

Proposition de loi visant à sanctionner la circulation à contresens sur les autoroutes, les nationales 2x2 voies.

La proposition de loi traduit un souci louable de vouloir éviter les accidents de contresens en définissant une infraction spécifique pour les contresens sur autoroute différente de l'infraction du simple "sens interdit", et sanctionnée plus sévèrement (6 points). Cette distinction est incontestablement nécessaire, mais le problème majeur est le besoin urgent d'améliorer la signalisation pour la rendre suffisamment explicite pour les conducteurs "moyens" (altéré ou inhabitué) car c'est la cause de la majorité des pénétrations à contresens sur les autoroutes et sur les routes express à deux chaussées séparées par un terre-plein central.

Reproduisons d'abord la proposition de loi déposée par 35 députés le 14 octobre 2014 puis nous en ferons l'analyse

La proposition est d'insérer dans le code de la route un article visant à définir la faute et les sanctions que constitue la circulation à contresens sur autoroute.

PROPOSITION DE LOI

Article Unique

Le chapitre 2 du titre I^{er} du livre 4 du code de la route est complété par un article L. 412-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 412-3. –

I. – Le fait, pour tout conducteur, de circuler à contresens sur les autoroutes, les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ainsi que sur les boulevards périphériques en agglomération est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende.

« Si la personne se trouvait également sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du présent code ou ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende.

« II. – Toute personne coupable des délits prévus par le présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° L'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du présent code ;

« 2° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 3° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus ;

« 4° L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 5° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« 6° L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

« III. – Les délits prévus par le présent article donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. »

Analyse de cette proposition de loi

La proposition de loi prévoit d'alourdir les sanctions pour la circulation à contresens sur autoroute et voie express. Il est évident qu'il est totalement anormal d'attribuer la même sanction (4 points de retrait du permis) à deux situations différentes en causes et en conséquences. Dans la pratique, le sens interdit est utilisé pour deux raisons qui sont très différentes : d'une part une raison de danger lorsqu'une voie est affectée à la circulation rapide (autoroute, voie express), et d'autre part une raison de commodité sur les rues dont la faible largeur ne permet pas de se croiser, voire une raison indicative peu justifiée comme par exemple sur les petits parkings.

Pour ces dernières raisons de commodité ou indicatives, c'est une ineptie de leur attribuer un retrait de 4 points de permis, car cela les met au même niveau qu'un dépassement de vitesse de 40 à 50 km/h, c'est-à-dire des vitesses de 90 à 100 km/h en agglomération, ou 130 à 140 km/h en campagne ou 170 à 180 km/h sur autoroute. Pour ce cas, un point de retrait est suffisant.

Par contre, inversement, quatre points de retrait sont insuffisamment dissuasifs pour une circulation à contresens sur autoroute et voie express : un retrait de six points est strictement nécessaire, comme vous le proposez avec juste raison dans votre proposition de loi.

La première conclusion est donc que de façon évidente et urgente, il convient de modifier le code de la route pour différencier la circulation en sens interdit en l'abaissant à 1 ou 2 points de retrait, et la circulation à contresens sur autoroute et voie express en la montant à 6 points.

Venons maintenant au fond du problème : cette mesure dissuasive justifiée de 6 points de retrait et les autres sanctions dissuasives qui sont proposées en paragraphe III (3 ans de prison, 9000 € d'amende, etc.) n'auront d'effet, que sur les prises à contresens volontaires et n'auront aucun effet sur les prises à contresens par erreur, surtout si l'erreur est la conséquence d'une signalisation insuffisamment explicite et dans ce dernier cas, les 3 ans de prison et les 9000 € d'amende sont injustifiés.

Les prises à contresens peuvent se classer en trois catégories :

A - Les prises à contresens volontaires. Elles ne qu'une très faible partie des contresens (peut-être 15% à 20%) : trois exemples réels tirés des comptes-rendus d'accidents :

- pour fuir la police lors d'une chasse poursuite en entrant par une bretelle de sortie
- faire demi-tour en arrivant au péage afin de ne pas payer.
- pour revenir parce qu'on avait oublié quelque chose.

B - Les prises à contresens semi-involontaires : cela concerne en particulier les automobilistes qui sont entrés par une mauvaise bretelle d'entrée : à cause d'une signalisation imparfaite, le conducteur se trouve involontairement sur la bretelle d'entrée qui le dirige dans le mauvais sens, sans que l'infrastructure et la signalisation lui permette de faire demi-tour sur cette mauvaise bretelle et sans qu'aucune indication ne lui explique comment s'en sortir, donc il réfléchit à son niveau : on le condamne à se tromper : il choisit ce qui lui semble la seule solution logique : le contresens. Il serait pourtant aisé de placer, à l'endroit où on est déjà engagé sur la bretelle d'entrée, un panneau pour dire vers où elle mène, et d'expliquer que si on s'est trompé il est encore temps et possible de faire demi-tour sur cette bretelle : voir le lien : [Penetration par bretelle d'entree](#)

Avec ou sans l'adoption de ces dispositions, il est nécessaire également de rendre très dissuasif de tourner à gauche à l'extrémité des bretelles d'entrée : glissières, panneau sens interdit mieux placés, flèches au sol.

