

Les contresens

Les solutions pour une meilleure signalisation afin d'éviter les intrusions involontaires à contresens sur autoroute, quels que soient les conducteurs : actifs, seniors, alcoolisés, fatigués, drogués, excités, déficient mentaux, déficients visuels, pressés, inhabitués, jeunes inexpérimenté, inconscient, médicamenteux, **et quelles que soient les conditions météorologiques : pluie, brouillard, neige, soleil éblouissant, tempête.**

Les intrusions à contresens sur les autoroutes se produisent souvent lorsqu'un conducteur emprunte une mauvaise bretelle (de sortie ou d'entrée). La signalisation sur les bretelles d'accès aux autoroutes est insuffisamment compréhensible et doit être plus claire et plus visible que celle prévue par les dossiers pilotes ou mise en place par les gestionnaires, afin d'être adaptée aux nombreuses sortes de conducteurs inexpérimentés ou altérés et pas seulement les niveaux cognitifs de QI 130 bien éveillés.

La responsabilité d'une intrusion involontaire à contresens n'est pas le fait du conducteur qui n'aurait pas bien compris l'interdiction et l'importance du danger, mais du gestionnaire qui a mis en place une signalisation qui ne fait assez bien comprendre l'interdiction et l'importance du danger.

L'amélioration de la signalisation doit rester, bien entendu, dans les codes connus des conducteurs sans tomber dans des solutions non codifiées ou abracadabrantesques ou non abordables ou non généralisables financièrement partout.

De même, pour juger de la congruence de la signalisation mise en place, le gestionnaire doit aussi tenir compte des mauvaises conditions météorologiques qui atténuent ou annihilent la visibilité d'une présignalisation sur potence au dessus de la voie, ce qui exige qu'une telle présignalisation bénéficie plus loin d'une confirmation en position, rappelée assez bas, au niveau de l'œil du conducteur et d'une signalisation sur musoir.

En 2^{ème} partie le présent dossier abordera (page 18) l'aptitude à la conduite des seniors qui sont souvent accusés d'accidents de contresens alors qu'au contraire ils sont en fait rarement responsables d'accidents graves de contresens, à l'inverse des multiples accidents mortels, dont certains très graves, 3 ou 4 morts, commis par des actifs.

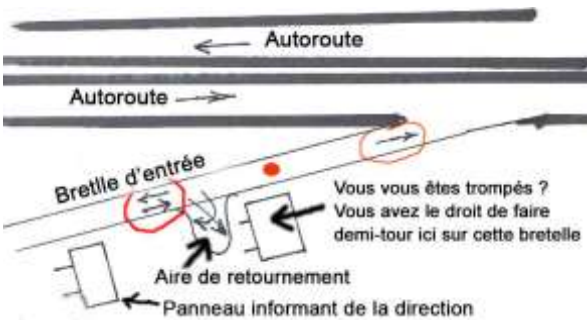
Résumé de la 1^{ère} partie du dossier : **les contresens**



Photo : voiture à contresens obligeant les voitures en face à se rabattre rapidement, à droite et à gauche. Si la voiture à contresens ne roule pas trop vite, c'est possible.



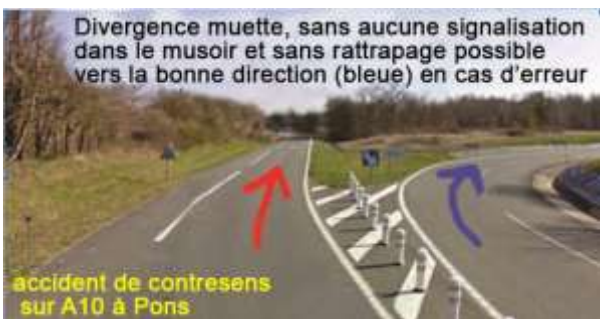
Une des raisons : certains automobilistes **entrent** par erreur à contresens sur autoroute par la bretelle de **sortie**, parce qu'on a **oublié l'essentiel** : leur indiquer la NATURE du DANGER (panneau de deux voitures qui se percutent). Les panneaux de sens interdits ne leur suffisent pas, ils en voient trop souvent, n'importe où. Il faut leur indiquer aussi leur erreur : "**Vous êtes à contresens**" et leur dire ce qu'il faut faire : "*Faites demi-tour*".



Une autre raison d'intrusion à contresens est d'entrer par une bretelle d'entrée, mais pas celle de la bonne direction. L'automobiliste s'aperçoit trop tard de son erreur lorsqu'il a pénétré sur l'autoroute, et fait demi-tour à contresens sur l'autoroute. Il faudrait l'informer avant qu'il pénètre sur l'autoroute, c'est-à-dire sur la bretelle, ET lui permettre de faire demi-tour en mettant les bretelles à double sens, c'est sans inconvénient.



Dans les échangeurs "trompette" il y a des endroits où l'on doit choisir entre une voie à droite et une voie à gauche, or les directions ne sont données qu'en présignalisation en potence, souvent ce n'est pas lisible : brouillard, soleil, nuit. Il faudrait confirmer la signalisation en position, en nez de musoir en A, mais on ne confirme pas pour éviter les hésitations, **c'est voulu mais c'est mauvais** car cela induit des contresens.



Ensuite, plus loin (même échangeur), le conducteur arrive vers une nouvelle divergence sans aucune signalisation directionnelle. L'automobiliste devrait être renseigné en **TOUS points, à TOUS moments**, de la destination vers laquelle mène la bretelle sur laquelle il est en train de circuler.



Les aires de service. Ce sont de grandes étendues, avec différentes bretelles, on est souvent "perdu". Il faut signaler beaucoup plus, partout, 1000 fois, vers où est la **BONNE** sortie. Accident de contresens en sortie de l'aire de Margueritte sur A9 le 9 janvier 2021 : 3 morts

Résumé de la 2ème partie du dossier : **les seniors**

(voir texte complet page 18)

Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des seniors n'est ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible car :



ni justifié car les seniors provoquent beaucoup moins d'accidents que les actifs,
ni nécessaire car c'est le senior lui-même qui est le plus apte à juger s'il peut continuer à conduire, et d'autre part une procédure existe déjà : le préfet peut saisir la commission médicale sur simple signalement de l'inaptitude de tel conducteur, quelque soit son âge.
ni souhaitable, car sans voiture à la campagne, c'est la mort sociale, c'est onéreux pour la société et cela revient à le mettre plus souvent en danger comme piéton.
ni efficace, car sur quels critères RÉELS juger l'aptitude, la prudence, le respect.
ni possible, car on ne dispose pas des médecins pour faire des millions de contrôles.

Par contre, des améliorations pertinentes sont nécessaires, urgemment, dont bénéficieraient les seniors mais aussi les automobilistes de tous âges, en signalisation, en conception des voitures et en infrastructure et en amélioration du code de la route.

Ci-dessous : quatre exemples d'améliorations, d'autres sont donnés page 29.



← Ne plus construire de nouveaux carrefours dangereux et réaménager différemment les carrefours existants.

Améliorer la **clarté** de la signalisation sur les bretelles de sortie des autoroutes →



← Modifier le Code de la route pour éviter ce genre de comportement

Améliorer la **clarté** des indications du tableau de bord, toujours trop complexes, trop petites et illisibles →



Le dossier détaillé qui commence ici contient 34 pages

1^{ère} partie : les contresens

Solutions pour éviter les contresens sur autoroute par une meilleure signalisation sur les bretelles d'entrée et de sortie des autoroutes, à l'intérieur des échangeurs et sur les aires de service

Les contresens

les risques pour tous les conducteurs



Quelques accidents très graves de contresens, depuis 10 ans (3 morts ou 4 morts) :

4 morts - A7 Fare-les-Oliviers le 24 juillet 2011 – nuit - conductrice **25 ans** alcool

3 morts – A9 près de Nîmes - le 9 janvier 2021 – conducteur **62 ans**

4 morts - A64 à Capvern – le 4 août 2013 nuit - conducteur **55 ans**

3 morts A71 à Saint-Loup-des-Chaumes le 26 août – 2013 - conducteur **43 ans**

3 morts A43 à Vaiulx- Milieu - le 25 août – 2013 - nuit -conducteur **54 ans**.

3 morts A6 à Macon le 2 décembre 2017-- conducteur **67 ans** alcool, drogue.

Moyenne : 51 ans

D'abord comprendre ce qu'il y a dans la tête du conducteur contresentrisme

À l'inverse de ces solutions abracadabrantesques, examinons lucidement ce qui se passe dans la tête du conducteur contresentrisme dans son interaction avec le terrain, et examinons tout aussi lucidement les raisons pour lesquelles la signalisation et les aménagements ne sont pas à la hauteur de cet interaction, et les dispositions à mettre en œuvre pour y remédier, et une fois cette analyse faite, et les propositions faisables, n'esquivons pas la nécessité d'améliorer la signalisation et les aménagements, en nous retranchant d'une part derrière des raisons liées au conducteur sur lesquelles nous n'avons pas la main et pour lesquelles l'amélioration n'est pas faisable : alcool, fatigue, inexpérience, altération mentale, acuité visuelle, acceptation du risque, conditions météorologiques, et en nous retranchant d'autre part sur la peur changer ce que nos prédécesseurs ont défini de cette façon 60 ans avant nous.

Rien n'est gravé dans le marbre. Nos prédécesseurs ont réfléchi avec les données qu'ils avaient sous la main, mais sans prétendre le graver dans le marbre pour mille ans. Ils n'ont pas craint, eux, d'adopter des principes différents de ceux qu'avaient définis leurs prédécesseurs avant eux.

