

Les solutions pour éviter les intrusions involontaires à contresens sur autoroute

Photo d'une voiture à contresens :

la voiture rouge se rabat à droite et la voiture noir se rabat à gauche. De telles esquives ne sont possibles que si la voiture contresentrice roule à une vitesse modérée



Deux problèmes se posent concernant les contresens :

1 - éviter l'accident lorsqu'une voiture **est entrée** à contresens

2 - éviter l'intrusion d'une voiture à contresens, **éviter qu'elle entre**.

**Le présent document traite seulement ce 2^{ème} sujet :
éviter qu'une voiture pénètre involontairement sur
l'autoroute**

Des solutions

(page suivante)

Des solutions

Des solutions pour une meilleure signalisation doivent être appliquées afin d'éviter les intrusions involontaires à contresens sur autoroute, quels que soient les conducteurs : actifs, séniors, alcoolisés, fatigués, drogués, excités, déficient mentaux, déficients visuels, pressés, inhabitués, jeunes inexpérimenté, inconscient, médicamenteés, 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 afin d'être adaptée aux nombreuses sortes de conducteurs inexpérimentés ou altérés et pas seulement les niveaux cognitifs de QI 130 bien éveillés.

La cause d'une intrusion involontaire à contresens par une mauvaise bretelle n'est pas seulement le fait du conducteur qui n'aurait pas bien compris l'interdiction et l'importance du danger, mais aussi le fait de la signalisation qui ne lui a pas 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 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 basse, au niveau de l'œil du conducteur et d'une signalisation sur musoir.

Dans le présent dossier je fais des propositions pour une meilleure signalisation qui réduiraient les INTRUSIONS mais je n'aborde pas les mesures destinées à éviter l'accident lorsqu'une voiture est repérée comme circulant DÉJÀ à contresens car l'accident peut se produire dans les 2 ou 3 premiers kilomètres et il importe donc d'abord d'éviter les intrusions. En ce qui concerne les mesures pour éviter l'accident pour une voiture DÉJÀ entrée, les gestionnaires s'en sont activement préoccupé et ont déjà mis en place, avec succès, des dispositifs pertinents :

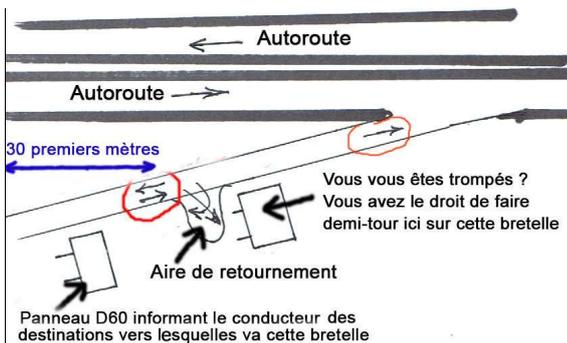
- 14 000 caméras de surveillance réparties sur tout le réseau français qui permettent de connaître rapidement, presque en temps réel, la présence d'une voiture à contresens.
- diffusion d'une alerte sonore sur 107.7 destinée à prévenir les automobilistes roulant dans le bon sens, qu'une voiture à contresens est signalée. Pour l'avoir déjà personnellement entendu je peux témoigner que c'est efficace car même si seulement 50% des conducteurs écoutent la radio, ils allument leurs phares et leurs feux de détresse et de ce fait le message se propage vite aux 100% des conducteurs.
- des messages sur les panneaux à message variable (PMV), mais c'est moins efficace car ils sont parfois espacés de 20 km or l'accident peut survenir dans les tout premiers kilomètres de contresens..

Éviter les intrusions à contresens sur autoroute

Une page de résumé du dossier



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 les 30 premiers mètres de la bretelle, ET lui permettre, à cet endroit, de faire demi-tour sur ces 30 m.



