

# 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](#)

### Dossier court pour députés et décideurs pressés



#### La présente étude repose essentiellement sur :

- l'examen détaillé des accidents (+ quelques contresens sans accident) connus sur les trois années (2010-2011-2012) (dès fin janvier 2015, je compléterai par les années 2013 et 2014)
- 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.

## 1 – d'abord un 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 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** :

-- 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 abracadabrantesques 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.

-- 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) : là, il faut informer les autres automobilistes de la présence d'un véhicule à contresens. 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 apparait 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 apparaitre 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). Il a fallu attendre octobre 2013 pour voir le premier cas de contresensiste senior (une octogénaire) responsable de la mort d'une conductrice venant dans le bon sens en face.

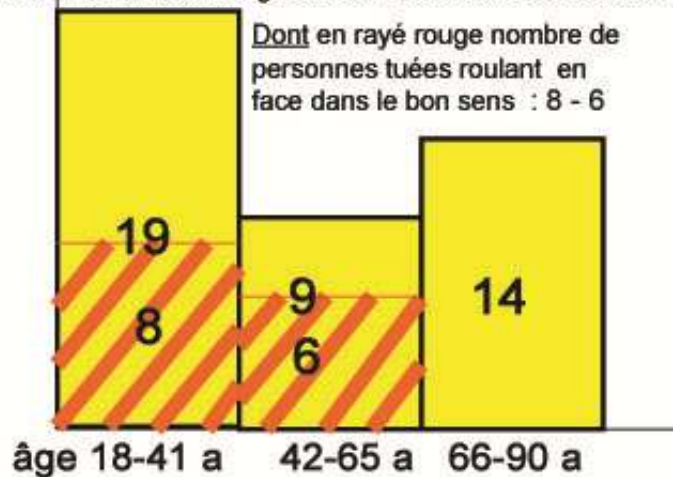
## 2 - Les idées reçues, les constatations et les évidences afin d'orienter la recherche de solutions.

1 - Première constatation : les contresens sont le fait de conducteurs de tous âges (de 18 à 90 ans) et il apparaît que ce ne sont pas les séniors 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 des 3 dernières 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.

La raison pourrait être que les séniors 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 séniors 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.

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".

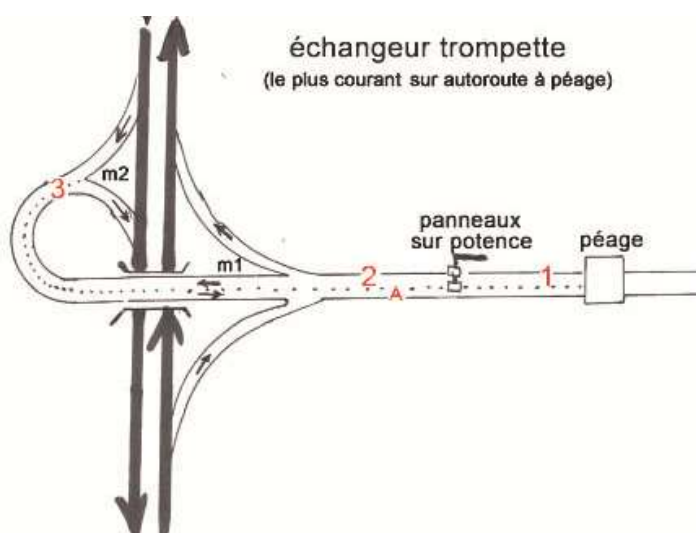
## 3 - Carences et améliorations possibles de signalisation

### 3 a - Signalisation directionnelle

Dans ce dossier "court" pour députés et décideurs pressés, nous ne traiterons que de deux situations de signalisation directionnelle imparfaite. Pour plus de détails sur d'autres cas courants, se reporter au dossier complet en cliquant sur le lien : [Les accidents de contresens](#)

#### 3a1 - Première situation concernant un échangeur trompette sur autoroute à péage.

Intéressons-nous aux raisons qui, à l'amont, ont conduit par erreur notre automobiliste (appelons le Lucien) 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 Lucien 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) Lucien 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. Lucien 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 (rappelons-nous que les "contresensistes" sont des conducteurs inexpérimentés ou altérés) : 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 . . .