Le risque accepté. Quelle-que soit la raison pour laquelle le conducteur (H ou F) se trouve à contresens, sur la bretelle accédant à l'autoroute, au dernier moment, lorsqu'il est en position de voir effectivement l'autoroute devant lui, parfois il continuera et pénétrera sciemment sur l'autoroute à contresens parce qu'il pense que le risque est maîtrisable et que les automobilistes venant en face vont se comporter comme sur une route, et se rabattre sur leur droite en voyant son véhicule

L'Homo perfectis. Les ingénieurs en charge de définir les grands principes de la signalisation et de l'aménagement sur le plan général, et les ingénieurs qui traitent les cas concrets sur le terrain, sont des humains sans défauts (vision, fatigue, alcool, compréhension, connaissance des principes de signalisation, refus des risques ...). Les dispositions minimalistes ou théoriques que ces "homo perfectis" adoptent et véhiculent ne sont pas transposables aux conducteurs "homo vulgaris", ni suffisantes.

La vérification de la congruence. La vérification de la convenance et de l'efficacité de l'aménagement de la signalisation réalisés sur place sont faites dans les conditions favorables : de jour, sans pluie, sans brouillard, sans buée dans la voiture, avec la connaissance des lieux amont, dans des conditions où l'on peut arguer devant les médias, comme je l'ai entendu pour l'accident du 9 janvier 2021, que "ces deux couples d'énormes panneaux sens interdit sont visibles" et l'ingénieure interviewée s'étonne avec juste raison, que le conducteur infractionniste les ait franchis. Il les a vu, peut être, mais ne pouvait plus faire demi-tour et a glissé, par obligation, dans le déni.

Analysons les risques pour tous les conducteurs d'entrer à contresens sur autoroute et surtout des améliorations nécessaires, urgentes, faciles, et non onéreuses, de la signalisation pour éviter d'entrer volontairement à contresens sur l'autoroute :

- 1 - sur les bretelles de sortie,**
- 2 - sur les bretelles d'entrée des autoroutes,**
- 3 - dans l'intérieur des échangeurs**
- 4 - dans l'intérieur des aires de service.**

1 – les bretelles de sortie

Il est nécessaire et urgent d'améliorer la signalisation et les aménagements sur les bretelles de sortie pour éviter d'y entrer par erreur et de se retrouver à contresens sur l'autoroute

Le danger est que les automobilistes entrent sur l'autoroute, par erreur, par la bretelle de sortie et se trouve de ce fait en contresens sur l'autoroute. La signalisation prévue pour les informer de ce DANGER est constituée de deux couples de panneaux de sens interdits. Mais les panneaux de sens interdit ne suffisent pas à dissuader les conducteurs car ce panneau est galvaudé et les automobilistes sont habitués à en trouver partout, par exemple dans les parkings de supermarché ou d'écoles, pour des raisons pratiques ou dans les petites rues pour des raisons de largeur insuffisante. (voir : [Les panneaux de sens interdits sont utilisés partout](#))

Les panneaux de sens interdits sont utilisés partout, à torts et à travers par les gestionnaires pour **INDIQUER** une gêne ou une facilité (jour de marché, travaux sur chaussée) pour "habiller" : (parking de super marché, petit parking d'école), de ce fait **l'utilisateur ne lui attribue pas le message de DANGER.**



L'essentiel est oublié : la nature du danger n'est pas indiquée !

Le comble de l'incompétence, que nous avons tous subis et accepté depuis 1950, est qu'on a oublié d'indiquer la nature du danger, comme la biche pour indiquer traversée d'animaux, ou l'indication des virages.

On met une prescription : le panneau sens interdit mais on est muet sur la nature du danger, or un principe fondamental de la signalisation est d'indiquer la NATURE DU DANGER : on a donc oublié l'essentiel et on crie contre les automobilistes qui n'ont pas compris qu'il y avait un danger : ils n'ont pas compris parce qu'on ne leur a pas dit, ou pas bien dit. La nature du danger est la collision frontale avec les voitures qui circulent sur leur bonne voie à 130 km/h. Il faut donc un panneau qui représente le risque de choc frontal comme sur la photo ci-dessous. Partout dans la vie courante, dans l'espace public lorsqu'il y a un danger, la nature du danger est indiquée : voir : [Partout on indique la nature du danger](#)

Il est nécessaire d'instaurer une signalisation très claire pour que 100 % des conducteurs la comprennent : les inhabitués, les altérés (alcool, drogue, fatigue...), conducteur à faible niveau cognitif ou mental, circonstance momentanée de stress.

La solution est entre nos mains

Ci-dessous : ce qu'il faudrait faire pour éviter que les conducteurs entrent par erreur par une bretelle de sortie :

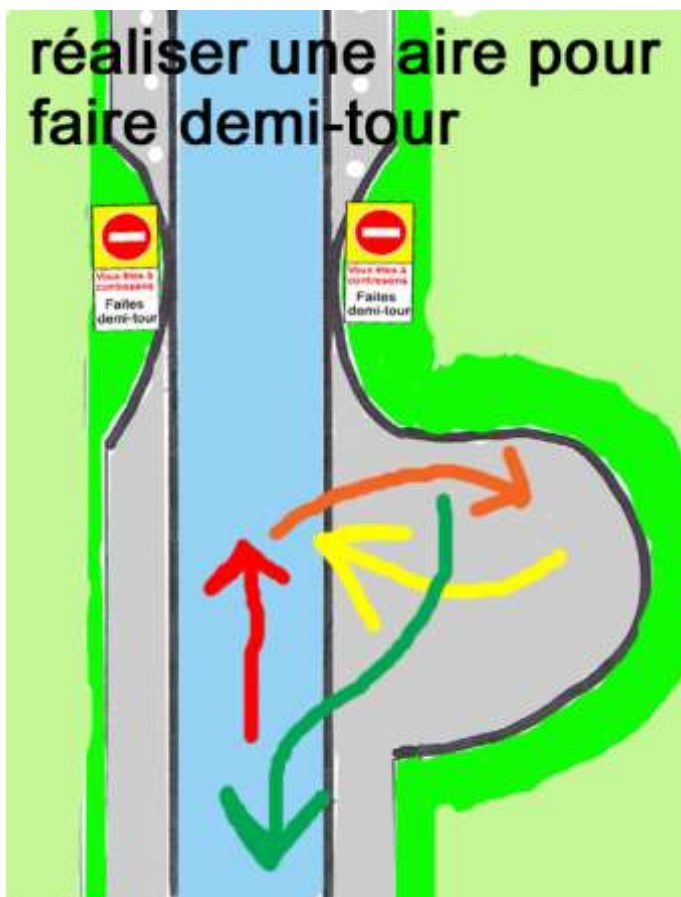


La photo ci-dessus explicite les principes à suivre :

- 1 - informer l'automobiliste de l'exceptionnalité de la situation dans laquelle il se trouve : "vous êtes à contresens" (comme dans certains pays, par exemple aux US : "Wrong way")
- 2 – lui indiquer la nature du danger : panneau montrant 2 voitures se heurtant de face, c'est un nouveau panneau à instaurer (on a le droit).
- 3 – lui dire ce qu'il faut qu'il fasse : "Faites demi-tour"
- 4 – lui permettre de faire demi-tour en édifier une mini-aire contigüe permettant la manœuvre de retournement
- 5 – l'influencer à ne pas continuer en resserrant l'accotement par une oreille bordurée afin de rapprocher les panneaux de la chaussée pour qu'ils soient bien dans le champ visuel d'un conducteur, même ivre et même de nuit
- 6 - placer les panneaux plus bas, toujours pour être dans le champ visuel la nuit (exemple USA)
- 7 - englober les panneaux B1 dans un carré jaune : cela s'est fait aux Pays-Bas et maintenant sur certaines autoroutes en France, en particulier en Loire Atlantique, cela renforce considérablement leur visibilité, surtout la nuit

Ces 7 améliorations concentrées en un point rendront le franchissement dissuasif mieux que les systèmes abracadabrantesques proposés par certains comme les herses qui se soulèvent, ou d'autres systèmes qui ne sont pas abordables comme par exemple des plots lumineux rouges au sol. L'ensemble de ces 7 améliorations pourrait s'appeler le "trou de souris" pour souligner la difficulté d'y entrer.

Dénommons cette configuration la configuration
"trou de souris" en soulignant ainsi la difficulté pour
les conducteurs de franchir ce point



L'objection peut être faite que ce panneau n'existe pas dans la réglementation. Ce problème est très facile à résoudre : il suffit d'employer la procédure prévue pour l'officialiser : et s'il faut passer par la réglementation européenne, ça tombe bien, c'est le moment pour le faire puisque nous présidons les instances européennes en 2022. Mais de toutes façons, n'importe quel service a le droit de demander d'expérimenter un panneau.



La comparaison parle d'elle même :



Configuration classique actuelle

Configuration proposée



Dans beaucoup d'autres pays la signalisation donnent des explications plus claires qu'en France :



panneau USA
N'entrez pas :
FAUSSE ROUTE



Panneau hollandais :
Faites demi-tour

Après avoir traité des déficiences de la signalisation
des bretelles de sortie, abordons maintenant :
**les dangers dus aux insuffisances de
signalisation dans les bretelles d'entrée**

**Le entrées à contresens
par la bretelles d'entrée :
c'est le déni**

Un automobiliste qui a mal suivi la signalisation directionnelle peut se trouver par erreur sur une bretelle d'entrée qui n'est pas celle de sa destination souhaitée.

Il peut se rendre compte de son erreur lorsqu'il est en bout de bretelle, au moment de pénétrer sur l'autoroute.

Dans ce cas il va vouloir tourner à gauche en contresens : il est dans le déni.

Pour éviter cela : placer deux panneaux b1 et b2 supplémentaires de sens interdit assez loin, plus deux flèches au sol.

De cette façon il sait qu'il ne pourra pas prétendre ne pas avoir vu car le déni a ses limites.

En plus, pour l'empêcher matériellement de passer, installer des balisettes serrées, espacées de 2 m serrées jusqu'au bout

Il peut se rendre compte de son erreur (1er cas) lorsqu'il est en bout de bretelle, au moment de pénétrer sur l'autoroute.



