent pas qu'ils sont à contresens, ou s'ils le savent, pensent que leur seul salut est de sortir le plus vite possible de cette situation, donc surtout de ne pas s'arrêter sur l'autoroute.

Vous êtes dans la suite du chapitre les constatations

11 - Les contresensistes se disent souvent "perdus", désorientés, ce qui témoigne d'un défaut ou d'une insuffisance de la signalisation directionnelle au niveau des bretelles, signalisation qui est jugée par le gestionnaire de terrain, suffisante pour un conducteur normal, mais qui continue à ne pas être "pensée" par eux pour le niveau d'un conducteur "altéré". Sur ce point, les nombreux conducteurs n'ont jamais vraiment noté la différence entre le panneau D43 de présignalisation (rectangle total indiquant la destination et comportant une flèche imprimée à droite ou à gauche) et le panneau D21 de position (rectangle indiquant la destination et se terminant en pointe). Il convient donc d'en tenir compte.

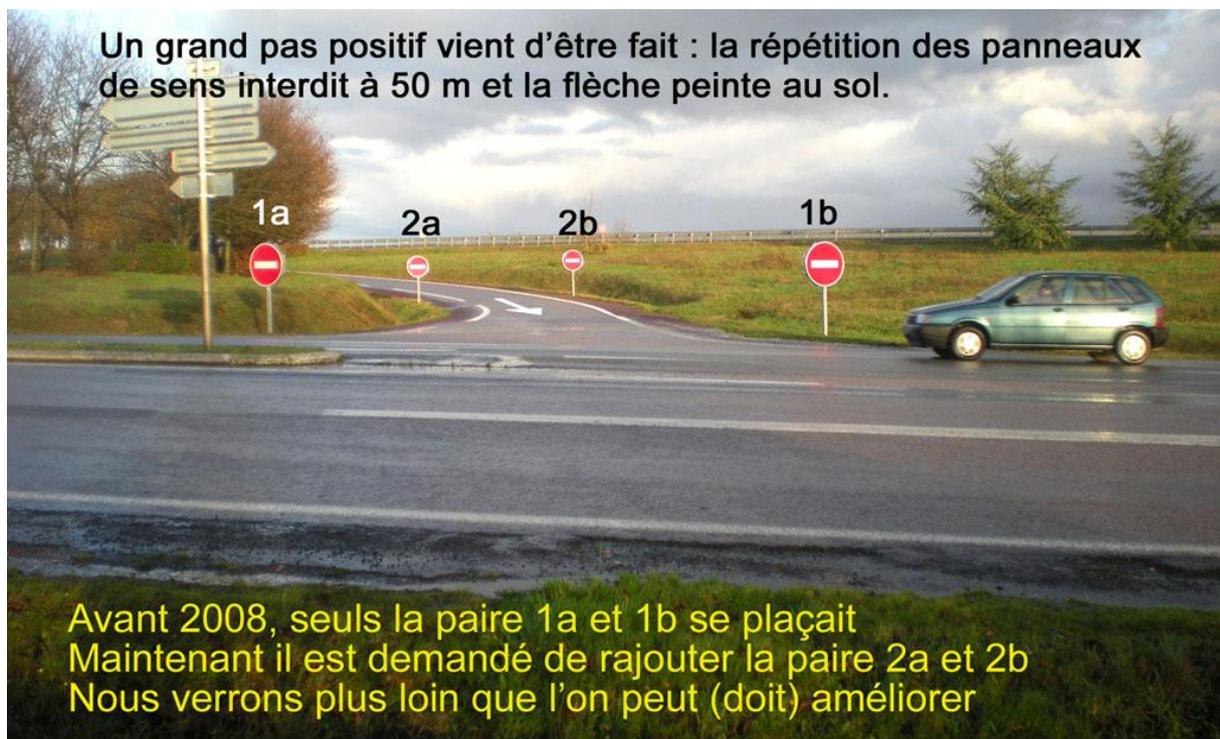
12 - Une constatation nouvelle et imprévue : la prise à contresens s'est faite parfois en suivant visuellement ou oralement les indications de leur GPS : "Il regardait son GPS et pas les panneaux" ou "Le système de navigation me disait d'aller tout droit alors j'y suis allé".

B - Les progrès faits récemment

Vous êtes dans le chapitre : les progrès récents

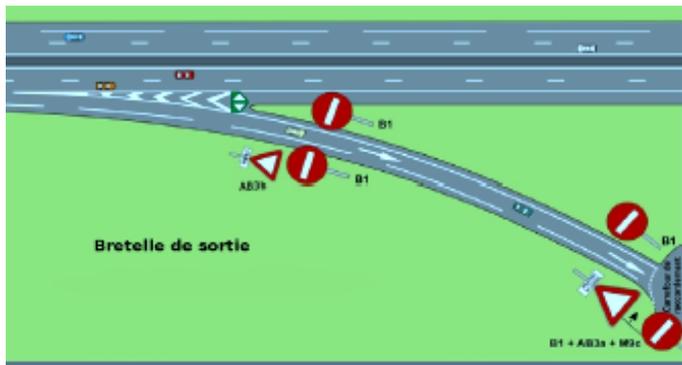
13 - Le plus grand pas positif réalisé a été la modification en 2008 de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) qui a demandé de doubler la paire de panneaux de sens interdit (B1) dans les extrémités des **bretelles de sortie** (2x2=4 panneaux) : " ... Pour alerter l'usager 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. Suite à cette recommandation, sur la plupart des bretelles une paire de panneaux supplémentaires a donc été placée en amont de l'extrémité de la sortie et il est probable que ce premier pas a évité des contresens.

14 - Avant l'extrémité des **bretelles de sortie**, les schémas-types figurant dans la note du SETRA de 2009 préconisent, en plus, le marquage de 2 flèches sur la chaussée positionnée au niveau de chaque paire de panneaux B1 (sens interdit) évoqués au point 13 ci-dessus.

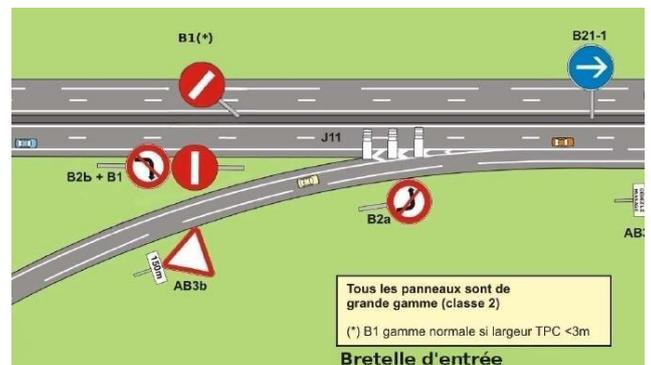


15 - Aux extrémités des **bretelles d'entrée**, sur le schéma-type (**schéma de droite**), la note du SETRA propose une succession de balisettes J11 sur le nez de l'îlot de convergence afin de dissuader un conducteur de tourner à gauche à contresens (**schéma ci-dessous à droite**). De même, à ce point de convergence, deux panneaux B1 (sens interdit) sont placés en section courante sur la chaussée de l'autoroute à quelques dizaines de mètres, donc bien visibles, dans le champ visuel du conducteur qui serait décidé de prendre la voie à contresens. Nous verrons plus loin que ceci est insuffisant : ces balisettes devraient être précédées sur la partie non bitumée mais roulable, d'un nez en glissière de sécurité.

Vous êtes dans la suite du chapitre :
les progrès récents



Bretelle de sortie



Bretelle d'entrée

16 - Le CISR du 13 février 2008 a décidé l'inspection des échangeurs de jour et de nuit, cette inspection constituait une des 12 mesures préconisées par le rapport du CGPC de 2007. Ce rapport demandait de lancer une inspection de lisibilité et de visibilité de la signalisation verticale et de la géométrie des points de choix de jour comme de nuit suivant la méthode de l'œil neuf et de vérifier que les mouvements interdits sont difficiles (géométrie des îlots, séparateurs). Ces inspections ne sont malheureusement pas toujours faites avec assez de rigueur et d'imagination, surtout sur les routes express non autoroutes.

C - Les pistes d'expérimentation

Vous êtes dans le chapitre :
les expérimentations

Les expérimentations faites dans divers services de l'Équipement sur les RN ou par diverses sociétés sur les autoroutes sont variées et de niveaux de complexité différents. Les expérimentations suivent deux objectifs différents : éviter qu'un véhicule s'introduise à contresens, en particulier par les bretelles de sortie, et éviter l'accident lorsque le véhicule est déjà introduit et circule à contresens.

17- Deux règles absolues : pour qu'un dispositif expérimenté soit valable il faut qu'il soit généralisable (coût, complexité) et instantanément compris par l'utilisateur.

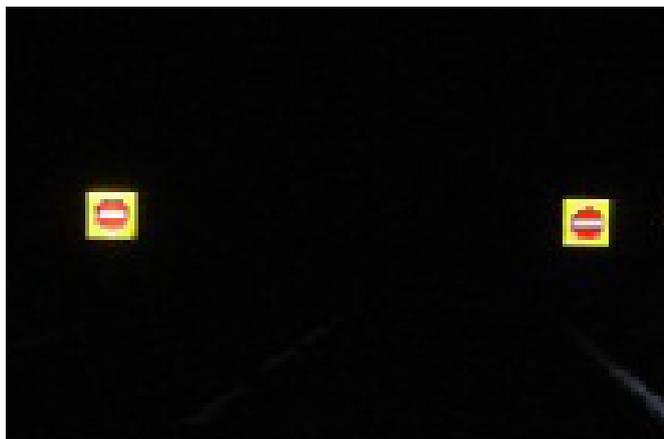
a - Première règle : le dispositif expérimenté **doit être généralisable** c'est-à-dire qu'il ne soit ni trop complexe ni trop onéreux. Une nuance néanmoins : sur les autoroutes de liaison à péage, du fait du moins grand nombre d'échangeurs, il est plus facilement envisageable d'adopter des systèmes plus coûteux et plus sophistiqués que sur les autres autoroutes et routes express.

b - Une deuxième règle, absolue aussi : il faut que les dispositifs soient **instantanément compris** des conducteurs et surtout par les conducteurs à facultés altérées (ivres, dépressifs, vue déficiente, etc.) : **l'affordance du dispositif et l'intuitivité de la signalisation sont donc incontournables**, le contraire est voué à l'échec. Ce point a bien été souligné par Béatrice COINTOT (BE Dedale) lors du colloque du 7 avril 2011. Je cite également une analyse pertinente de Stéphanie BORDEL (CETE) sur ce sujet : "*Il ne suffit pas qu'un système soit conçu dans les règles de l'art, qu'il présente des caractéristiques ergonomiques d'usage optimales et qu'il fasse l'objet d'une évaluation positive de la part d'un individu pour que ce dernier l'utilise ou prenne en compte les informations qu'il délivre en adaptant son comportement. Il est également nécessaire que ce système s'intègre dans le système de pensées de l'individu et dans ses comportements habituels.*"

18 - Expérimentation. Le panneau B1 (sens interdit) sur fond jaune sur les bretelles de sortie. Ce système est expérimenté entre autres en Loire Atlantique (2 photos ci-dessous). Les tests ont donné des résultats assez favorables, sa généralisation serait souhaitable.