. . . Mais malheureusement, à l'aval au niveau du musoir m1 (photo ci-dessous) rien n'informe 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 qui consiste à ne jamais mettre de panneaux dans les têtes d'îlot) . **Le voilà dirigé vers le contresens sur l'autoroute !**



## 3a2 – Deuxième situation source d'erreur : la signalisation dans les musoirs de divergence

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

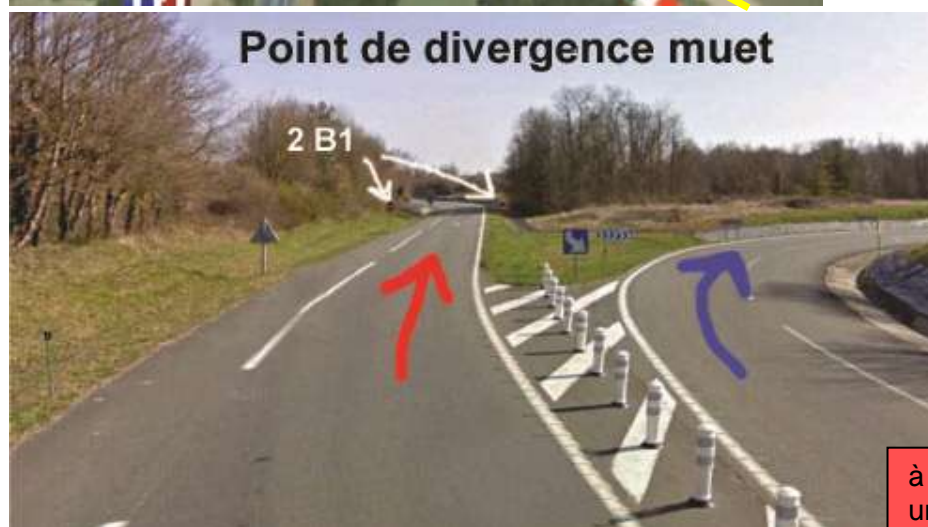
7 accidents sans morts - 3 h du matin - homme 40 ans - 15 km à contresens

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**

### 3b – Il faut un blocage efficace sur la bretelle de sortie

Après avoir parlé de la signalisation directionnelle imparfaite qui mène au contresens, abordons le dernier recours : le blocage efficace sur la bretelle de sortie



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. Penser en plus au brouillard, à la buée sur le pare-brise, à la distraction de conducteur, etc.

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

**Ci-dessous** : Après aménagement : Solution proposée :

le "trou de souris " qui répond à 3 besoins :

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



## Le trou de souris



# La banalisation du panneau de sens interdit le décrédite

Il faut différencier le panneau sens interdit qui aboutit à un contresens mortel du simple panneau sens interdit que l'on trouve partout.

Ne pas 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" : 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 INDICHER 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 différenciation : le trou de souris

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

Moins dangereux que des solutions drastiques abracadabrantesques (hermes, 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.

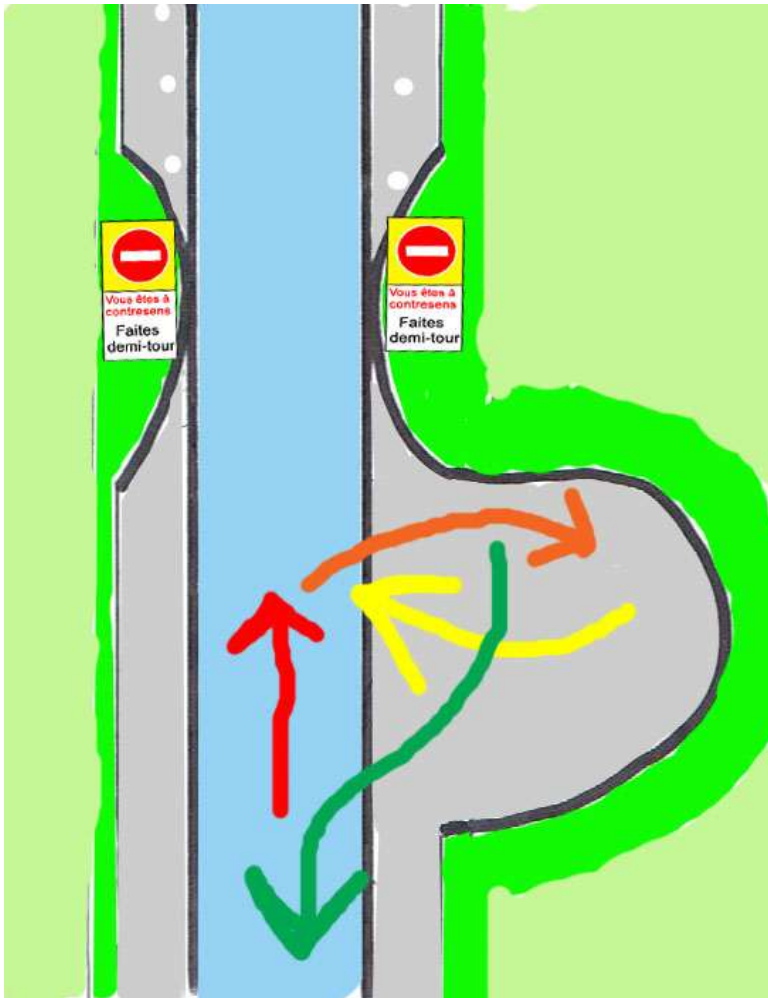
La concentration de ces diverses dispositions en un point de la bretelle de sortie constituerait un verrou que nous appellerons par commodité et de façon analogique "trou de souris" qui dans le langage courant désigne un espace restreint où il est difficile de passer.