Manœuvre du conducteur en bout de la bretelle d'entrée, qui s'aperçoit trop tard qu'il s'est trompé de direction



Pour éviter ceci, placer 2 panneaux sens interdits b1 et b2 assez loin, et flèches blanches au sol



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



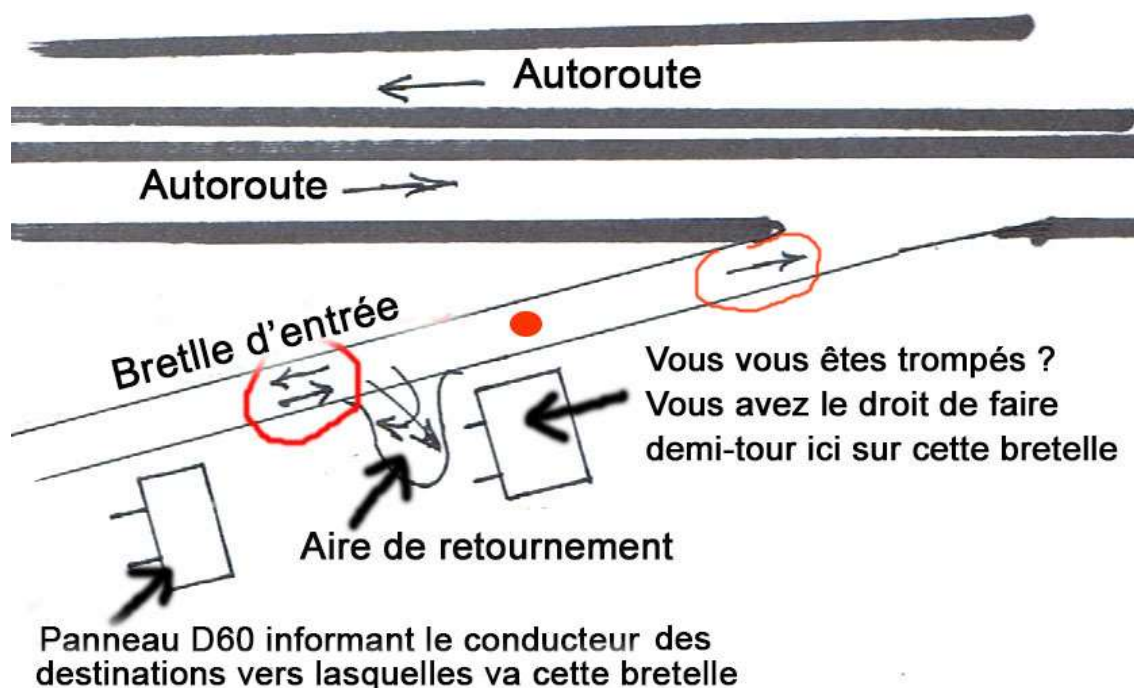
Pour éviter que les automobilistes se trouvent dans de telles situations précédentes sur les bretelles d'entrée, il faut

1 - mieux les informer avant d'arriver en bout de bretelle, leur dire qu'ils sont en train de se tromper :

Placer sur le milieu de la bretelle un panneau de confirmation de la direction à laquelle cette bretelle va le mener "Cette voie vous dirige vers Trédion, Elven, Vannes"

2 - et leur donner la possibilité légale de faire demi-tour et de revenir par cette bretelle

La solution est entre nos mains



C'est une erreur de mettre les bretelles d'entrée à sens unique : il faudrait qu'elles soient à double sens jusqu'à l'aire de retournement (point rouge), afin que les automobilistes puissent revenir s'ils se sont trompés

Cette mise à double sens peut se faire à peu de frais et rapidement car en général les bretelles d'entrée disposent d'une bande d'arrêt d'urgence dont la largeur peut servir à passer deux voies de 3 m

Le cas des échangeurs trompette

Nous avons traité les intrusions en contresens qui se font par les bretelles de sortie ou en extrémité des bretelles d'entrée.

Ces intrusions se produisent aussi bien sur les deux types d'échangeurs : en losange ou en trompette, mais les échangeurs trompette sont le siège d'un danger particulier : les divergences.

Le problème est dans les divergences,



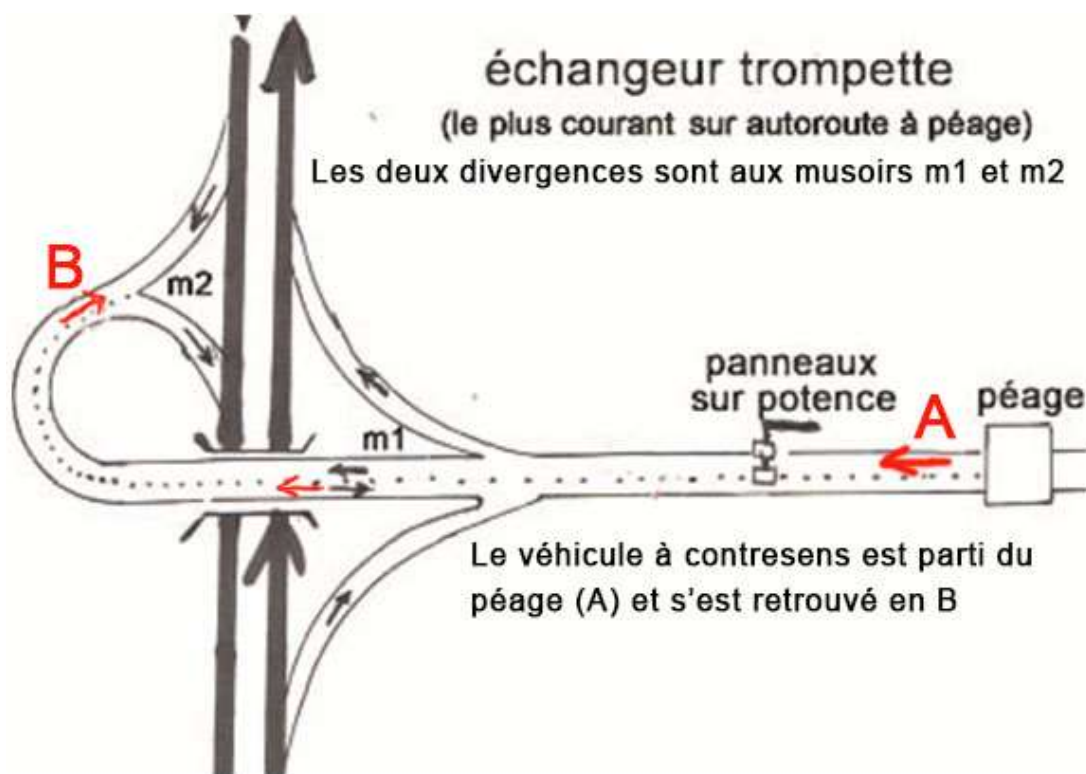
L'utilisateur qui vient de franchir le péage trouve d'abord une présignalisation au-dessus de sa tête. S'il y a du soleil éblouissant ou du brouillard, il ne peut pas bien lire,

Il aurait besoin d'une confirmation, plus loin, dans le musoir, le nez d'îlot, mais il n'y a rien ! **C'est voulu**, en France on ne met pas de panneau de signalisation directionnelle dans les musoirs, afin d'éviter des coups de frein de dernier moment qui peut se terminer par un accrochage. **C'est voulu ... mais c'est mauvais**, car il est préférable d'avoir un petit accrochage, ici, à 50 km/h qu'un accident de contresens à 130 km/h si l'automobiliste continue dans l'erreur comme cela s'est produit, entre autres, le 2 juillet 2011 sur l'A10.

Il faut donc changer la règle car si les panneaux du musoir (nez d'îlot) sont assez gros l'utilisateur les verra d'assez loin et ne créera pas d'accident.

L'exemple du contresens du 2 juillet 2011 sur l'A10

7 accidents matériels très forts - 3 h du matin - homme 40 ans cannabis- alcool- 15 km à contresens



Après être entré au péage en A, le véhicule est arrivé en B
(les deux photos ci-dessous)

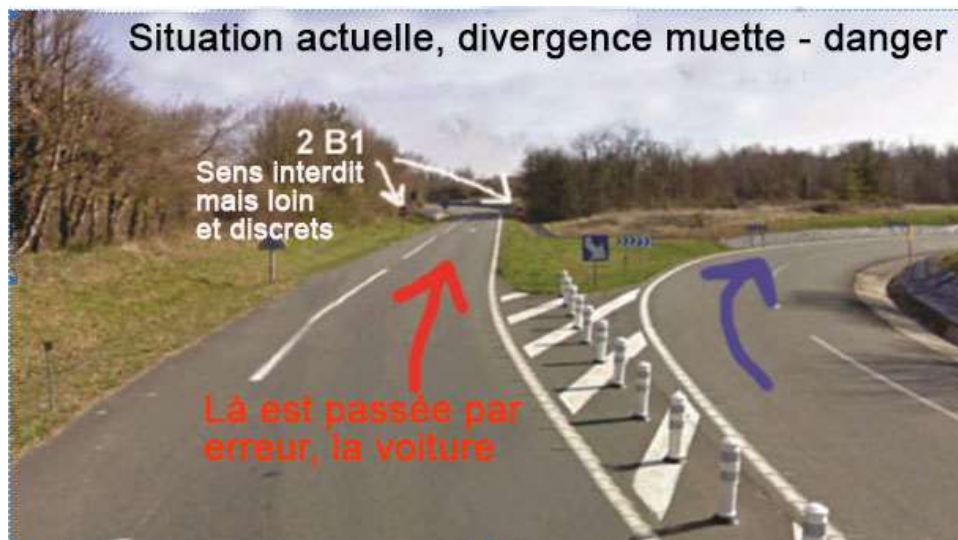


La signalisation insuffisante actuelle (1ère photo)

Pour une raison quelconque, l'automobiliste entré au péage et trompé par la signalisation sur portique ambiguë **a pensé s'être trompé de bretelle et s'est "rattrapé"** en passant à travers les balisettes et s'est, de ce fait, positionné sur une mauvaise voie et s'est retrouvé au point de divergence ci-dessous, sur la flèche rouge et quand un automobiliste est persuadé d'avoir bien suivi la signalisation directionnelle, ce n'est pas deux panneaux sens interdits, assez discrets, qui lui corrigeront son erreur, surtout quand ces panneaux sont écartés de la chaussée, derrière la glissière

Dans le musoir (le nez d'îlot), il y a une absence totale de signalisation directionnelle qui pourrait le renseigner.