Vous êtes dans la suite du chapitre : les expérimentations

- La compréhension est moins rapide pour les conducteurs confirmés ou âgés.
- Le panneau attire plus l'attention que le B1 seul surtout la nuit
- La présence d'une écriture renforce le message (non présent sur les photos)
- Le fonds jaune est pris parfois comme une signalisation temporaire (choisir un jaune très différent)
- Ce système est généralisé aux Pays-Bas pour la deuxième paire de B1, avec en plus une inscription en dessous "ga terug" (faites demi-tour).



Photos de l'expérimentation de Loire-Atlantique - (exposé de Béatrice COINTOT - BE Dedale)

19 - Expérimentation. Les plots lumineux sur chaussée. Ils sont peu probants.



L'axe Brest-Saint-Nazaire a été équipé de ces lignes de plots lumineux sur les bretelles de sortie. Ce sont des leds équipées de capteurs solaires. Je les ai vu : ils 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 de lui comme le serait un panneau de sens interdit ou un feu rouge pour lesquels le cheminement dans le cerveau est court et quasi-instantané. En situation de conduite, tout doit être compris de façon intuitive, immédiate.

"Ils ne répondent pas aux critères d'affordance et d'incitation" (B. Cointot)

20 - Expérimentation. Détection par radars d'un véhicule à contresens près du péage et sur bretelles de sortie. Entre autres la SANEF et l'ASF (pour les zones de péage), utilisent ce système : le radar active des panneaux B1 (sens interdit) lumineux et envoie une alarme au poste central. Seulement 50% des véhicules s'arrêtent aux panneaux B1 lumineux car leur facultés sont souvent altérées, mais l'intérêt est surtout de savoir qu'une voiture est à contresens et donc de pouvoir informer. Le coût d'un tel système le rend **difficilement généralisable** surtout sur les simples voies express.

21 - Expérimentation de détection en utilisant les boucles de comptage sur autoroute. L'ASF dispose de 480 stations de comptage et l'idée serait de les utiliser pour détecter des contresens. Des expérimentations sont en cours.

22 - Expérimentation. Panneaux latéraux à message variable (PMV) pour informer les autres automobilistes. Le département des Côtes d'Armor utilise ce système depuis 2004 avec 5 PMV sur 13 km : l'usager qui constate une voiture à contresens appelle la gendarmerie qui allume les PMV. Il s'écoule entre 4 et 8 minutes pour l'allumage des panneaux et l'intervention. Le PMV est placé sur l'accotement et est constitué d'un panneau lumineux triangulaire supportant un panneau de 10 lettres. (Est-il assez visible des véhicules roulant sur la voie de gauche ?). Le projet est d'automatiser la détection et d'informer en temps réel les usagers.

D - Carences et améliorations possibles

23 - Signalisation directionnelle

Vous êtes dans le chapitre :
carences et
améliorations possibles

23 a Réaliser une signalisation directionnelle claire et renforcée aux abords des bretelles d'accès.

Trois constatations ont été faites précédemment concernant les conducteurs qui se trompent de bretelle et entrent par erreur par la bretelle de sortie : ils ont souvent leurs facultés altérées (alcool, dépression, vue faible, ...), d'autres se disent simplement désorientés, perdus; troisième point : ces intrusions se produisent souvent la nuit. De ces trois constatations il convient donc de tirer la conclusion que la signalisation directionnelle doit être plus claire, mieux faite, et de déployer suffisamment d'imagination et de clairvoyance pour prévoir à chaque point du parcours les difficultés rencontrées la nuit par les conducteurs de faculté altérées : le gestionnaire de terrain doit éviter de faire preuve d'optimisme et ne doit surtout pas se retrancher derrière le vieil argument responsable de tant d'accidents : "ce n'est pas la peine, à cet endroit, d'aller voir sur place, ni de réfléchir, ni de modifier puisqu'il n'y a jamais eu d'accident par entrée erronée".

Concrètement, au point d'accès de la bretelle d'entrée, **les panneaux ne doivent pas se contenter d'indiquer la direction entrante, mais aussi, dans le même champ visuel, les autres directions non concernées par cette entrée.** "*La permanence visuelle de l'ensemble des directions offertes est extrêmement importantes dès qu'un premier choix apparait*" (note SETRA 2008).

Une source d'erreur peut facilement provenir de l'emploi du panneau de présignalisation D43 (rectangle complet sur lequel est inscrite la flèche) que l'utilisateur peut confondre avec le panneau directionnel D21 (panneau rectangulaire incomplet se terminant en pointe) s'il n'est pas positionné clairement.

D21



D43



Le D21 signale que l'on doit tourner avant le panneau, sur la voie qui précède le panneau, tandis que le D43 présignale que l'on doit tourner sur la voie après le panneau qui suit le panneau à quelques dizaines de mètres.

Réaliser une signalisation directionnelle claire, visible et renforcée aux abords des bretelles d'accès.
Cette signalisation est ambiguë

3 photos suivantes

Réaliser une signalisation directionnelle claire, visible et renforcée aux abords des bretelles d'accès. Cette signalisation est ambiguë. C'est souvent le cas lorsque les bretelles d'entrée et de sortie se côtoient **comme on le voit sur les deux premières photos** :

Vous êtes dans la suite du chapitre : carences et améliorations possibles



1^{ère} photo :
 Un piéton, qui se trouve dans le pré en face (cette photo) voit bien que la direction de "Ploudoble" est par la bretelle de droite, . . . mais . . .



← 2^{ème} photo
 . . . mais regardons les lieux sous l'angle de l'automobiliste qui circule sur la route (2^{ème} photo) et qui est désorienté, âgé, avec de la buée sur le pare-brise et **peu au courant des normes** de positionnement des panneaux (confusion entre D43 et D21) : il peut très facilement penser par erreur que le petit panneau directionnel indique qu'il faut prendre la 2^{ème} bretelle (**flèche rouge**).
 Dans de tels cas fréquents, la signalisation directionnelle est responsable de l'intrusion à contresens.
Ce n'est ni assez clair, ni assez visible.

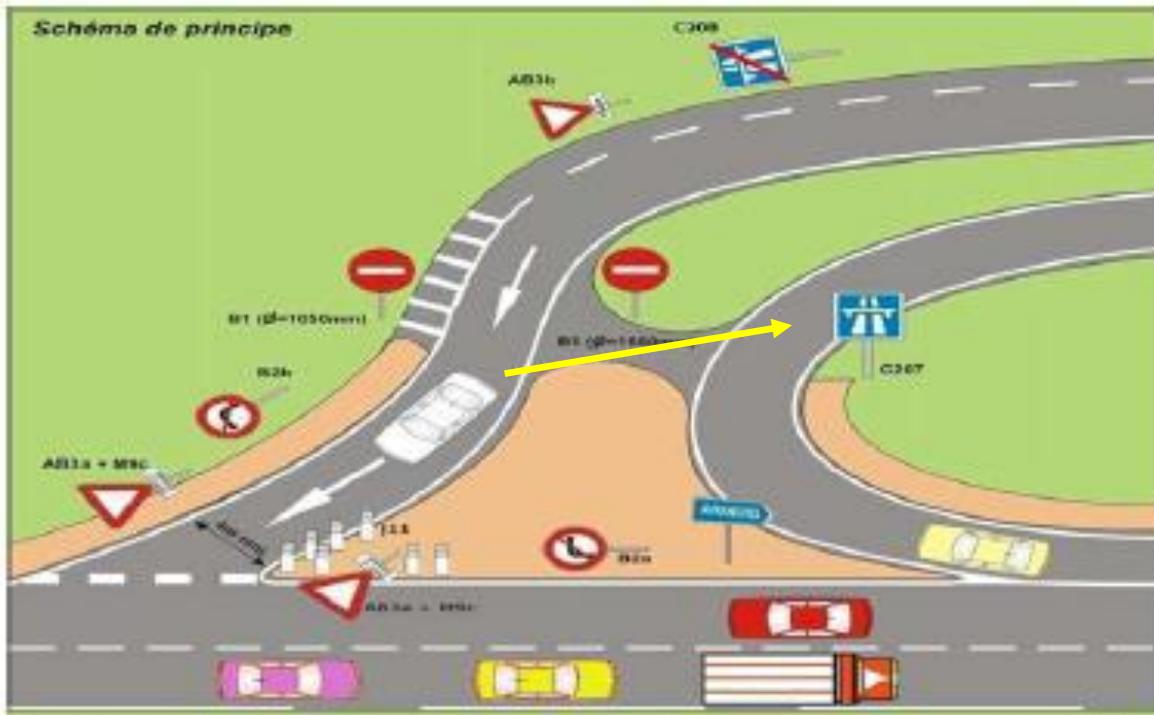


3^{ème} photo
 Si le panneau "Ploudoble" est **plus grand** mais surtout placé **plus à droite**, l'ambiguïté est levée.
 (Photomontage)
C'est clair et visible

Point 23 b - Bretelle de rattrapage. Une bonne solution, lorsque les bretelles d'entrée et de sortie sont proches, est de ménager une solution d'échappatoire au contresensiste en construisant une bretelle de liaison pour le contresensiste.