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

# Mini-aire de retournement



Il faut donner la possibilité à l'automobiliste qui s'est trompé, de faire une manœuvre de demi-tour



# 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)

US -Californie : Panneaux de sens interdit placés bas et associé à un panneau comportant sous le sens interdit un message écrit : **WRONG WAY**



*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

Panneaux B1 sur fond jaune et resserrement de la chaussée par bordure et glissières.



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

ga terug" = faites demi-tour

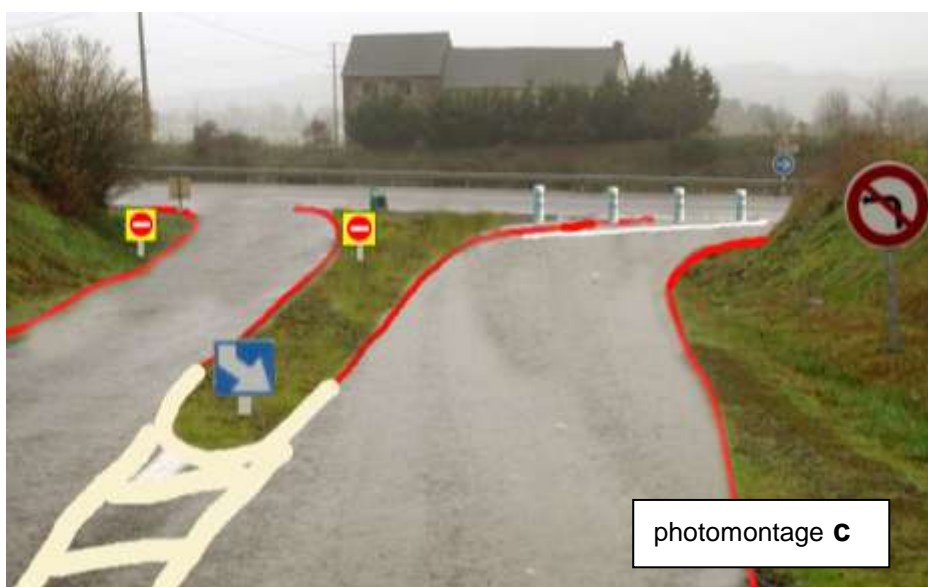


# 4 - Le cas particulier des routes express.

Les accès aux voies express (2 x 2 voies à 110 km/h) sont traités de façons hétérogènes, parfois minimalistes. Ceci est dû au fait qu'à l'origine ce sont souvent des RN existantes qui ont été doublées : Les accès sont en fait des "carrefours à niveau" et non des diffuseurs et sont souvent dangereux : de nombreux contresens sont constatés. Certaines régions possèdent beaucoup de voies express à 110 km/h (ex dans l'Ouest). Un exemple ci-dessous :



Photo b : accès avec petit îlot insuffisant : la bretelle d'entrée et la bretelle de sortie sont proches, l'erreur est facile (flèche rouge) surtout par temps de brouillard (photo a)



Une solution pourrait être de créer une vraie bretelle de sortie, bien séparée de la bretelle d'entrée et surtout permettant d'y placer les panneaux qu'il faut : les B1j (sens interdit sur fond fluorescent jaune) (photomontage **c**)

## 5 - Deuxième cas de pénétration à contre-sens :

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

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).