Alors que le conducteur sait qu'il a suivi la bonne signalisation, ce n'est pas deux petits panneaux sens interdits, assez éloignés, qui lui corrigeront son erreur, surtout quand ces panneaux sont écartés de la chaussée, peu visibles, derrière la glissière.



La signalisation qui serait nécessaire (photo ci-dessous)

La configuration "trou de souris", groupant le panneau sens interdit sur fond jaune + l'indication "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.**



Abordons maintenant les risques de contresens en sortie des aires de service

Dans les aires de service les usagers sont disséminés sur diverses bretelles et sont occupés par diverses activités, ils sont de ce fait **désorientés**, il faut donc :

- une signalisation redondante pour indiquer la bonne sortie.
- une signalisation d'interdiction renforcée pour éviter la mauvaise sortie.

Par exemple ci-dessous pour l'aire de Margueritte sur l'A9 - accident 3 morts le 9 janv. 2021 Le chauffeur de camion a quitté son stationnement dans le mauvais sens et s'est retrouvé en bout de la bretelle de sortie l'endroit de la 2^{ème} photo



Il faudrait une signalisation redondante : indiquer 1000 fois la bonne sortie



Examinons deux exemples d'accidents graves (3 morts et 4 morts) dus à des contresens provoqués par une sortie de l'aire de service par la mauvaise bretelle.

Autoroute A9 – 9 janvier 2021 – aire de Margueritte – 3 morts.

(les deux photos de la page précédente)

Conducteur à contresens 60 ans. Dans la nuit, 3 h du matin - près de Nîmes –Un chauffeur de poids-lourd polonais après une pause sur l'aire de service de Margueritte en est ressorti à contresens par la bretelle par laquelle il y était entré. Il a roulé 8 km et a percuté frontalement une voiture. L'accident a fait 3 morts dans la voiture heurtée : un homme et une femme la quarantaine et leur fils 20 ans.

Déclaration de l'ingénieure aux médias sur place : "*il y a pourtant quatre énormes panneaux sens interdit, comment ne les a-t-il pas vu ?*" Remarque : peut-être les a-t-il vus mais leur indication n'était pas assez explicite, pas assez « interdissante » pour compenser sa certitude qu'il était dans la bonne direction ou pour compenser sa sous estimation du risque : "un gros poids lourd comme le mien,, ils le verront bien arriver et se rangeront."



Autoroute A64 - 4 août 2013 – aire des Bandouliers - 4 morts - à 3 h

dans la nuit –Hautes-Pyrénées –conducteur à contresens 55 ans - aire des Bandouliers, petite aire toute simple. Dans le fourgon à contresens une fillette de sept ans est décédée, ainsi que deux autres membres de sa famille. Le chauffeur de la voiture percutée, seul à bord, est également mort dans la collision.

Commentaires d'un journaliste : "*À la sortie de l'aire des Bandouliers, les panneaux «sens interdit» n'ont visiblement pas suffisamment sensibilisé le conducteur du fourgon où se trouvait la famille commingeoise*".

Commentaires d'un responsable de l'ASF (Autoroutes du Sud de la France). "*Aux Bandouliers, nous sommes sur une aire de repos très classique où tout est fait pour indiquer au conducteur dans quel sens aller. Dans 98 % des cas de contresens, nous avons affaire à des gens qui ne sont plus en état de conscience pour toutes sortes de raisons, alcool, fatigue, médicaments, maladie, etc.*" Remarque : en fait le problème est bien là : il faut justement que la signalisation soit faite pour les conducteurs qui ne sont plus en état de conscience pour toutes sortes de raisons, alcool, fatigue, médicaments, maladie,

Les conditions qui ont conduit à ces accidents se retrouvent, à des degrés divers, sur toutes les aires de service en France. Les enseignements à tirer des raisons de l'accident de sortie de l'aire de Nîmes-Margueritte conduisent aux préconisations impératives et urgentes, proposées ci-avant, pour toutes les aires de services de France.

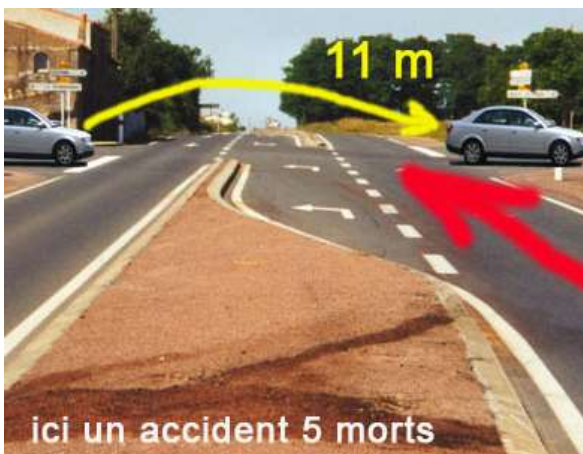
2^{ème} partie : l'aptitude des seniors à la conduite

Un contrôle d'aptitude pour les seniors n'est en fait **ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible**, parfois nocif et contre-productif : explications **page 29**

Plutôt que de s'acharner sur les seniors, commençons par faire nous-mêmes les choses bien et améliorons ce que nous avons mal fait.

Améliorons les points dangereux en infrastructure, en signalisation, en tableau de bord des voitures, et en code de la route, ce supprimerait des dangers pour les seniors mais aussi pour tous les conducteurs.

Commençons par les plus flagrants :



← Ne plus construire de nouveaux carrefours dangereux et réaménager différemment les carrefours existants.

Améliorer la **clarté** de la signalisation sur les bretelles de sortie des autoroutes →



← Modifier le Code de la route pour éviter ce genre de comportement

Améliorer la **clarté** des indications du tableau de bord, toujours trop complexes, trop petites et illisibles →



Explications détaillées dans les pages suivantes

Il faut améliorer le contexte:

clarté de la et signalisation, clarté du tableau de bord voitures, sécurité dans la conception des carrefours, Code de la route à adapter

améliorations qui réduiraient les dangers et dont bénéficieraient les seniors mais aussi les automobilistes de tous âges.

Plutôt que de discuter sur le sexe des anges, et d'essayer d'inventer des solutions abracadabrantesques non abordables, attelons-nous à adopter les moyens simple en infrastructure, et en conception des voitures pour permettre aux seniors de compenser la diminution d'une partie de leurs facultés afin que, conjuguées avec leur expérience et leur prudence particulière, ces améliorations leur permettent de conduire sans appréhension et dans des conditions de sécurité nettement meilleures que les actifs.

Ces améliorations en infrastructure, en signalisation et en conception des voitures dont beaucoup sont nécessaires de façon criante, assureront une meilleure sécurité pour l'ensemble des conducteurs et en premier lieu les conducteurs inexpérimentés ou altérés qui constituent actuellement un ensemble bien plus préoccupant que les seniors.

Qui sont les conducteurs inexpérimentés ou altérés : c'est une nébuleuse comprenant des conducteurs qui utilisent peu leur voiture ou seulement dans un territoire limité, les conducteurs ou conductrices dont le conjoint est le conducteur habituel et qui, de ce fait, ne conduisent qu'épisodiquement, les personnes cognitivement moyennes, les alcooliques, les drogués, les asociaux, les jeunes inexpérimentés.

Quelques avis éclairés concernant la nécessité et les possibilités d'améliorer la sécurité des seniors par de meilleures dispositions de l'infrastructure et des voitures.

Angeline FANKHAUSER (Suisse). Les fautes typiques des aînés vont augmenter à l'avenir. Les accidents de voiture liés à l'inobservation du droit de priorité seront plus fréquents, ceux liés à la consommation d'alcool ou à la vitesse plus rares. Le travail de sécurité routière devra impérativement intégrer l'adaptation du trafic aux possibilités des seniors.

Jehanne COLLARD. Les constructeurs devraient également produire des véhicules adaptés à cette catégorie avec des aménagements ergonomiques, des écrans plus grands... de quoi faciliter la vue et offrir un fonctionnement simplifié.

Extraits de la réunion des experts de abc Médecine 20461 : P. Lutzler, F Lurenzini, M. Khoualene, S Khoualene, O. Hamoutene, D. Benoit, N. Lapalus, M. Poveda : La prise en compte des limites engage une réflexion collective en ne considérant plus l'individu comme étant le seul risque à l'origine des accidents mais en réfléchissant sur l'adaptation de l'environnement routier aux possibilités de chacun, y compris les personnes âgées ou handicapées. Les constructeurs automobiles, les collectivités locales, les pouvoirs publics doivent se poser des questions et proposer des réponses pour, par exemple, adapter les voies de circulation, la signalisation ou l'ergonomie des véhicules aux capacités d'une population âgée de plus en plus importante. Les améliorations faites pour cette partie de la population seront de toutes façons bénéfiques à tous.

Principales améliorations qui réduiraient les dangers et dont bénéficieraient les seniors mais aussi les automobilistes de tous âges

page suivante

Les 4 principales améliorations qui réduiraient les dangers et dont bénéficieraient les seniors mais aussi les automobilistes de tous âges

Parmi tant d'autres, citons ci-après quatre dangers pour lesquels les seniors sont en première ligne et pour lesquels des améliorations seraient bénéfiques à tous conducteurs : 1- les carrefours, 2- les tableaux de bord des voitures, 3- les bretelles d'accès à l'autoroute, 4- l'interdistance sur autoroute (modifier en code de la route)

1^{ère} amélioration pour les seniors et autres :

Les carrefours.