Vous êtes dans la suite du chapitre : carences et améliorations possibles

Ci-dessous le schéma ci-contre tiré du document du SETRA montrant une petite bretelle qui permet de repartir à droite lorsque l'on se trouve devant les deux panneaux sens interdit. La flèche jaune n'est pas dans le schéma du SETRA, elle a été rajoutée.



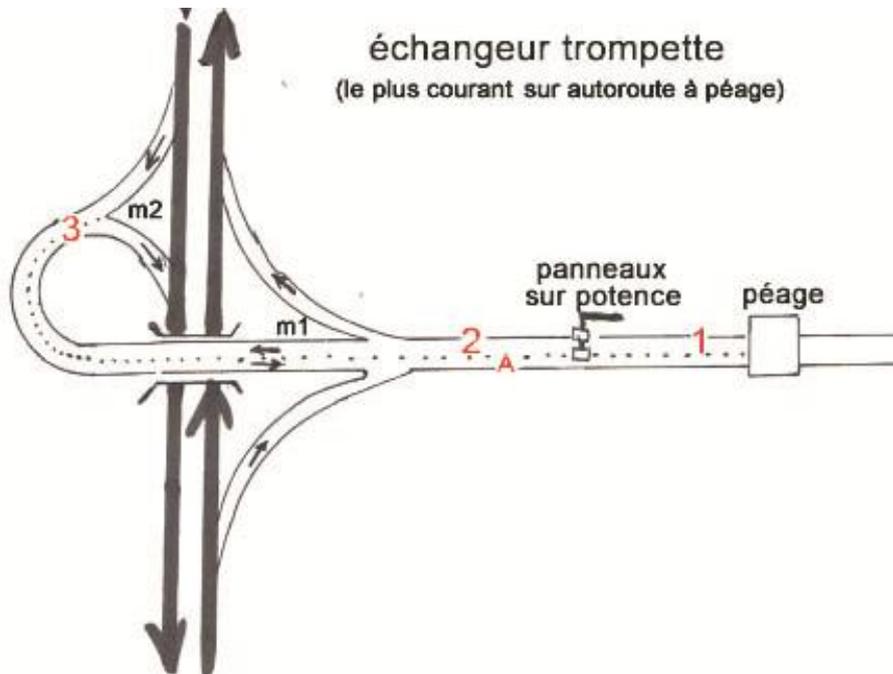
Mais on peut faire encore plus clair : Placer à cet endroit un panneau B21 rond bleu flèche à droite et établir une mini bretelle remettant l'automobiliste dans la bonne direction, comme l'indique la flèche jaune



24 - Les carences de signalisation directionnelles sur les échangeur trompette sur autoroute à péage.

Vous êtes dans le chapitre : carences et améliorations possibles

Toujours dans les carences de signalisation directionnelles, intéressons-nous aux raisons qui, à l'amont, ont conduit par erreur notre automobiliste sur la bretelle de sortie. Suivons son cheminement sur un diffuseur trompette (une seule entrée pour péage). Ce cheminement va nous permettre de détecter les points où l'automobiliste est susceptible d'être induit en erreur et de mettre en évidence les lacunes de signalisation..



D'abord, juste après l'entrée du péage (il est en 1) il trouve devant lui, sur potence, deux panneaux de signalisation avancée Da31c (photo 4) : est inscrit par exemple sur le panneau de gauche "Foix, etc." et sur le panneau de droite : "Tarbes, Tournay et Bagnères". Officiellement ces panneaux sont destinés à signifier que pour Foix on doit cheminer sur la voie de gauche et que pour Tarbes on doit cheminer sur la voie de droite. Un conducteur inexpérimenté ou altéré voulant aller à Foix peut très bien penser que le panneau de gauche désigne la chaussée de gauche (**flèche bleue**), séparée de lui par des balisettes (photo ci-dessous) et qu'il devrait s'y trouver (point A du plan) mais qu'il a dû commettre une erreur : il va donc passer entre les balisettes pour corriger son erreur, sauf si une signalisation suivante proche (lorsqu'il arrive en 2) l'informe plus clairement. Mais malheureusement . . .



L'automobiliste est au point 1, voilà ce qu'il voit.

... Mais malheureusement, à l'aval au niveau du musoir m1 (photo ci-dessous) rien n'infirmait vraiment sa mauvaise manœuvre **flèche rouge**, (il y a juste un B1 sens interdit très à gauche) et rien ne l'informe que pour Foix c'est plus à droite (principe absurde exposé au point 3).

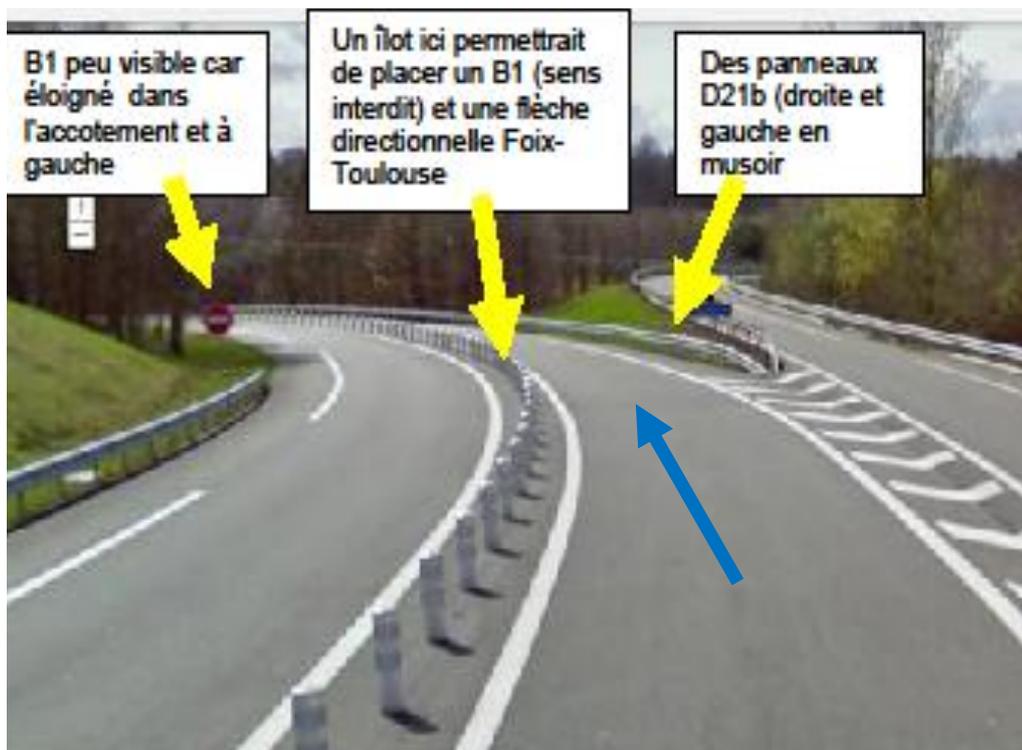
Vous êtes dans le chapitre :
carences et
améliorations possibles



**Situation muette,
génératrice d'erreur**

L'automobiliste est au point 2, voilà ce qu'il voit

Ce qui aiderait bien l'utilisateur :



B1 peu visible car éloigné dans l'accotement et à gauche

Un îlot ici permettrait de placer un B1 (sens interdit) et une flèche directionnelle Foix-Toulouse

Des panneaux D21b (droite et gauche en musoir

Une meilleure signalisation au niveau de ce musoir m1 lui aurait permis de comprendre sur quelle voie il doit être (**flèche bleue**) :

- des panneaux D21b dans le musoir indiquant à droite Tarbes, Tournay et Bagnères et à gauche Foix et Toulouse.
- constituer un îlot (photo ci-dessus) permettant d'y placer un B1 sens interdit bien visible à droite de la voie qui est en sens interdit comme c'est la règle, et un panneau directionnel D21b indiquant Tarbes, Tournay et Bagnères. Un tel îlot est en général réalisable.

Proposition 25 . Pour un blocage efficace sur la bretelle de sortie : **Il faut différencier le panneau qui aboutit à un contresens mortel du simple panneau sens interdit que l'on trouve partout.**

Se contenter de charger l'automobiliste de la responsabilité du contresens, en disant devant la presse après un accident : "pourtant il y avait des sens interdits" est une faute : il faut s'adapter aux faits que :

- 1 - les conditions météorologiques (neige, pluie, brouillard) ne permettent pas, parfois, de bien voir ces panneaux
- 2 - l'état du conducteur n'est pas toujours optimal (ébriété, diminution des facultés, irritation suite à des problèmes professionnels ou familiaux).
- 3 - les panneaux de sens interdits sont utilisés partout, à torts et à travers (photos ci-dessous), par les gestionnaires pour INDIQUER une gêne (jour de marché, travaux sur chaussée) ou pour "habiller" l'aménagement (petit parking), de ce fait l'usager ne lui attribue pas le message de DANGER.



Le panneau sens interdit est tellement utilisé n'importe où, qu'il ne contient pas le message de danger.



La prescription du panneau sens interdit est banalisée : des exemples :

La banalisation de la prescription du panneau sens interdit s'acquiert aussi, **journellement** lorsque l'on tolère ou l'on indique aux les automobilistes de **resortir en sens interdit** d'une rue lorsque pour des raisons diverses la rue est embarrassée : travaux, déménagements, etc.



C'est quand-même le sumum de la bêtise
d'omettre d'indiquer la **nature du danger** :
qui est le risque de collision frontale



Partout on indique la nature du danger en **signe** et en **mots** . . . partout sauf sur les bretelles d'autoroute, là où est pourtant le plus grand danger ! On omet simplement l'essentiel et on cherche des solutions abracadabrantiques.



Partout on indique la nature du danger en **signe** et en **mots** . . . partout sauf sur les bretelles d'autoroute **(suite)**



La différenciation : le trou de souris

(3 versions possibles A , B et C, au choix des concessionnaires d'autoroutes ou de voies express)

Il faut différencier le simple panneau de sens interdit et le rendre plus visible et plus explicite.