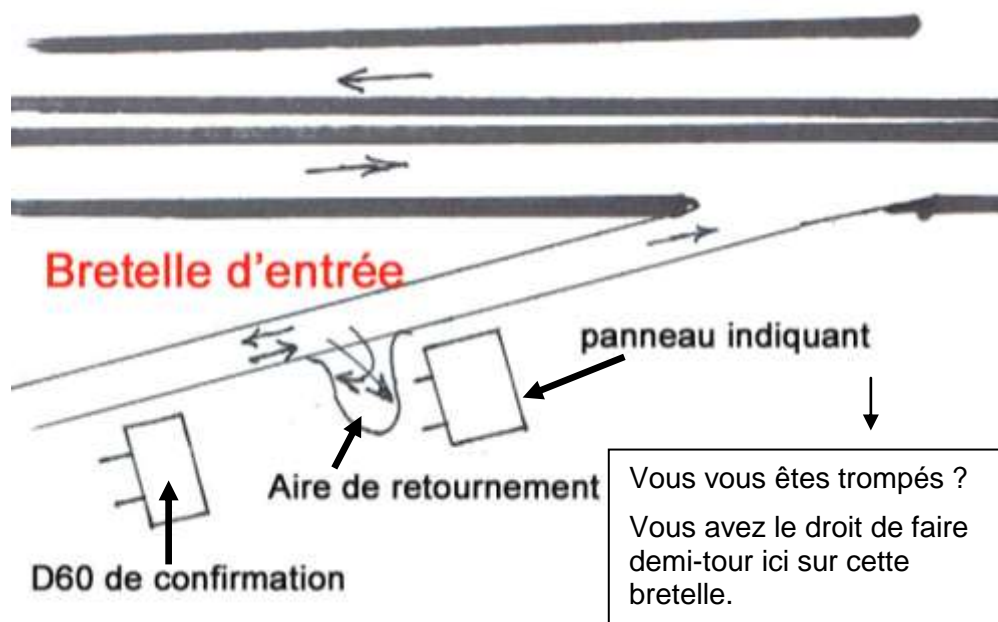
Lorsque l'automobiliste entre sur la bretelle d'entrée, il est censé avoir vu les panneaux situés à l'entrée D20 ou de signalisation avancée Da31c. Mais rappelons que notre client contresensiste n'est ni catésien ni attentif : il peut facilement s'engager par erreur sur une bretelle d'entrée qui n'est 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"



## L'automobiliste qui tourne à gauche à l'extrémité de la bretelle d'entrée : **il est dans 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 (heureusement rares) 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 60 m en amont afin qu'il soit mieux vus. 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**. Malheureusement, cette paire de panneaux est toujours placée trop près du nez du musoir car pour l'"agent-piéton" qui pose les panneaux, 30 m lui semble déjà une assez grande distance.



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).

Schéma extrait de la note technique d'information du SETRA



Suite aux recommandations du SETRA, des balisettes sont rajoutées sur les autoroutes et voies express mais pas encore partout. Mais ces balisettes laissent un grand passage dans l'espace terreux ou pierreux situé avant l'espace bitumé, **le contresensiste volontaire passera : il a ses raisons et il ou elle est têt(u)e**.

Se souvenir que pour les contresens par bretelle d'entrée, le conducteur commet volontairement le contresens. Les balisettes c'est bien, c'est un premier pas mais insuffisant.



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.



## 6 - Contresens après demi-tour sur l'autoroute

### Le 3<sup>ème</sup> 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 : en arrivant au péage, pour éviter de payer, 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. (4 exemples extraits des 150 cas étudiés) 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.



cas réel pris par  
caméra de vidéo  
surveillance



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.



# 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 :  
6 points de retrait de permis pour différencier ainsi "circulation en sens interdit" et "circulation à contresens"

## 7 - Dernière mesure : 6 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 **totalemtent injustifié**, 1 point ou une amende suffirait, dans ce deuxième cas, sécuritaire, le retrait de 4 points est **totalemtent 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



## 8- 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 JR 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 sur les rues en ville, 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 de la route 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](mailto:jacques-marie-robin@wanadoo.fr)

Photos Jacques ROBIN (sauf 2 ou 3 extraits de Google)

# 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)