Améliorer la sécurité des carrefours car un grand nombre sont dangereux. (Voir étude complète sur les carrefours : [La sécurité des diverses sortes de carrefours](#))

Les grands carrefours.

Concernant d'abord les grands carrefours en croix avec voie centrale de tourne à gauche bordurée, dont les plan types ont été établis dans les années 60-70, à une période où la vitesse était une vertu : ils ont été justement conçus pour ne pas faire ralentir les véhicules de la voie prioritaire et ça marche : la preuve, il y a des accidents mortels. Des solutions existent et en premier lieu ne plus construire ce type de carrefour.



Petits carrefours En ce qui concerne les petits carrefours, trois défauts, trois dangers, y sont remarqués surtout pour les carrefours en croix : il manque souvent un îlot brise vitesse séparateur au débouché de la voie secondaire ce qui donne l'impression que la voie continue sans percevoir le carrefour. Le panneau stop est souvent trop loin à droite dans la courbe, donc non visible de loin, et hors du champ visuel du conducteur. (photo) la visibilité est souvent insuffisante par la présence trop proche de végétations.



2^{ème} amélioration pour les séniors et autres :

Les tableaux de bord des voitures

Améliorer la visibilité et l'ergonomie des indications du tableau de bord des voitures

Étonnamment ça pêche très fort sur ce point actuellement : les constructeurs s'occupent de détails futiles pour appâter le client, dont certains nuisent à la sécurité, et sont inactif sur l'essentiel.

a - rendre plus lisibles les écritures, entre autres celles concernant les limiteurs de vitesse

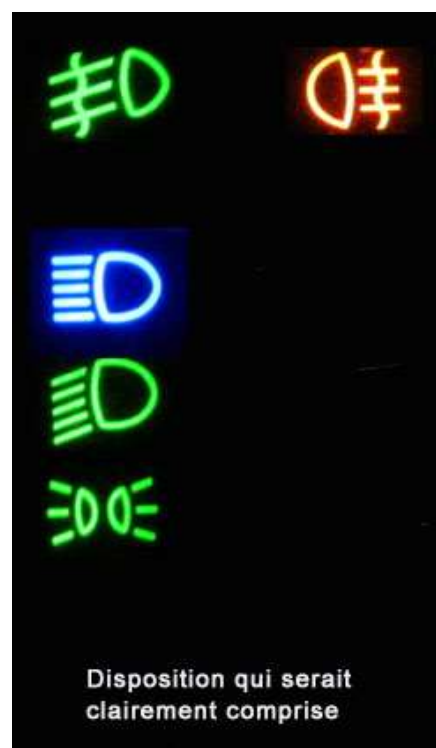
b - rendre plus ergonomique la position des icônes concernant les phares, les codes, l'antibrouillard.

2a - Le limiteur de vitesse : le chiffre indiquant la vitesse que le conducteur a choisi de limiter est écrit en TOUT PETIT, très difficile à lire : il faut écarquiller les yeux pendant plusieurs secondes ce qui constitue un danger, et s'il y a du soleil ou si le conducteur est hypermétrope, c'est l'horreur. La photo montre la possibilité d'indiquer en gros, en une couleur différente (par exemple en aune) la vitesse limite programmée, qui ne serait donc pas possible de confondre avec la vitesse de la voiture en blanc.



2b - L'ergonomie de la position des icônes concernant les phares, les codes, l'antibrouillard.

Les conducteurs qui ne prennent pas souvent leur voiture la nuit, dont les séniors, sont complètement perdus (donc DANGER) dans les icônes représentant les différentes lumières : ils sont pèle mèle, embrouillés (photo de gauche). Le minimum serait de les ranger de façon visuellement ergonomique (photo de droite) ou en représentant une voiture schématisée.



3^{ème} amélioration pour les séniors et autres : Les bretelles d'accès à l'autoroute

Sujet que nous avons abordé page 6

D'abord les bretelles de sortie

Ce qu'il faudrait pour éviter que les conducteurs entrent par erreur par une bretelle de sortie :



La photo ci-dessus explicite les principes à suivre :

- 1 - informer l'automobiliste de l'exceptionnalité de la situation dans laquelle il se trouve : "vous êtes à contresens" (comme dans certains pays, par exemple aux US : "Wrong way")
- 2 – lui indiquer la nature du danger : panneau montrant 2 voitures se heurtant de face, c'est un nouveau panneau à instaurer (on a le droit).
- 3 – lui dire ce qu'il faut qu'il fasse : "Faites demi-tour"
- 4 – lui permettre de faire demi-tour en édifier une mini-aire contigüe permettant la manœuvre de retournement
- 5 – l'influencer à ne pas continuer en resserrant l'accotement par une oreille bordurée afin de rapprocher les panneaux de la chaussée pour qu'ils soient bien dans le champ visuel d'un conducteur, même ivre et même de nuit
- 6 - placer les panneaux plus bas, toujours pour être dans le champ visuel la nuit (exemple USA)
- 7 - englober les panneaux B1 dans un carré jaune : cela s'est fait aux Pays-Bas et maintenant sur certaines autoroutes en France, en particulier en Loire Atlantique, cela renforce considérablement leur visibilité, surtout la nuit

Ces 7 améliorations concentrées en un point rendront le franchissement dissuasif mieux que les systèmes abracadabrantesques proposés par certains comme les herses qui se soulèvent, ou d'autres systèmes qui ne sont pas abordables comme par exemple des plots lumineux rouges au sol. L'ensemble de ces 7 améliorations pourrait s'appeler le "trou de souris" pour souligner la difficulté d'y entrer.

3^{ème} amélioration : après les bretelles de sortie :

Les bretelles d'entrée

Certaines intrusions à contresens sont causées en entrant par une bretelle d'entrée mais pas celle de la bonne direction. Dans ce cas, le conducteur qui s'en aperçoit trop tard veut prendre le contresens.



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

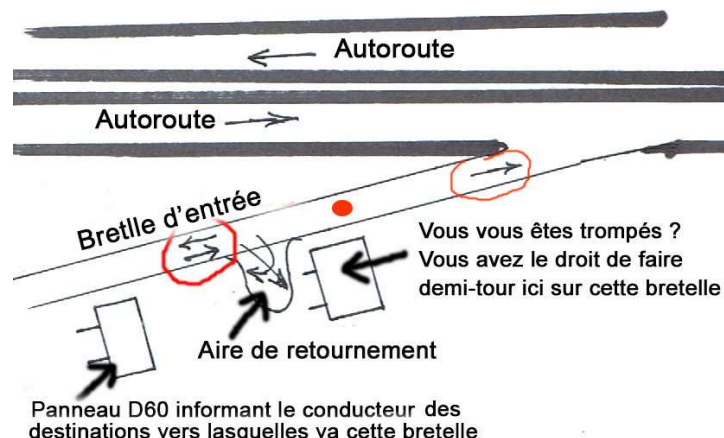


Pour l'en empêcher,
placer des balisettes

Pour éviter aux automobilistes de se tromper, il faut informer mieux avant qu'ils arrivent en bout de bretelle, leur dire qu'ils sont en train de se tromper :

Placer sur le milieu de la bretelle un panneau de confirmation de la direction à laquelle cette bretelle va le mener "Cette voie vous dirige vers Trédion, Elven, Vannes"

et leur donner la possibilité légale de faire demi-tour et de revenir par cette bretelle



4^{ème} amélioration pour les séniors et autres :

Le rabattement trop rapide après dépassement d'une voiture sur autoroute résultant d'une rédaction ambiguë du Code de la route français.

Ces comportements horripilent les automobilistes, engendrent des énervements, des manœuvres dangereuses et placent l'ensemble des conducteurs, qui se serrent sur la file de droite, dans des situations de danger de percusion arrière du fait du non respect des interdistances.

Ça ne peut pas subsister ainsi ! il faut rectifier le code.



Le mécanisme qui conduit à ce mal : Le rabattement trop rapide après dépassement sur les 2x2 voies et autoroute constitue une véritable plaie qui est apparue depuis quelques années, vers 2005 : antérieurement, les vitesses maximales n'étaient pas respectées donc on ne ressentait pas cette plaie car les automobilistes qui voulaient doubler une voiture faisaient une pointe à 145-150 et le dépassement se faisait aisément sans gêner le conducteur dépassé. Mais maintenant l'automobiliste qui double une voiture qui roule à 130 ne veut pas dépasser le 135 par crainte d'être contrôlé pour excès de vitesse, donc il doit parcourir une distance de près de 1900 m sur la file de gauche avant de se trouver à 72 m devant la voiture qu'il double (interdistance de 2 secondes définie par le code) : il doit donc rester 51 secondes sur la file de gauche, et il n'aime pas ça car il sait que les gendarmes morigènent ce qui font ça, et il pense confusément que le code de la route demande de se rabattre coûte que coûte, sans nuance.

Ce sont les conducteurs des territoires ruraux qui en pâtissent.

En région parisienne cette plaie n'est pas ressentie, car le trafic est toujours assez fort. Pour la même raison, lors des grands départs ce comportement n'est pas, non plus, ressenti, c'est pour ces deux raisons que les décideurs parisiens considèrent que le sujet n'existe pas, c'est seulement les 20 millions de conducteurs des territoires ruraux qui sont embêtés (j'édulcore).

L'origine du mal. Cette obligation de se rabattre a été, au début essentiellement établie lorsqu'il n'y avait que des routes bidirectionnelles sur lesquelles il est effectivement nécessaire de se rabattre assez vite car des voitures peuvent arriver en face, mais ce n'est pas le cas des autoroutes, or on a appliqué la même contrainte aux autoroutes, sans se rendre compte qu'il n'y avait aucune nécessité donc : une modification du code de la route est nécessaire pour préciser (comme par exemple dans le code belge) comment on doit se comporter sur les 2 x 2 voies.