Moins dangereux que des solutions drastiques abracadabrantesques (herse, etc.), moins sophistiquées que des solutions onéreuses, donc non généralisables, cette proposition, dont certaines caractéristiques sont inspirées de ce qui se fait dans d'autres pays, favoriseraient la perception de l'interdiction à tel point qu'il serait humainement impossible de passer outre. La concentration de ces diverses dispositions en un point de la bretelle de sortie constituerait un verrou que nous appellerons par commodité et de façon analogique "trou de souris" qui dans le langage courant désigne un espace restreint où il est difficile de passer.



Version B



Le concept du trou de souris :
rétrécir le passage, panneaux bas et proche chaussée,
informer de la situation, informer du danger,
dire ce qu'il faut faire

Version C



Bien informer de la nature du danger (panneau)

Bien informer de la situation (message écrit)

Dire ce qu'il faut faire (faites demi-tour)

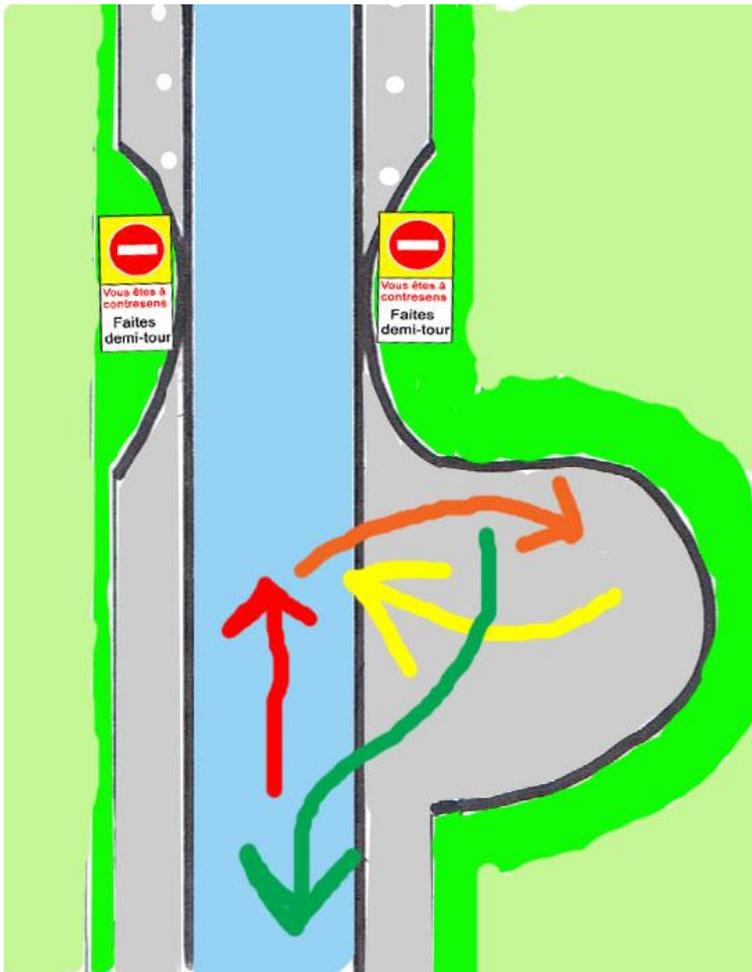
Sens interdit visible sur fond jaune

Resserrer la chaussée en supprimant l'accotement
afin de rapprocher les panneaux de la chaussée

Placer les panneaux bas pour être visible, surtout la nuit

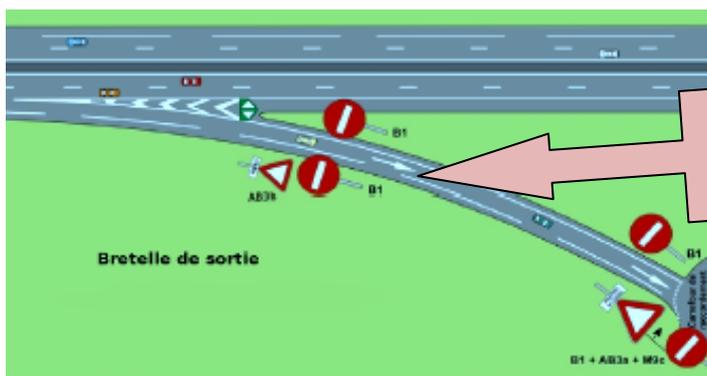
Cinq caractéristiques du trou de souris :

- 1 → **panneaux de sens interdit** abaissés au niveau du sol, comme cela se fait sur certaines autoroutes aux US (voir plus loin). Les panneaux seront ainsi mieux vus surtout la nuit.
- 2 → **message écrit** sous le panneau de sens interdit comme le message **WRONG WAY** (US). Ce message renforce la dissuasion. Il doit d'une part **informer** et d'autre part **dire ce qu'il faut faire** : "**Vous êtes à contresens - faites demi-tour**". (et pour la version B : panneau tête de mort)
- 3 → panneau B1 (sens interdit) sur un **carré à fond jaune** comme cela se fait aux Pays-Bas et a été expérimenté avec un certain succès en Loire atlantique.
- 4 → **rapprocher les panneaux sens interdit le plus près possible de la chaussée** en supprimant la BAU et l'accotement sur quelques dizaines de mètres et en constituant des oreilles bordurées afin que les panneaux soient dans le champ de vision du conducteur.
- 5 → constituer une **mini-aire de manœuvre** de retournement ou une bretelle de rattrapage (voir point 24 précédent)



**Vous êtes à
contresens
Faites
demi-tour**

**Faire une
mini-aire de
retournement**



Emplacement du "trou de souris"
proposé sur la bretelle de sortie

On pourra trouver exagéré d'utiliser le panneau "Tête de mort", mais en fait beaucoup de services l'utilisent (ou le terme "danger de mort") : SNCF (ci-dessous gare de Vannes) ; EDF près des transformateurs.

Lorsque l'opinion publique et les médias en arrivent à proposer des solutions et non généralisables effarantes pour les contresens (herse par exemple), on peut se permettre d'adopter le niveau en dessous, surtout si c'est non effarant et généralisable.



Ci-dessus photo : Gare SNCF Vannes

Ci-dessous panneau EDF sur des transformateurs



Pourquoi les panneaux de sens interdit ne suffisent pas :

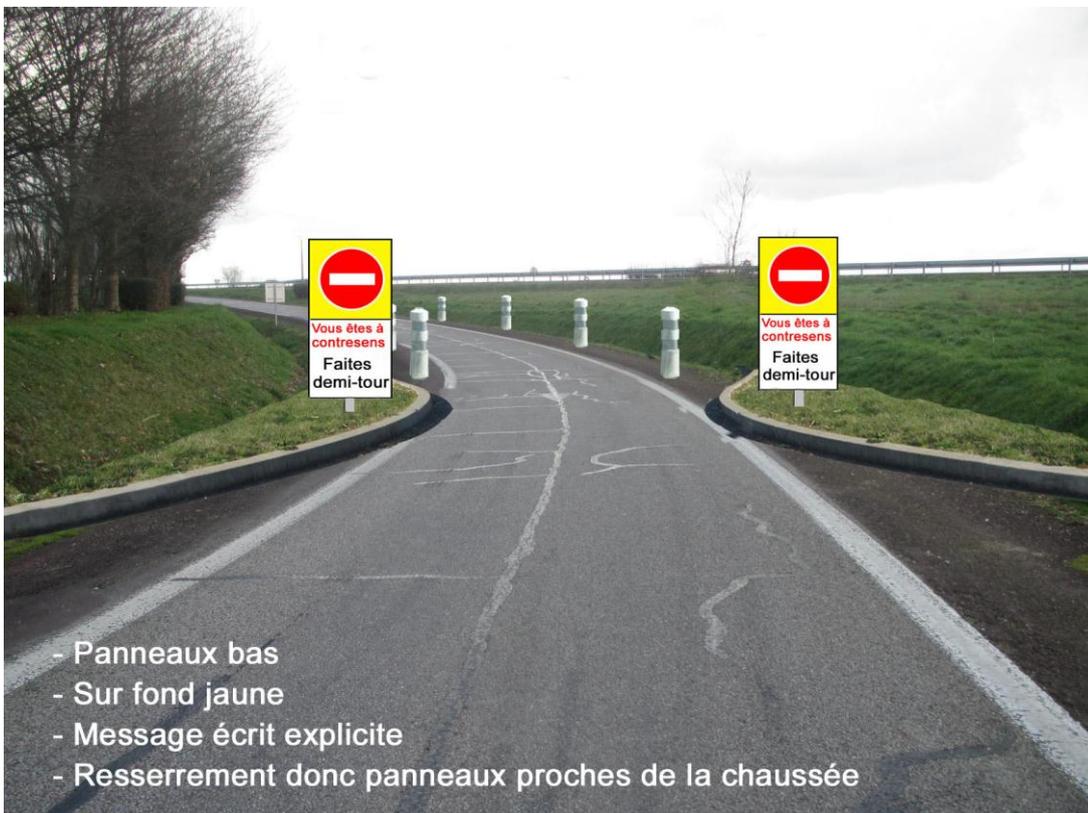


Parce qu'il est possible que devant de tels panneaux, certains automobilistes pensent que la circulation dans ce sens est interdite SUR LA BRETELLE mais qu'elle rejoint quand même la BONNE route où ils veulent aller : la bretelle même prise en sens interdit constitue un rattrapage provisoire de quelques dizaines de mètres. C'est pourquoi il faut décrire en français leur situation et ce qu'il faut faire.

Ci-dessus : Avant aménagement :
solution classique : 2 panneaux B1

Ci-dessous : Après aménagement :
Solution "trou de souris" :

1 - l'arrêter, 2 - l'informer sur sa situation, 3 - lui dire ce qu'il faut faire.



