

Profils et comportement des conducteurs à contresens

(accidentés ou interceptés sans accidents)

(nota : le terme conducteur est pris dans le sens du 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 du fait de ne pouvoir 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 idée 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, seul, 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.

Comportement des conducteurs à contresens

-- 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 dénombrier du fait qu'ils ont été signalés à contresens mais ensuite non retrouvés.