L'obligation de se rabattre est justifiée sur les routes bidirectionnelles car des voitures peuvent arriver en face



... mais cette obligation de se rabattre n'est aucunement justifiée sur autoroute puisque personne ne vient en face



Non justifié non plus pour la gêne causée aux voitures qui voudraient dépasser derrière puisqu'elles ne doivent pas rouler à plus de 130

Ces manœuvres de rabattement trop rapide sont dangereuses et motivées par la crainte de circuler suffisamment longtemps la voie de gauche, crainte entretenue par les autoécoles, les médias et les forces de l'ordre qui lors des interviews par les médias ne manquent jamais l'occasion, en premier lieu, de morigéner les automobilistes qui ne se rabattent pas assez vite.

Il faut modifier le code de la route

Déjà le code de la route fait une différence sur ce point mais pas assez franchement

Déjà le code de la route fait une différence entre les routes bidirectionnelles et les autoroutes puisqu'il ne punit QUE d'une amende de 2^{ème} classe le fait de « *ne pas maintenir en marche normal son véhicule près du bord droit de la chaussée* » alors qu'il spécifie qu'est puni par une amende de 4^{ème} classe le fait de « *circuler, en marche normale, sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation* ».

Bien que ce soit confus on comprend que si l'on roule à gauche sur une voie qui n'est pas à double sens, par exemple une autoroute, on risque seulement une amende de 2^{ème} classe alors que sur une route bidirectionnelle on risque une amende de 4^{ème} classe sur route bidirectionnelle.

Mais cette différence n'est pas clairement formulée et dans l'esprit des conducteurs et des moniteurs d'autoécole on retient essentiellement que c'est sanctionné et cela occasionne, sur les autoroutes, les manœuvres dangereuses se rabattement et de non respect de l'interdistance.

Il faut supprimer du code de la route la sanction (l'amende de 2^{ème} classe) pour la circulation sur la voie de gauche sur les routes à voies séparées, puis le faire savoir très fort par une campagne d'information dans les médias et près des gendarmes

Le code peut très bien expliquer les comportements à avoir, sans obligatoirement sanctionner. On pourrait par exemple prendre exemple sur le code de la route belge : "le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient. Toutefois le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement (...) sur les chaussées à sens unique" (article 16.6).

[Les photos suivantes montrent que dans les plus grands pays étrangers on n'a pas créé ce mauvais comportement](#)

À l'étranger

À l'étranger, surtout dans les plus grands pays, cette hantise de vouloir revenir très vite, trop vite sur la voie de droite, n'existe pas : ils se rabattent quand ils veulent, s'il y a de la place à droite, sinon ils roulent sur leur file, à plus de 2 secondes de celui qui est devant.

Cela ne gêne personne et supprime les quatre dangers dus au code de la route « français » :

- La queue de poisson par rabattement trop rapide
- Le risque de percusion par l'arrière quand on est tous serrés sur la file de droite
- Les déboitages fréquents
- La conduite en zigzag permanent

**TOUT CELA STRESSE EN PERMANENCE LES CONDUCTEURS,
et le stress est source de danger**

Le mieux serait de supprimer cette obligation de se rabattre à droite sur autoroute. C'était justifié quand certaines voitures ne pouvaient pas rouler vite et quand la vitesse n'était pas limitée, il y avait donc des différentiels permanents qui nécessitaient que les véhicules plus lents roulent à droite mais maintenant ces deux contraintes n'existent plus, donc il n'y aurait que des avantages à supprimer cette obligation.



Ci-dessous : ce qu'il faudrait faire, mais seulement 1% le font, les 99% autres se rabattent à droite dans les petits créneaux laissés entre les voitures ce qui conduit à circuler à la queue-leu-leu, tous à 130 (ou 110) sur la seule file de droite, serrés les uns contre les autres, avec un risque d'accident au moindre coup de frein.



Détails sur ce sujet consultables dans la lettre que j'avais adressé le 18 juin 2013 une lettre à M. le Délégué interministériel pour la sécurité routière traitant ce sujet et suggérant de faire modifier dans ce sens, le Code de la route : [Lettre à Délégué DSR 2013 rabattement sur autoroute](#)

Nous venons de traiter les quatre principales améliorations qui réduiraient les dangers pour les séniors mais aussi les automobilistes de tous âges : clarté de la et signalisation, clarté du tableau de bord des voitures, sécurité dans la conception des carrefours, code de la route à adapter,

Abordons maintenant le sujet plus spécifique de la conduite des séniors pour démonter quelques idées préconçues mais tenaces

Un contrôle d'aptitude pour les séniors n'est en fait ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible, parfois nocif et contre-productif

Ceux qui hurlent dès qu'un **sénior** prend l'autoroute à contresens, **même sans accident**, et sont muets pour d'autres accidents de contresens **commis par des actifs qui sont le plus souvent beaucoup plus graves**, semblent ignorer qu'il existe déjà une procédure appropriée de contrôle d'aptitude à la conduite pour les cas suspects, vieux ou jeunes, (alcool, alzheimer, vue).

Le 15 novembre dernier, 2021, les médias écrites et télévisées se sont jetés à bras raccourcis sur le cas de l'octogénaire qui a parcouru 85 km à contresens le 12 novembre, alors qu'il n'a commis aucun accident et n'ont apporté que très peu d'attention à d'autres contresens récents commis par des actifs qui ont pourtant provoqué des accidents mortels, par exemple l'accident qui a fait 2 morts le 12 août dernier 2021, sur l'autoroute A84 (conducteur 50-60 ans), l'accident qui fait un mort le 26 juin 2021 entre Soissons et Laon (conducteur 40 ans), ou sur l'A26 à Marcoing un mort le 29 juillet 2021 (conducteur 27 ans).

Les médias, télévisuels avaient assez correctement commencé à rapporté dans la première minute que pour le contresens du 12 novembre c'était bien le fait de la maladie d'alzheimer, mais ont très vite, dans la phrase suivante, fait dévier le sujet vers l'interrogation du besoin d'un contrôle médical, surtout pour les séniors, et les titres des journaux ont surtout mis en évidence les 82 ans du conducteurs mais aucunement l'absence d'accident. **Il y a là une méconnaissance du sujet, et un déni.**

Le panurgisme à la Gribouille. Évacuons tout de suite la réaction simpliste "à la Gribouille" qui consiste à exprimer, sans réfléchir, le panurgisme que le contrôle d'aptitude serait bien, pour la simple raison que quelques autres pays le font. D'abord, ce sont seulement quelques pays, et dans ces pays, l'efficacité de cette mesure n'est justement pas apparue et une telle démarche panurgique de l'esprit ne doit pas conduire aveuglement à s'abstenir de réfléchir et de se poser la question de savoir si c'est justifié et souhaitable, c'est ce que nous allons faire, et si, au contraire, se n'est pas ces quelques pays qui devraient revenir sur leur erreur et supprimer le contrôle des séniors.

Il y a 500 ans Panurge avait déjà commis quelque chose de ce genre en jetant un mouton à la baille.

Un contrôle d'aptitude pour les séniors n'est ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible,

Ni justifié. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est pas justifié car statistiquement les séniors ont beaucoup moins d'accidents graves que d'autres catégories d'âges de conducteurs actifs, en particulier en accidents MORTELS de contresens sur autoroute, la moyenne d'âge est inférieure à 50 ans. Par exemple dans les accidents très de contresens : l'accident du 4 août 2013 sur l'A64 à Capvern conducteur 55 ans 4 morts, l'accident du juillet

2011 sur l'A7 à Fare-lès-Oliviers conductrice 25 ans 4 morts. J'avais analysé les âges des accidents de contresens sur 20 mois en 2017-2019 : [Contresens sur 20 mois](#).

L'aspect trompeur des statistiques. Les statistiques globales de mortalité des séniors dans les accidents ont un aspect trompeur pour deux raisons :

- d'une part parce que les chiffres des séniors tués englobent les séniors tués en tant que piétons ou des cyclistes (41 % des tués séniors sont des piétons et 31% sont des cyclistes)
- d'autre part, dans les accidents de voitures, les séniors, qu'ils soient ou non responsables, conducteurs ou passagers, sont de constitution plus fragile et de ce fait meurent plus.

Autre différence essentielle : la baisse de certaines facultés est compensée chez le sénior par l'absence de comportements qui chez la plupart d'autres conducteurs "actifs" constituent la majorité des causes d'accidents : conduite alcoolisée, plaisir de la vitesse, distracteurs (SMS, GPS, ...) : les séniors sont rarement alcoolisés, ils n'ont plus ce défaut d'avoir le plaisir de rouler vite, et se laissent moins distraire par les distracteurs tels que les smartphones, SMS et GPS visuels, ces distracteurs constituent une cause "montante" des accidents graves chez les actifs.

Les commentaires des médias sont également trompeurs : lorsqu'un accident est causé par un sénior, c'est tout de suite le mot "sénior" qui est mis en avant dans le titre et dans les commentaires, et non les causes. Par contre pour les accidents commis par les "actifs" ce sont les causes de l'accident qui sont exprimées : l'alcool, la vitesse, les SMS, le retour de discothèque. Il n'est venu à l'esprit de personne de dire qu'il faut envisager la possibilité de supprimer le permis aux "vingtenaires" (20-29 ans) après un accident qui a fait 6 morts, tous entre 20 et 29 ans (accident de Montcenis).