- Panneaux bas
- Sur fond jaune
- Message écrit explicite
- Resserrement donc panneaux proches de la chaussée

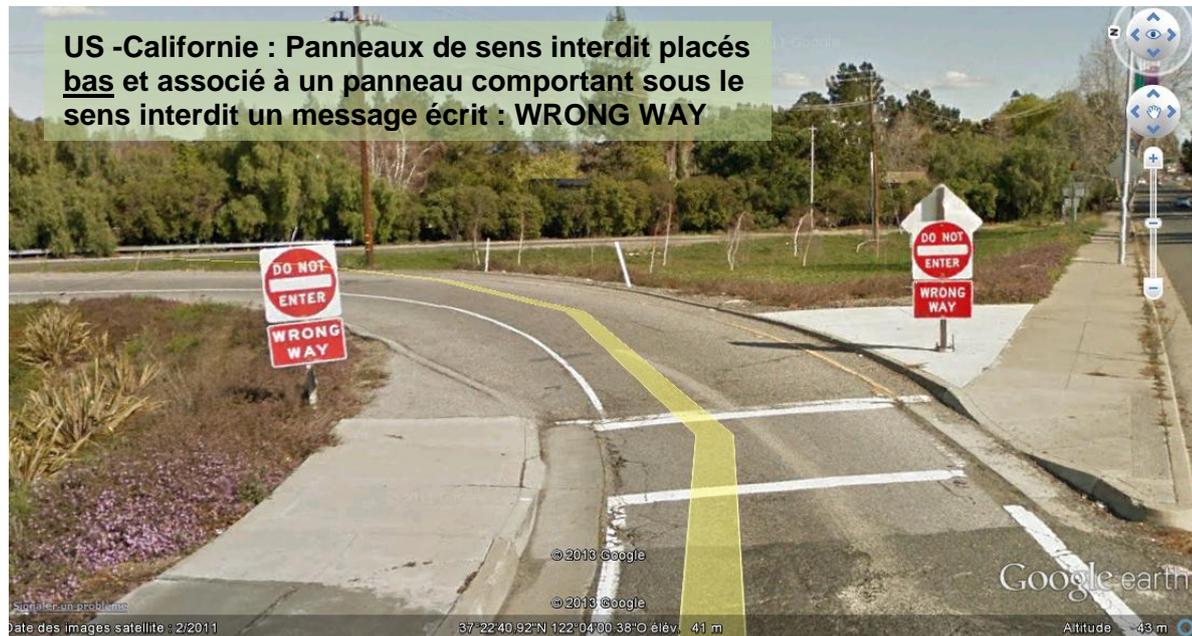
Expérimentation faites par la DIR Ouest sur les voies express 2 x 2 voies dans le secteur de Nantes

Ces expérimentations sont en cours et augmentent bien la visibilité des panneaux



Exemples étrangers dont est inspirée en partie la solution précédente proposée du trou de souris

USA (Californie)



Nota : ne pas tenir compte de la ligne jaune, c'est le fil Google, de même la ligne blanche de la photo suivante

Pays-Bas



(ne pas tenir compte des indications Google : ligne blanche et mot Jutphaas)

ga terug" = faites demi-tour



26 - Signalisation dans les musoirs de divergence : c'est en général mal indiqué

Nous devons fournir les indications qu'il faut pour que l'automobiliste sache à **tout moment**, à tout endroit où il y a un choix, **où va la voie sur laquelle il roule** et quelles sont ses autres possibilités.

Or exprès en France on ne rappelle pas les directions sur les musoirs de divergence, pour éviter les manœuvres de dernière secondes : **il faut choisir** : ces manœuvres sont moins dangereuses qu'une circulation à contresens !

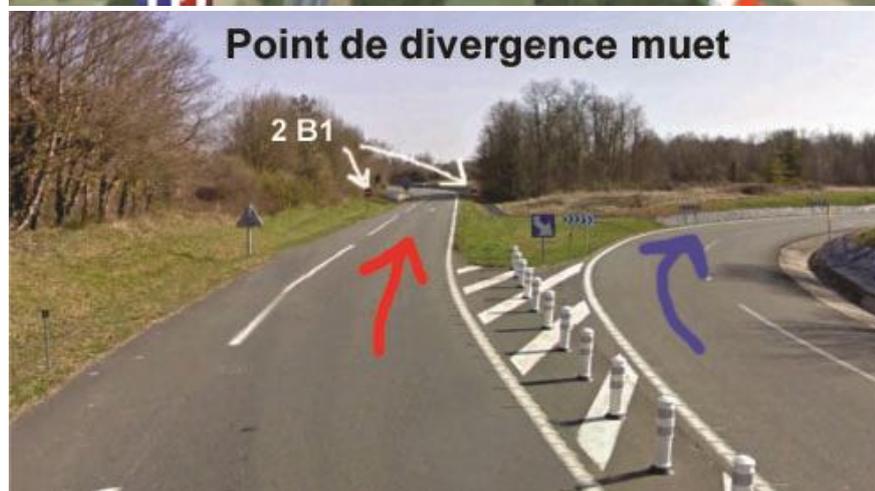
Un exemple concret : le contresens de l'A10 - 2 juillet 2011

7 accidents sans morts - 3 h du matin - homme 40 ans - 15 km à contresens

Depuis le péage (carré blanc à droite en bas) jusqu'au point de divergence, c'est la même chaussée dont les 2 sens sont séparés par des balisettes.



Pour une raison quelconque, l'automobiliste entré au péage s'est positionné sur la voie de gauche en passant à travers les balisettes (là n'est pas le problème), et s'est retrouvé au point de divergence sur la flèche rouge et quand un automobiliste est persuadé d'avoir bien suivi la signalisation directionnelle, ce n'est pas 2 panneaux B1, assez discrets, qui lui corrigeront son erreur. Au point de divergence il y a une absence totale de signalisation directionnelle qui pourrait le renseigner.



L'automobiliste a besoin d'être renseigné sur sa situation à tout point du parcours où il y a un choix possible ou une erreur possible.

à la dernière divergence il FAUT un panneau directionnel



La configuration "trou de souris" (B1 sur fond jaune + vous êtes à contresens + faites demi-tour, + chaussée resserrée) aurait arrêté efficacement le conducteur et l'aurait renseigné sur sa situation. En plus il faut lui donner une solution de rattrapage bien signalée :

"Allez-vous à Paris ou à Bordeaux ?" Là il ne se serait pas trompé

Souvent malheureusement les panneaux sont derrière les glissières, donc loin du champ visuel des conducteurs (ex Bourgoin-Jailieu) :

Vous êtes dans la suite du chapitre : carences et améliorations possibles

25 août 2013 - 3 morts - conducteur 54 ans



La nuit, par brouillard, les panneaux derrière les glissières ne se voient pas bien



27 --- Barrière abaissante ou obstacles matériels dans la chaussée ?

Vous êtes dans la suite du chapitre : carences et améliorations possibles

Une disposition peu réaliste consisterait à installer une barrière qui s'abaisserait lorsqu'un véhicule entrant à contresens serait détecté, le relevage pouvant être asservi à l'arrivée d'un véhicule sortant.

Néanmoins, une telle solution "totale" abracadabrantesque est trop complexe dans son fonctionnement et onéreuse pour entrevoir sa généralisation, et **sans généralisation c'est l'échec.**

Personnellement je ne l'ai vu nulle part à l'étranger, dans tous les pays où je suis passé, y compris US, mais il m'a été rapporté que la solution suivante a été vue à certains endroits des États-Unis : une herse d'un dizaine de centimètres de haut qui est toujours levée et qui s'abaisse mécaniquement par le poids du véhicule qui s'engage dans la bretelle de sortie dans le bon sens mais qui stoppe tout véhicule ayant la velléité de s'engager dans le mauvais sens. Par contre j'ai vu une telle trappe qui s'ouvre, en Russie devant certains passages à niveau, je l'indique ci-après, **à titre d'information.** Il faut être conscient qu'un dysfonctionnement du système peut être dangereux



Russie : près de St Petersburg
Photos Jacques ROBIN

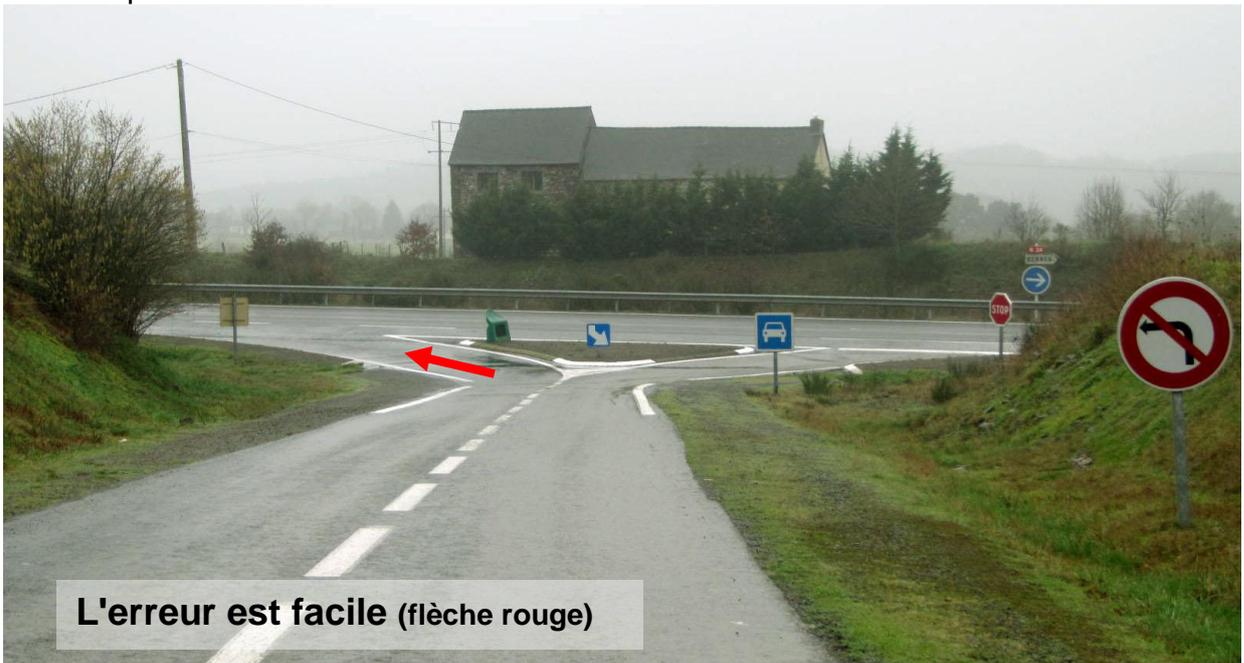


28 - Le cas particulier des routes express.