C – Les prises à contresens involontaires, ce sont les plus fréquentes. Elles se produisent en entrant par erreur par la bretelle de sortie et sont majoritairement consécutives à des erreurs dues à une signalisation imparfaite, insuffisamment explicite pour un conducteur "moyen" : j'ai analysé plusieurs centaines d'accidents graves de contresens par la lecture des comptes rendus et l'examen des lieux : en deux mots pourquoi et en quoi la signalisation est imparfaite : les schémas types de signalisation et la mise en place des panneaux sont faits par des techniciens expérimentés, habitués aux subtilités de la signalisation, en pleine possession de leurs moyens, dont les facultés ne sont pas altérées (alcool, dépression, désorientation, ...) et, en plus, de jour par temps clair : ils ne se mettent pas à la place des 30% des automobilistes "moyens" qui eux ne sont pas expérimentés et/ou pas habitués aux subtilités de la signalisation, et/ou pas pleine possession de leurs

moyens, et/ou dont les facultés sont altérées (alcool, dépression, désorientation, ...) et/ou par mauvaises conditions atmosphériques. Ces altérations sont plus ou moins fortes et une gradation existe entre le conducteur idéalement compétent et le conducteur totalement altéré, mais tous doivent être pris en compte, ce n'est pas au gestionnaire de déterminer, dans cette gradation, jusqu'à quel niveau il accepte de prendre en compte ces altérations car en face, dans le cas de contre sens, arrivent les autres automobilistes qui roulent dans le bon sens et dont on met la vie en danger. (voir le profil des conducteurs sur le lien [Profils des conducteurs a contresens](#))

Pour éviter les intrusions par erreur par la bretelle de sortie, deux améliorations sont indispensables :

-- d'une part améliorer, dans l'échangeur, la signalisation directionnelle : la rendre plus claire et "pensée" avec les yeux d'un conducteur altéré (alcool, vue, mental) afin qu'il ne soit pas DIRIGÉ par erreur VERS la bretelle de sortie. En particulier, il est nécessaire de placer dans les nez d'îlots de divergences, des panneaux directionnels (flèches ou potences), or la doctrine actuelle, en France, est de ne pas en placer afin d'éviter des manœuvres brutales de dernière seconde : ceci doit être inversé car de telles manœuvres sont beaucoup moins dangereuses que la circulation à contresens qui résulterait de leur absence. Voir [Signalisation directionnelle](#)

-- d'autre part, une fois parvenu par erreur SUR la bretelle de sortie, il est nécessaire d'y établir un point de blocage, bien visible, bien compris par un conducteur altéré, même par mauvaise visibilité. Depuis la modification de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière en 2008, reprise par le schéma du SETRA de 2009, il existe en un point de la bretelle de sortie, une paire de panneaux sens interdit : c'est précisément à cet endroit que l'on peut établir le point de blocage. Je propose cinq améliorations pour que ces deux panneaux sens interdit soient efficaces en augmentant l'effet de dissuasion concentrée en ce point. Certaines de ces cinq dispositions sont inspirées d'exemples efficaces étrangers. Ces 5 améliorations concentrées en un point rendront le franchissement humainement impossible, mieux que beaucoup de systèmes abracadabrantesques parfois proposés (herses qui se relèvent par exemple). Dans mon étude, j'ai appelé ce point "le trou de souris" pour souligner, par analogie, l'extrême difficulté d'y entrer : placer les panneaux sens interdit sur un rectangle de fond jaune, les rapprocher du bord de chaussée, les abaisser, écrire en français "vous êtes à contresens, faites demi-tour" et établir une mini-aire de retournement. Pour ne pas alourdir ce texte, se reporter sur le lien suivant pour plus de détails sur cette proposition [Le trou de souris](#) . J'ai vu en Hollande et aux États-Unis certaines des dispositions que je propose : cela existe.

On peut estimer à environ 3000 le nombre de bretelles de sortie d'échangeurs ou d'aire de service. L'aménagement en "trou de souris" peut être mis en place partout en moins d'un an (fabrication et achat des panneaux, resserrement des accotements, aménagement des mini-aires de retournement). Il importe en effet de toujours avoir à l'esprit que, premièrement, si une solution est trop compliquée ou trop cher, elle pourra être satisfaisante pour l'esprit mais ne pourra JAMAIS être réalisée partout, loin s'en faut et que deuxièmement, si une solution ne fait pas appel à une possibilité de décryptage connu préalablement des conducteurs, et a fortiori les "altérés", c'est un coup d'épée dans l'eau, comme par exemple les "barrières lumineuses" qui sont à l'essai depuis quelques années dans l'Ouest.

Deuxième conclusion. La majorité des conducteurs qui entrent à contresens, sont donc en fait des victimes d'une signalisation "imparfaite pour eux", et on ne peut pas condamner des victimes à la prison. Il paraît donc judicieux que concomitamment au durcissement des sanctions qui sont justifiables pour s'appliquer à la minorité des conducteurs qui volontairement circulent à contresens, il faut agir près des services centraux (techniques et administratifs) et des gestionnaires d'autoroute et de voie express pour améliorer les schémas types de signalisation et les appliquer sur le terrain. L'analyse réfléchie, le bon sens, l'observation, l'application de ce qui se fait avec succès dans quelques autres pays, permettent de penser que l'on peut agir vite sans d'inutiles tergiversations.

Les dispositions proposées ne contiennent aucune contradiction avec la Convention de Vienne (Instruction européenne sur la signalisation).

Jacques ROBIN
ingénieur routier, expert en accidentologie