Prenons justement cet exemple de Montcenis (1^{er} avril 2017) et mettons côte à côte deux articles de journaux le premier réel, le deuxième fictif qui serait rédigé comme les accidents courants où les séniors sont impliqués :

- Article de journal réel concernant l'accident réel de 6 jeunes : *une voiture occupée par trois hommes de 20 à 29 ans dévie de sa trajectoire vers la gauche et vient percuter frontalement une voiture venant en face occupée par trois jeunes hommes d'une vingtaine d'années : 6 morts, tous les occupants des deux voitures. Le sous préfet, sur place, a déclaré "Ce type d'accident est tout à fait exceptionnel sur cette route c'est extrêmement rare. Pour l'heure, les circonstances de l'accident ne sont pas encore établies". Des prises de sang ont été réalisées sur les victimes pour déterminer la présence d'alcool ou de drogues. Une enquête a été diligentée par la gendarmerie.*

- Article de journal fictif où 3 séniors seraient impliqués et 3 jeunes : *une voiture occupée par trois octogénaires dévie de sa trajectoire vers la gauche et vient percuter frontalement une voiture venant en face occupée par trois jeunes hommes d'une vingtaine d'années : 6 morts, tous les occupants des deux voitures. Cet accident repose la question urgente du contrôle de l'aptitude à la conduite des séniors.*

Notons que dans l'article "jeunes", on parle de la route, on s'étonne, on cherche les causes, l'alcool, la drogue, on diligente une enquête alors que dans l'accident "sénior", rien de tout cela n'intéresse les médias, **une seule chose est mise en avant** : l'âge, le reste est dégage.

Dans les accidents on ne cherche pas non plus à savoir si le conducteur séniors responsable était déjà intrinsèquement dangereux et déjà responsable d'accidents quand il était jeune. L'émotion spontanée incontrôlée ne fait pas la différence entre une raison intrinsèque au conducteur, qui affectait déjà son comportement avant d'être sénior, quelque soit son âge, et les circonstances de l'accident présentement attribuées à son statut de sénior.

Les statistiques, assénées sans explications, frappent l'opinion, par exemple si l'on dit 25 % des tués sont des séniors, on suscite une réaction réflexe contre les séniors alors que si l'on inverse et dit 75% des tués sont des actifs on susciterait une réaction réflexe contre les actifs.

Mais en plus, on zappe assez bêtement une constatation simple qui ressort de l'arithmétique de niveau CM1 : le nombre de séniors conducteurs est environ 28 % et des conducteurs actifs (18-64 ans) est de 72 %, l'enfant de CM1 dira vite "c'est normal que le nombre de séniors tués soit de 25 % puisqu'il y a 28 % de séniors conducteurs".

Quelques avis éclairés sur le fait que le contrôle médical d'aptitudes des séniors n'est pas justifié :

- *Le public a souvent une image faussée de la réalité : les aînés sont surtout perçus comme de potentiels fauteurs d'accidents de la route. "Fillette fauchée par un retraité", de tels titres font que le public demande des contrôles plus sévères pour les personnes âgées. Pourtant, les aînés sont plus souvent en danger que dangereux pour les autres (Alain ROULLIER - ATE – Berne)*

- *Toutes les études montrent qu'il n'y a pas de surrisque au troisième âge. Par contre, il en existe chez les jeunes. (Armand JUNG ancien Président du CNSR).*

- *La prudence renforcée des séniors sur la route les expose deux fois moins aux risques d'accidents que les autres catégories de conducteurs (François DESMAZIERE – cabinet ministériel)*

- *Ce n'est pas le nœud du problème". La question des personnes âgées ne doit pas nous distraire. Le cœur de cible de la prévention, ce doit être les 18- 24 ans." "Dans l'accident de Loriol, c'est la vitesse qu'il faut pointer. Parler de l'âge, c'est sous-entendre qu'avec des bons réflexes, le drame aurait pu être évité. Rien n'est pire que de laisser croire ça. (Geneviève JURGENSEN ancienne porte-parole de la Ligue contre la violence routière)*

- *Il est vrai qu'avec l'âge, la perception de la vitesse, de la lumière, du son sont différentes. Mais les seniors ne sont pas surreprésentés dans l'accidentalité automobile. Ils le sont en revanche en tant que piéton.*

Les personnes âgées ne posent pas problème car elles s'adaptent d'elles-mêmes avec une attitude responsable. Par exemple, elles ne conduisent pas la nuit ou ne prennent pas la route en plein départ en vacances du mois d'août. 40 millions d'automobilistes est contre une réforme du permis stigmatisante. Il ne faut pas pénaliser toute une catégorie à cause de quelques cas exceptionnels. Sans voiture à la campagne, c'est la mort sociale assurée. Réformer le permis ne changera pas la mentalité sur les routes de France. Il ne faut pas se tromper de combat en fustigeant les seniors. D'autant que l'alcool et les stupéfiants sont les premières causes de mortalité dans l'Hexagone. (Laëtitia HOOGHMSTRA, secrétaire générale de 40 millions d'automobilistes)

- *Pour moi c'est un faux sujet car les seniors ne sont pas plus accidentogènes que les autres catégories. D'une part parce qu'ils roulent lentement et d'autre part parce qu'ils effectuent des trajets courts. L'altération des capacités physiques n'est pas une problématique liée uniquement aux personnes âgées. Ainsi, un conducteur cardiaque de 35 ans ou un de 40 ans sous antidépresseur sont tout aussi dangereux. (Jehanne COLLARD, avocate spécialisée dans la défense des victimes d'accidents de la route)*

Ni nécessaire. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est pas nécessaire car le sénior connaît ses limites, mieux que quiconque, il est le plus apte à juger s'il peut continuer à conduire et quand il doit s'arrêter. En plus, son médecin et sa famille l'aident à décider. Il sait se satisfaire des trajets qu'il connaît, il évite de conduire lorsque les conditions requièrent une très forte attention, par exemple la nuit, surtout s'il pleut, ou lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, ou sur des axes à fort trafic.

Ils sont d'eux-mêmes naturellement plus prudents du fait que dans le courant de leur vie ils ont eu l'occasion de mesurer dans leur entourage (amis, famille, travail) les conséquences dramatiques que génèrent les accidents mortels ou invalidants. Ils sont surtout conscients qu'on ne gagne rien en risquant sa vie pour satisfaire le plaisir de rouler vite.

Une autre raison qui a une influence majeure sur la conduite des séniors est que leur prudence est renforcée par la crainte qu'au moindre accident, même minime, leur famille les empêche de conduire : phrase entendue : "j'fais pas la folle car s'il m'arrive un truc, mes fils vont me tomber d'ssus"

« **Il conduit bien, il conduit comme un vieux** » c'est la remarque que ma mère m'avait faite un jour, en parlant d'un de mes jeunes cousins de 30 ans. Les plus de 65 ans roulent moins sous l'influence de l'alcool, moins vite : ils adaptent mieux leur conduite à leurs capacités.

Ni nécessaire non plus car la possibilité d'un examen médical existe déjà depuis longtemps.

Les partisans d'un contrôle d'aptitudes systématique pour les séniors, ignorent qu'une procédure officielle déjà instauré depuis longtemps permet au préfet de saisir la commission médicale sur simple signalement fait par quiconque de la potentialité d'inaptitude de tel conducteur, quelque soit son âge : déficience des facultés physiques ou mentale, alcoolisme chronique, etc.

Article R. 221-14 - *Le préfet peut prescrire un examen médical dans le cas où les informations en sa possession lui permettent d'estimer que l'état physique du titulaire du permis peut être incompatible avec le maintien de ce permis de conduire. Cet examen médical doit être réalisé par la commission médicale ; au vu du certificat médical, le préfet prononce, s'il y a lieu, soit la restriction de validité, la suspension ou l'annulation du permis de conduire. Le préfet peut également prescrire un examen médical à tout conducteur impliqué dans un accident corporel de la circulation routière*

Quelques avis éclairés sur le fait que le contrôle médical d'aptitudes des séniors n'est pas nécessaire :

Avis de Chantal PERRICHON Présidente de la Ligue contre la violence routière : "Pourquoi imposerait-on un stage à 90% des conducteurs, qui ont tous leurs points sur leur permis, alors que seule une minorité d'automobilistes ne respectent pas les règles". Les seniors sont peut-être davantage impliqués dans des petits accrochages qui engendrent de la tôle froissée, mais ils le sont peu dans les accidents mortels de la route. Et ce, parce qu'ils adaptent leur conduite à leurs capacités, en roulant moins, moins vite et rarement la nuit.

Avis d'Alain Rouiller ATE Suisse – "La plupart des séniors connaissent leurs points faibles et diminuent les risques. Ils se déplacent par exemple beaucoup moins de nuit que la moyenne, roulent rarement par temps de pluie ou quand le trafic est dense, choisissent des trajets connus et roulent plus lentement",

Avis de Claude GOT- "Les données des assureurs montrent qu'au cours d'une année, les séniors ont moins d'accidents que les plus jeunes"

Avis de Laëtitia HOOGHIEMSTRA, secrétaire générale de 40 millions d'automobilistes - Les personnes âgées ne posent pas problème car elles s'adaptent d'elles-mêmes avec une attitude responsable. Par exemple, elles ne conduisent pas la nuit ou ne prennent pas la route en plein départ en vacances du mois d'août. De façon générale ce public fait déjà attention en contrôlant régulièrement ses capacités lors d'examens médicaux. Nous prônons une prévention accrue la part des familles et des médecins auprès des personnes âgées. Réformer le permis ne changera pas la mentalité sur les routes de France. Il ne faut pas se tromper de combat en fustigeant les seniors. D'autant que l'alcool et les stupéfiants sont les premières causes de mortalité dans l'Hexagone.

Ni souhaitable. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est pas souhaitable car cela constituerait un stress trop important influençant négativement leur santé ET leur rôle social et ce serait donc pour l'ensemble de la société, une mesure financière et sociale contreproductive. Les exclus, qui n'auraient plus leur permis, seront devenus piétons à 100% et de ce fait seront plus souvent blessés, ce qui constituerait un coût pour la société. L'absence de possibilité de se déplacer les contraindrait à recourir aux taxis pour le moindre déplacement chez un médecin spécialiste, ce qui serait aussi un coût pour la société.