Les accès aux voies express (2 x 2 voies à 110 km/h) sont traités de façons **hétérogènes, parfois minimalistes** et sont souvent dangereux : de nombreux contresens sont constatés. Certaines régions possèdent beaucoup de voies express à 110 km/h (ex dans l'Ouest)



Parfois un simple PETIT îlot :



et encore plus s'il y a du brouillard



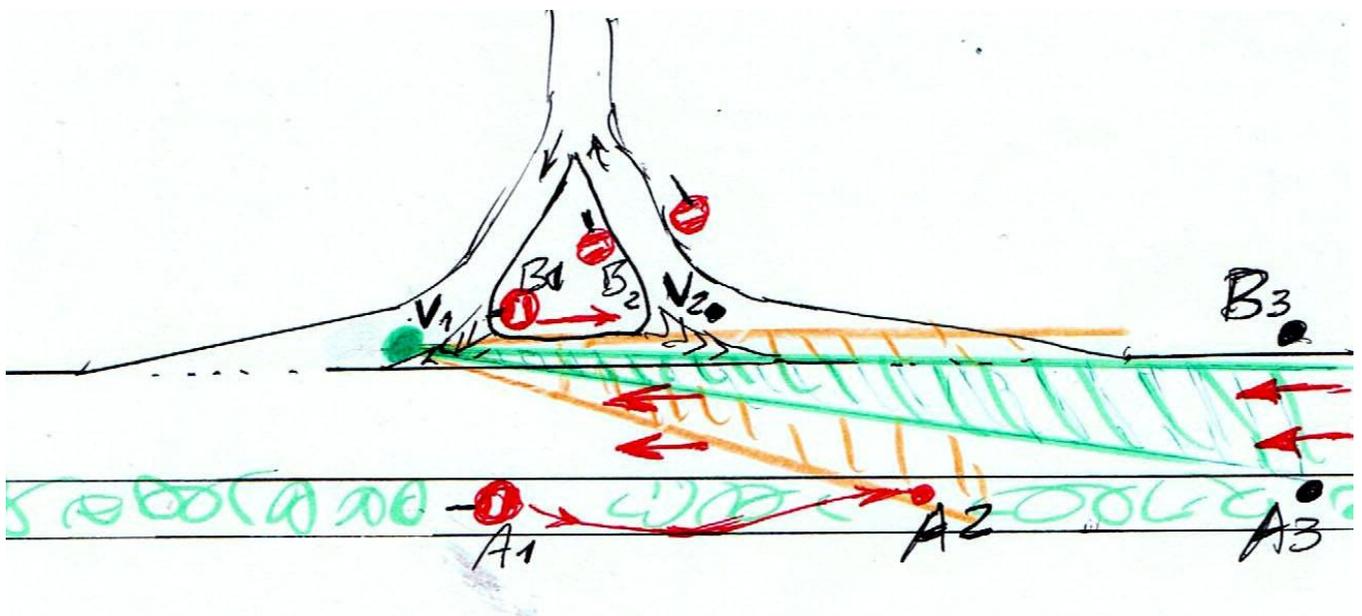
Cas d'un îlot un peu plus grand (cas très fréquent).

Sur la photo ci-après, l'îlot un peu plus grand mais l'erreur est encore bien facile. Sur de telles situations propres aux voies express, on peut moins facilement canaliser les véhicules car tout se joue sur une petite surface. Il faut donc adopter des solutions AUTRES. Examinons le risque et cherchons les solutions pour y obvier :

Sur la photo ci-dessous, voilà ce que voit le **véhicule V1** (positionné sur le croquis).

Rappelons-nous que nous avons affaire aux 5% ou 10% ou 20% qui sont plus ou moins "altérés" ou simplement désorientés, donc susceptible de prendre la voie express à contre sens. Il est en V1 et pense qu'il doit aller en V1' : qu'est-ce qui le dissuade ? Les deux panneaux de sens interdits A1 et B1 ne sont pas flagrants pour lui : ils ne sont pas dans son angle de vision serré (vert sur le croquis), ni non plus dans son angle de vision diffus (couleur marron). Si on éloigne le A1 en A2 et le B1 en B2 ils seront déjà plus perceptibles dans son angle de vision. Si, en plus, on les répète en A3 et B3, on se constitue un deuxième barrage à un moment où l'automobiliste peut encore faire demi-tour.

Ces deux doublons A3 et B3 seront, en plus, utiles au véhicule V2 qui lui a "zappé" les sens interdits de la bretelle de sortie et s'est engagé par la bretelle de sortie : rien plus ne le renseigne sur son erreur. Les deux doublons A3 et B3 seront également visibles par lui. Tout cela n'est pas suffisant car répétons-le nous sommes dans une configuration différente des autoroutes : tout est concentré sur une petite surface. Le marquage de 2 paires de flèches blanches au sol (en rouge sur le croquis), constituera une forte indication du contresens tant pour V1 (erreur sur bretelle d'entrée) que pour V2 (erreur sur bretelle de sortie).



2^{ème} cas de pénétration à contresens sur autoroute :

en tournant à gauche à l'extrémité de la bretelle d'entrée.

30 -. Après avoir traité les cas des pénétrations par la bretelle de sortie, intéressons nous aux automobilistes qui sont entrés convenablement par une bretelle d'entrée mais qui font un demi-tour volontaire sur l'autoroute.

Ces demi-tours sont souvent le fait d'automobilistes qui **COMPRENENT TROP TARD** qu'ils sont dans une mauvaise direction, et dans ce cas aussi c'est la conséquence d'une lacune de signalisation : une meilleure signalisation de direction ou de confirmation de direction dans les bretelles du diffuseur ou de l'aire de repos, l'aurait évité, en particulier une signalisation de direction dans le musoir de la dernière divergence et une signalisation de confirmation lorsque l'automobiliste circule sur la bretelle d'entrée (point 10 suivant).

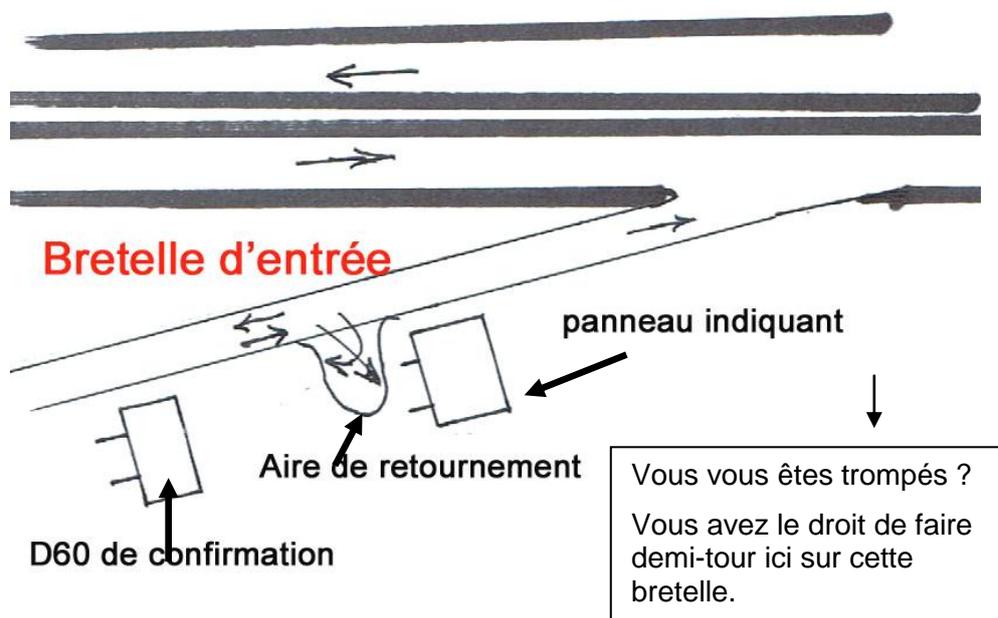
Lorsque l'automobiliste entre sur la bretelle d'entrée, il est censé avoir vu les panneaux situés à l'entrée D20 ou de signalisation avancée Da31c. Mais rappelons que notre client contresensiste n'est ni catésien ni attentif : il peut facilement s'engager par erreur sur une bretelle d'entrée qui n'est pas la bonne or il ne trouvera ensuite **PLUS RIEN** qui lui indique où mène cette bretelle. Le premier panneau de confirmation de (ou des) la direction desservie que trouve l'automobiliste est le panneau de confirmation D60 qui se situe plusieurs centaines de mètres après être entré sur l'autoroute : dans ce cas, à cet endroit, beaucoup d'automobilistes feront demi-tour sur l'autoroute car ils considèrent comme réhhibitoire de continuer jusqu'au prochain diffuseur dans le but de revenir de façon légale.

Pour obvier à ces dangers, l'automobiliste doit être informé sur la bretelle d'entrée sur laquelle il circule mais avant d'entrer sur l'autoroute.

L'usager qui vient de s'engager sur la bretelle d'entrée (et qui se trouve au milieu de cette bretelle) a besoin de deux choses : -1- avoir un panneau de confirmation de la direction à laquelle cette bretelle va le mener et -2- pouvoir faire demi-tour sur cette bretelle et revenir par cette bretelle et savoir qu'il en a le droit.

Sur ce point, on peut se poser a question de savoir si ce n'est pas un handicap de mettre les bretelles d'entrée à sens unique, on trouve bien déjà des doubles sens sur certaines bretelles en boucle, et il suffit d'indiquer par un panneau "double sens" (A18) et par un fléchage au sol.

Solution intermédiaire : si l'on ne veut pas tout chambouler et maintenir les bretelles en sens unique, on peut au moins **informer très clairement** l'automobiliste entrant sur cette bretelle, 20 mètres après l'entrée en y apposant le D60 de confirmation en français français : "**cette voie vous dirige vers Trédion, Elven, Vannes**"

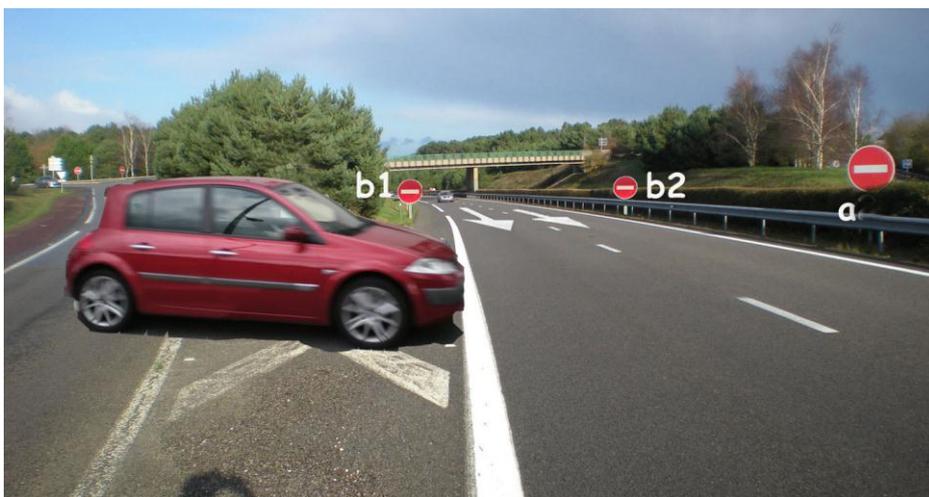


31 - L'automobiliste qui tourne à gauche à l'extrémité de la bretelle d'entrée : le déni.

Quand on a l'occasion d'interroger les conducteurs qui sont à contresens on est sidéré de constater qu'il germe parfois de très drôles d'idées dans la tête des conducteurs. Il existe vraiment des cas où, pour diverses raisons, le conducteur a **délibérément enfreint** ou n'a pas compris le panneau « interdiction de tourner à gauche », **ou n'a pas voulu voir** le seul panneau "a" (voir photo ci-dessous). **Il se persuadera qu'il pourra prétendre que** celui-ci est en biais, et ce panneau "a" ne fait pas le poids contre une certaine inconscience : **nous sommes ici dans le DÉNI** : il (ou elle) dénie la vision, dénie la prescription et se trouve donc dans la position de faire la manœuvre de la voiture rouge ci-dessous.



Mais le déni a ses propres limites, il peut être **contrebalancé par une prescription plus** flagrante qui consiste à placer une paire de panneaux sens interdit à 50 m en amont afin qu'il soit mieux vu. Le conducteur les verra bien en face **lorsqu'il s'apprêtera à amorcer** sa mauvaise manœuvre et ces deux panneaux **ne permettront plus ni le déni**, ni la distraction, le conducteur **sait qu'il ne pourra plus prétendre ne pas avoir vu**.



Cette disposition, n'a pas été rajoutée dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) mais est proposée par un schéma dans la note technique d'information du SETRA qui montre deux panneaux "sens interdit" (un à gauche l'autre à droite sur TPC) ainsi implantés à environ 40 mètres plus en amont, en remplacement du panneau "a" habituel (voir schéma et photo ci-après).



Une disposition supplémentaire, qui figure sur les photomontages ci-contre consisterait à empêcher matériellement la manœuvre de contresens, soit en implantant une barrière de sécurité avant les balisettes.

Des balisettes tous les 2 m jusqu'au bout pour empêcher de tourner à gauche en entrant



33 - Sorties de secours

Néanmoins intéressons-nous à celui qui, malgré ces dissuasions ou faute de réalisation de ces aménagements de dissuasion, aura tourné à gauche en extrémité de la bretelle d'entrée et se trouve à contresens : **que peut-on faire de suite, dans la zone même de l'échangeur ?** On peut réaliser un aménagement très simple et qui pourra, en fait, servir à tous types de contresensistes : faire un by-pass à la bretelle de sortie qui suit immédiatement (photo 16) : signaler et présignaler cela en rouge, comme une sortie de secours exceptionnelle, un peu comme les lits d'arrêt des poids lourds, et le présignaler à 200 m.



Photo 16



Photo 17

34 - Contresens après demi-tour sur l'autoroute

Le 3^{ème} cas de circulation à contre-sens concerne un véhicule qui ferait demi-tour sur l'autoroute.

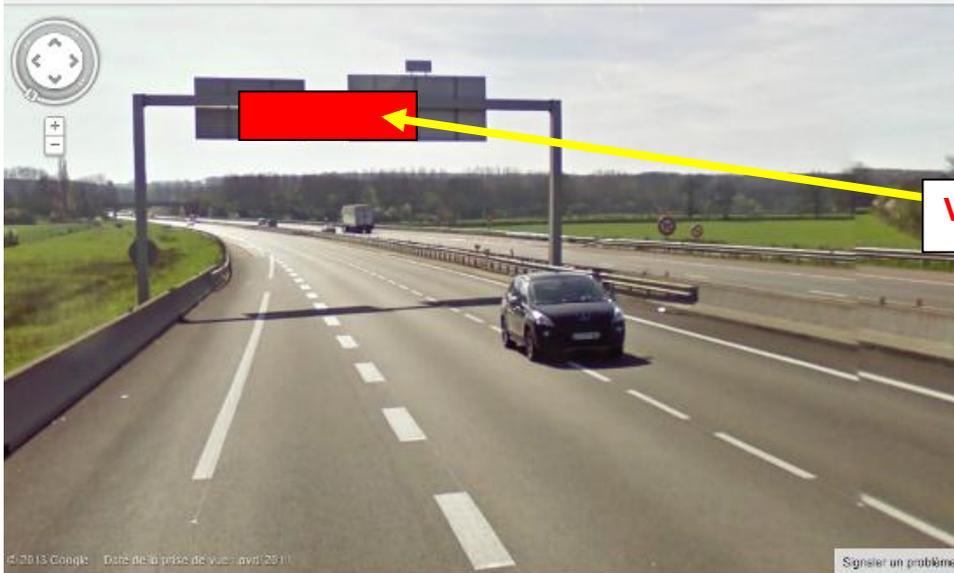
Pour des raisons diverses, le-la conducteurrice fait demi-tour en section courante : pour éviter le péage, ou pour fuir la police, ou parce qu'il "avait oublié quelque chose", ou parce qu'il-elle s'apercevait qu'il-elle s'était trompée de direction, etc. Une telle manœuvre est assez difficile à éviter et la prévention de l'accident réside dans ce cas dans la dernière mesure proposée ci-après : avertir les autres automobilistes VITE.



Nota - Le plus souvent les contresensistes roulent sur LEUR droite c'est-à-dire sur la voie la plus rapide. Sur cette photo c'était le contraire. Peut-être que ceux qui savent qu'ils sont à contresens ont tendance à rouler près de la bande d'arrêt d'urgence, c'est-à-dire comme celui-ci, et les autres roulent à droite comme sur une route normale.



35 - Des panneaux "Vous roulez à contresens" seraient-ils judicieux ?



On peut imaginer de parsemer l'autoroute de panneaux "vous roulez à contresens" et en particulier dans les 200 à 300 m à l'aval de la bretelle de sortie (à l'amont pour celui qui est à contresens).

Il n'est pas évident que ce soit efficace. Pourquoi ?

1 - Il est préférable de donner la priorité techniquement et financièrement aux aménagements et signalisation qui EMPÊCHENT les conducteurs de pénétrer à contresens : signalisation directionnelle de la bretelle de sortie (points 23 et 24), aménagement en "trou de souris" (point 25), dispositions prises sur la bretelle d'entrée (points 31 et 32). Ces améliorations empêcheront donc environ 85 à 90% des contresensistes actuels.

2 - Il restera donc, par exemple 10%, partagés entre :

-- le conducteur qui, volontairement et sciemment, passe outre (pour fixer les idées, disons 5%), par exemple pour fuir la police, ou par sous-estimation du danger, et il n'a pas besoin qu'on lui dise qu'il est à contresens : il le sait.

-- le conducteur qui involontairement a passé tous les verrous (pour fixer les idées, disons aussi 5%) et s'il a passé tous les verrous c'est qu'il est du type que l'on peut qualifier de "vraiment très lourdement altéré". Il est donc improbable qu'il voie bien les panneaux l'informant qu'il roule à contresens, car en plus, la plupart du temps il roule sur SA droite (près du terre-plein central), donc loin des panneaux qui sont très à sa gauche au-delà de la bande d'arrêt d'urgence. On ne peut pas, en effet, placer de tels panneaux sur le terre-plein central car ils perturberaient gravement les usagers qui circulent sur l'autre chaussée.

-- et même s'il lisait ces panneaux, même si le flot des voitures adverses lui fait découvrir qu'il roule à contresens, il aura peur mais n'aura pas pour autant de solution imaginable par lui et compatible avec son altération. On se rend compte de ce désarroi lorsque l'on interroge les contresensistes interceptés avant accident, on est surpris de leur raisonnement, par exemple : "pourquoi ne vous êtes-vous pas arrêté puisque vous saviez ? Réponse : parce que c'est dangereux de s'arrêter sur l'autoroute."

Nous arrivons donc au dernier carat qui concerne les conducteurs (disons 5 à 10% des contresensistes actuels), pour lesquels on ne peut rien SAUF d'avertir VITE les autres automobilistes. C'est le point 36 ci-après.

36 - Avertir vite les autres automobilistes

Avant-dernière mesure : avertir vite les autres automobilistes de la présence d'un véhicule qui circule à contre-sens.

Dans la majorité des accidents dus à des contre-sens, le conducteur contresensiste a parcouru plusieurs kilomètres avant l'accident, donc si l'on peut avertir les autres automobilistes, dans les 20 secondes, de la présence d'une voiture à contre-sens, on peut limiter les risques d'accidents.

Hypothèse : on peut estimer que 90% des automobilistes disposent d'un téléphone portable et qu'un tiers écoutent la radio.

Mécanisme : le système à mettre au point serait le suivant : les premiers automobilistes ou leurs passagers qui constatent la présence d'un véhicule à contre-sens téléphonent à un numéro connu, simple à mémoriser et simple à composer : le temps qu'ils s'arrêtent en sécurité sur l'accotement pour composer le numéro est d'environ 20 secondes.