Quelques avis éclairés sur le fait que le contrôle médical d'aptitudes des séniors n'est pas souhaitable :

- Pour les personnes qui vivent en zone rurale, si on les empêchait de conduire, ce serait comme une petite mort pour eux (Michel RICH, directeur Prévention Routière Alsace)

- 40 millions d'automobilistes est contre une réforme du permis stigmatisante. Il ne faut pas pénaliser toute une catégorie à cause de quelques cas exceptionnels. Sans voiture à la campagne, c'est la mort sociale assurée (Laëtitia Hooghiemstra, secrétaire générale de 40 millions d'automobilistes)

- On ne peut pas envisager de retirer le permis : comment feraient les petits vieux de la campagne toulousaine sans leur voiture ? (Jehanne COLLARD, avocate spécialisée dans la défense des victimes d'accidents de la route).

- Si l'on institue un examen médical périodique au delà d'un certain âge, une fraction des conducteurs concernés ne se présentera pas à cet examen et préférera renoncer à la conduite. La seule réponse est dans la solidarité, il faut accepter l'alignement des comportements sur les moins performants, pour éviter de désocialiser ces derniers en les privant de conduite. Notre société s'autodétruit si elle exige un niveau de compétence qui met sur

la touche une fraction de la population importante et croissante du fait de l'évolution de l'espérance de vie. Il faut éviter d'ajouter aux sélections qui se développent actuellement, en particulier dans le domaine de l'emploi, une sélection abusive des usagers sur leur aptitude à maîtriser le risque. Les débutants qui n'ont pas encore acquis l'expérience et les personnes âgées qui voient leur aptitude se réduire doivent bénéficier de la solidarité et de la tolérance de ceux qui sont à l'optimum de leurs capacités et souvent les surestiment. Les solutions ne sont pas dans la sélection des plus aptes, mais dans l'adaptation du système de circulation à l'aptitude du plus grand nombre, pour qu'un maximum d'individus bénéficie de la liberté de se déplacer commodément. (Professeur Claude GOT Accidentologue)

- Ne persécutez pas les seniors, une mise à l'index des plus anciens va dans le sens de l'âgisme (ou racisme de l'âge) et heurte tous ceux qui déplorent cette fâcheuse tendance de notre époque, prompte à se féliciter pourtant de l'allongement de la durée de la vie humaine. La voiture particulière est non seulement un moyen de locomotion, mais aussi un symbole de liberté. Mettre au conditionnel celle des plus âgés se traduirait par un bilan humain particulièrement négatif. En perdant leur autonomie de déplacement, ils risquent une détérioration importante de leur santé, tributaire du moral comme du physique. Condamner ainsi quelques milliers d'entre eux à un vieillissement accéléré ne serait pas précisément un bienfait pour la société, ni le meilleur moyen de réduire le déficit de la Sécurité sociale (Joëlle POTVIN journaliste article Libération)

- La conduite automobile est un formidable moyen d'autonomie, y compris et peut-être surtout pour les personnes âgées. La légitimité de cette autonomie ne fait aucun doute. Ce souci d'autonomie répond donc à une aspiration réelle dont celle de la satisfaction des besoins élémentaires comme boire et manger. La capacité de se déplacer n'est pas un luxe, un privilège mais une nécessité (extraits de la réunion des experts de abc Médecine 20461 sous la direction du Docteur Xavier Zanlonghi. Experts : Docteurs P. Lutzler, F Lurenzini, M. Khoualene, S Khoualene, O. Hamoutene, D. Benoit, N. Lapalus, M. Poveda)

- 40 millions d'automobilistes est contre une réforme du permis stigmatisante. Il ne faut pas pénaliser toute une catégorie à cause de quelques cas exceptionnels. Sans voiture à la campagne, c'est la mort sociale assurée. On appelle à la responsabilisation. Et de façon générale ce public fait déjà attention à elle en contrôlant régulièrement ses capacités lors d'examens médicaux. Nous prônons une prévention accrue la part des familles et des médecins auprès des personnes âgées. Réformer le permis ne changera pas la mentalité sur les routes de France. Il ne faut pas se tromper de combat en fustigeant les seniors. D'autant que l'alcool et les stupéfiants sont les premières causes de mortalité dans l'Hexagone (Laëtitia Hooghiemstra, secrétaire générale de 40 millions d'automobilistes)

Ni efficace.

Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des seniors n'est pas efficace

Les déficiences à détecter lors du contrôle sont nombreuses, elles nécessitent des examens médicaux longs et complexes, sinon ce contrôle ne servirait à rien car on pénaliserait ceux qui sont aptes à conduire et on passerait à côté de ceux qu'il faudrait prévenir.

Les déficiences principales à détecter sont nombreuses. Prenons l'exemple entre autres des seules déficiences visuelles (d'après abc Médecine 20463) : avoir un champ visuel de 120° sur le méridien horizontal et une acuité visuelle de 5/10 en binoculaire. Le glaucome est à détecter : c'est une perte progressive des cellules nerveuses de la rétine et de leurs fibres qui se traduit par une diminution des performances visuelles qui se manifestent par un rétrécissement du champ visuel, une sensibilité à l'éblouissement, une perte d'acuité visuelle, une perte des contrastes, la modification de la perception colorée. Le niveau du glaucome est complexe à détecter et est progressif, il demande la réalisation de tests approfondis. (Extraits de la réunion des experts de abc Médecine 20461 : P. Lutzler, F Lurenzini, M. Khoualene, S Khoualene, O. Hamoutene, D. Benoit, N. Lapalus, M. Poveda.)

Quelques avis éclairés sur le fait que le contrôle médical d'aptitudes des seniors n'est pas efficace :

Dans les pays où la mesure a été imposée, elle n'a pas permis de réduire le nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (Christophe Ramond Prévention routière).

Tous les pays se posent régulièrement cette question, mais l'efficacité de cette mesure n'a jamais été prouvée. Si l'on institue un examen médical périodique au delà d'un certain âge, une fraction des conducteurs concernés ne se présentera pas à cet examen et préférera renoncer à la conduite, un autre groupe sera éliminé par les critères retenus portant habituellement sur des tests objectifs concernant la vue, l'audition ou l'état locomoteur, plus rarement sur des tests concernant leurs capacités psycho-motrices. Ces méthodes ont échoué (professeur Claude GOT).

- Joëlle Potvin journaliste Libération : En outre, la médecine n'étant pas une science exacte, sur quels critères forcément arbitraires, déciderait-on de refuser un certificat d'aptitude à un "mal portant" prudent, moins dangereux qu'un "bien-portant" imprudent ? La question vaut pour tous les âges.

- Chantal Perrichon Ligue contre la violence routière : ces visites coûteraient trop cher car il faudrait réaliser des entretiens très approfondis.

- Angeline Fankhauser (élue au Conseil national_ Suisse) Un examen médical c'est trop court pour se rendre compte de certaines choses.

Ni possible. Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des seniors n'est pas possible car, du fait que les déficiences s'accroissent assez brutalement : l'observation montre que l'incidence sur la décision d'arrêter de conduire se produit parfois sur une durée de six mois, il faudrait donc contrôler tous les ans ceux qui sont dans la tranche d'âge 70-90 sinon ce serait un coup d'épée dans l'eau et n'aurait aucune efficacité réelle. Le nombre des conducteurs à contrôler tous les ans serait donc plus de 6 000 000. Dispose-t-on des médecins pour le faire ? déjà qu'il faut attendre 6 mois pour un RV avec un spécialiste et 4 jours pour un généraliste, et que contrôleront ils vraiment ? certainement pas l'essentiel !

Les déficiences à détecter lors du contrôle sont nombreuses, elles nécessitent des examens médicaux longs et complexes, sinon ce contrôle ne servirait à rien car on pénaliserait ceux qui sont aptes à conduire et on passerait à côté de ceux qu'il faudrait prévenir.

Prenons l'exemple entre autres des seules déficiences visuelles (d'après abc Médecine 20463) : avoir un champ visuel de 120° sur le méridien horizontal et une acuité visuelle de 5/10 en binoculaire. Le glaucome est à détecter : c'est une perte progressive des cellules nerveuses de la rétine et de leurs fibres qui se traduit par une diminution des performances visuelles qui se manifestent par un rétrécissement du champ visuel, une sensibilité à l'éblouissement, une perte d'acuité visuelle, une perte des contrastes, la modification de la perception colorée. Le niveau du glaucome est complexe à détecter et est progressif, il demande la réalisation de tests approfondis

Le panurgisme des "autres pays". Citons une expression d'un sénateur de la Marne "La France est un des derniers pays de l'UE qui continue à donner le permis à vie. Tout, dans cette phrase est orienté de façon négative : "derniers", mot négatif=dernier de la classe, et "continue" sous-entend que c'est évidemment la bonne règle, et que sans réfléchir plus avant il faut AUSSI le faire : c'est du panurgisme pur. Dire "un des derniers" est très loin d'être "dernier" : dans les pays suivants le permis est donné à vie (ou renouvelé avec procédure administrative) : l'Allemagne, l'Autriche, la Suède, la Pologne, la Turquie, la Bulgarie, la Grande-Bretagne. D'autre part, l'efficacité de la mesure n'est absolument pas vérifiée : dans beaucoup de pays qui ont instauré le contrôle des seniors la mortalité globale par million d'habitants est plus forte que dans la plupart des pays qui n'ont pas ce contrôle : pays où le contrôle "senior" est instauré : Grèce 149, Tchéquie 125, Slovaquie 112, Portugal 118, Irlande 96, Italie 94; comparé à beaucoup de pays où le contrôle senior n'existe pas : France 87, Autriche 93, Allemagne 65, Suède 48, Grande-Bretagne : 56. Ceci tendrait à montrer que le "contrôle senior" n'est pas pertinent.

Il y a 500 ans Panurge avait déjà commis quelque chose de ce genre en jetant un mouton à l'eau.

FIN

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue,
auteur du site www.securite-routiere-plus.com
jacques-marie-robin@wanadoo.fr