Ensuite c'est **la technologie qui doit être automatique et instantanée** (une fraction de seconde) et sans recourir à un opérateur : détection automatique de l'endroit d'où est émis l'appel et diffusion du message préenregistré qui correspond à la section de voie d'où est émis l'appel, en interrompant les émissions de radio (cela se fait déjà sur 107,7) : "Attention, un véhicule circule à contre-sens sur la section d'autoroute de N... à P... ou de P... à N... allumez vos warnings" (Ne surtout pas dire "ralentissez" car pour le coup beaucoup d'automobilistes non informés doubleront et se trouveront en face du contresensiste)

Globalement, un tiers des automobilistes allumeront donc leurs warnings, ce qui mettra en éveil l'ensemble des conducteurs qui, en conséquence, resteraient à droite.

On peut aller plus loin dans la technologie afin que le **message allume les postes de radio qui ne sont pas allumés** : c'est technologiquement possible.

Suit (page suivante) la dernière mesure :
5 points de retrait de permis différencier ainsi
"circulation en sens interdit" et "circulation à
contresens"

37 -Dernière mesure : 5 points de retrait de permis

différencier ainsi "circulation en sens interdit" et "circulation à contresens"

Le sens interdit est passible d'un retrait de 4 points du permis de conduire. Or il existe deux raisons très différentes de sens interdit : une raison matérielle de ne pas pouvoir se croiser du fait du manque de largeur d'une rue et une raison sécuritaire lorsqu'une voie est affectée à une circulation rapide, surtout les autoroutes. Dans le premier cas, matériel, le retrait de 4 points est **totalemt injustifié**, 1 point ou une amende suffirait, dans ce deuxième cas, sécuritaire, le retrait de 4 points est **totalemt justifié** et d'ailleurs **insuffisant pour la "circulation à contresens"**.

La logique rend évident que l'on doit différencier ces deux cas et que l'on applique un retrait de 5 ou 6 points pour la "circulation à contresens sur autoroute ou voie express". (Certains pays font une différence entre les deux cas)

Simple risque d'embarras de circulation :
un point ou une amende suffirait



Danger mortel - contresens : 5 ou 6 points



37 - L'exemple chinois juste pour info : différenciation entre sens interdits (danger) et sens interdit aux voitures (gêne)

Cet exemple n'est pas donné ici pour prétendre qu'il faut faire la même chose en Europe ni pour proposer de changer les codes connus des automobilistes (le panneau B1), mais seulement pour réfléchir, pour faire toucher du doigt qu'il y a effectivement une différence entre interdire un sens dans une rue pour éviter un EMBARRAS de circulation et interdire pour des raisons de SÉCURITÉ.

Concrètement ce qui est fait en Chine (photos de Shanghai) est un panneau sens interdit B1 sur la bretelle de sortie de voie express pour éviter la prise à contresens (photo du haut), par contre il y a seulement le panneau B0 "interdit aux voitures" dans le but d'éviter les embarras de circulation du fait que la rue est trop étroite pour que deux voitures se croisent (*photo du bas. Au cas où vous vous poseriez la question de savoir pourquoi le scooter roule à gauche : il a coupé simplement au plus court : il tournait en venant de la rue qui était derrière moi. Les scooters sont très "à l'aise" avec le code à Shanghai).*



Le panneau est "sens interdit" pour une raison de **danger**



Le panneau est "interdit aux voitures dans ce sens" pour une raison de **facilité de circulation**

L'auteur accueillera favorablement toute remarque ou signalement d'erreur : jacques-marie-robin@wanadoo.fr

Photos Jacques ROBIN (sauf page 1 et les points 18, 23, 26 et 27)

Annexe

Profils et comportement des conducteurs à contresens

(accidentés ou interceptés sans accidents)

Profil

(nota : le terme conducteur est pris dans le sens employé par le code de la route : homme ou femme)

- Presque toujours seul dans son véhicule (99%)
- Très souvent alcoolisés (35 à 40 % des interceptés non décédés). En ce qui concerne les cas d'accidents mortels, l'alcoolémie des conducteurs décédés n'est en général pas mentionnée, car comme on ne peut pas la connaître dans l'immédiat du fait de l'impossibilité de souffler dans l'éthylomètre, elle est soit non mesurée, soit déterminée plus tard (une autorisation d'accès aux PV permettrait de le savoir). Les retours nocturnes-matinaux de boîte de nuit se retrouvent dans ces alcoolisés.
- Réparti entre hommes et femmes, environ dans la même proportion que les conducteurs fréquentant ce type de voies (2x2 express ou autoroute) : environ 3 / 4 - 1 / 4
- Assez souvent déjà en infraction pour d'autres raisons : permis supprimé ou jamais passé, défaut d'assurance (coût), condamnations précédentes, récidiviste.
- Assez souvent ayant des problèmes personnels : dépression, santé, médicaments, problèmes financiers, déception amoureuse, problèmes familiaux, soigné en hôpital psy, déboussolé, désocialisé, suicidaire.
- Assez souvent dans le but d'éviter de payer le péage, soit par manque d'argent, soit délibérément. Conséquence : demi-tour au péage ou recherche d'une sortie.
- Assez souvent désorienté, perdu, égaré, ne sachant plus où il est.
- Parfois suite à une course poursuite de la police commencée en ville qui se termine par la prise à contresens d'une voie express, parfois suite à un contrôle de vitesse sur autoroute : l'automobiliste s'échappe à contresens.
- Parfois pour des raisons diverses inconscientes : il avait oublié quelque-chose, donc retour; ou s'aperçoit qu'il s'est trompé et préfère revenir à contresens plutôt que faire des dizaines de kilomètres supplémentaires pour bénéficier légalement du retour à un prochain échangeur.
- Parfois en suivant visuellement ou oralement les indications de son GPS : "Il regardait son GPS et pas les panneaux" (H 30 a entrant par une bretelle de sortie); "Le système de navigation me disait d'aller tout droit alors j'y suis allé" (conducteur étranger alcoolisé sortant d'une aire de repos).
- La "mauvaise vue" n'est en général pas mentionnée, vraisemblablement pour la raison que lors des interceptions ou des accidents, personne ne dispose sur place de moyens d'apprécier la bonne ou la mauvaise vue.
- Le contresens est soit volontaire, soit involontaire et dans ce dernier cas le conducteur peut ou non se rendre conscient de son erreur après quelques kilomètres de contresens mais dans tous les cas il continue.
- Les âges des conducteurs à contresens sont réparti assez uniformément de 18 à 90 ans, avec la constatation qui va à l'encontre d'une doxa faussement répandue, que les conducteurs de la tranche 75-90 ans ne sont pas plus nombreux à contresens mais surtout qu'ils provoquent rarement la mort des automobilistes qui arrivent en face dans le bon sens : dans la tranche 2010-2011-2012 étudiée, 13 conducteurs de 75-90 ans à contresens sont morts, seuls, sans causer la mort d'aucun automobiliste venant en face dans le bon sens, alors qu'inversement, sur ces trois années, les conducteurs à contresens de la tranche 18-41 ans ont provoqué la mort de 18 personnes dont 8 dans des voitures venant en face dans le bon sens, et en ce qui concerne la tranche 42-65 ans les conducteurs à contresens ont provoqué la mort de 9 personnes dont 6 dans des voitures venant en face dans le bon sens. L'explication pourrait être que les conducteurs très avertis (les 75 - 90 a) conduisent moins vite de façon générale et que la collision est donc moins meurtrière pour celui qui vient en face mais que lui, compte tenu de son âge, est plus fragile et décède plus facilement lors de ces collisions. Je vais compléter dès que possible par 2013.

Comportement

- Le conducteur à contresens roule pratiquement toujours à "sa" droite, c'est à dire sur la voie la plus rapide de gauche pour les véhicules qui sont dans le bon sens.
 - Les voitures à contresens parcourent en général plusieurs kilomètres, voire plusieurs dizaines de kilomètres, pendant parfois une demi-heure, avant d'être accidentées ou interceptées.
 - On ne peut ni arrêter, ni raisonner le conducteur une fois qu'il est installé à contresens : il est obstiné et est sourd et aveugle à tous les messages qui peuvent être délivrés par les autres usagers ou la police, du genre appel de phare ou klaxon des usagers ou suivi de voiture de police sur l'autre voie (de l'autre côté du terre-plein central) ou exceptionnellement sur le même contresens sur BAU. Exceptions parfois notées pour les conducteurs hommes âgés qui s'arrêtent plus facilement sur injonctions de la police.
- Les raisons de cette obstination sont : parfois pour échapper à la police du fait qu'il est en infraction pour une autre raison que le contresens (alcoolémie, défaut de permis, d'assurance, récidiviste, etc.); ou parfois parce qu'il ne comprend pas les messages "je croyais que les conducteurs m'indiquaient que mes phares étaient mal réglés"; parfois parce qu'il pense "qu'il est dangereux de s'arrêter sur une autoroute (!)", parfois parce qu'ils veulent éviter le contact avec la police (problèmes psychologiques, etc.).
- Les interpellations par la police sont en général difficiles et les conducteurs n'hésitent pas à franchir dangereusement leur barrage en passant en force.
 - En général, les conducteurs, tant ceux qui n'ont pas compris leur situation de contresens que ceux qui l'ont comprise, ne voient leur salut qu'en continuant à rouler dans la recherche d'une bretelle de sortie, le plus vite possible, quitte à rouler exprès plus vite pour en sortir plus vite. Malheureusement aucune bretelle de sortie ne se trouve côté terre plein central sur "leur" voie de droite.
 - Les conducteurs à contresens trouvent rarement eux-mêmes la solution pour s'en sortir : on peut les dénombrer du fait qu'ils ont été signalés à contresens mais ensuite non retrouvés.



Photos de caméras de surveillance

En général (mais pas toujours), les contresensistes roulent sur LEUR droite. La consigne à délivrer aux autres automobilistes en cas de contresens signalé est donc de rester à droite (sans ralentir sinon la voie de gauche sera gorgée de voitures qui doublent)