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

Solutions pour éviter les pénétrations involontaires à contresens sur autoroute par une meilleure signalisation :

- 1 - sur les bretelles de sortie
- 2 - sur les bretelles d'entrée
- 3 - à l'intérieur des échangeurs
- 4 - sur les aires de service



Photos d'un exemple de contresens



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 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 – éviter d'entrer par une bretelle 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'usager 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 (y compris moi) avons tous subis et accepté depuis 1950, est qu'on a oublié d'indiquer la nature du danger, comme par exemple 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.

Les panneaux sens interdit ne sont pas suffisants pour empêcher les automobilistes de passer car

ils 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" l'aménagement (parking de super marché)

de ce fait l'usager ne le prend pas comme une défense absolue et ne le prend pas comme un message de DANGER.



Même la couleur jaune utilisée pour donner plus de force au panneau sens interdit sur autoroute, commence à être banalisée ce qui, à terme, dévalue le jaune

Partout sur les routes,
on indique la nature du danger
en **image** et en **texte** . . . partout
sauf sur les bretelles d'autoroute !

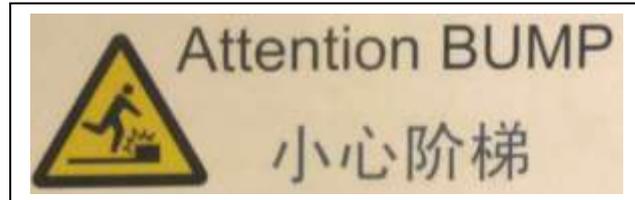
Les panneaux routiers indique au moins l'image du danger



Les panneaux précisent parfois, en plus,
le danger en texte :



De même dans la vie courante, PARTOUT les dangers sont expliqués en image ET en texte partout sauf sur les bretelles d'autoroute !



Sur les bretelles de sortie d'autoroute il faut donc indiquer la nature du danger, en image et en texte pour éviter que les conducteurs entrent par erreur par une bretelle de sortie :



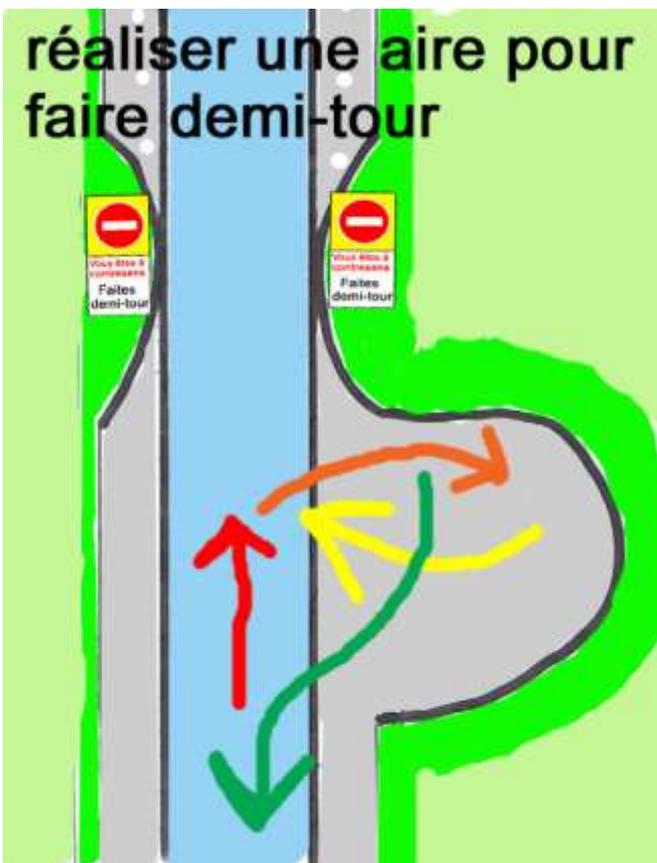
Voici les 7 mesures à appliquer : photo ci-dessus et texte ci-dessous

- 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 édifiant 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.

La solution est entre nos mains

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, suivons la procédure pour le faire. Mais de toutes façons, n'importe quel service à le droit de demander d'expérimenter un panneau.



La comparaison parle d'elle même :



Configuration classique actuelle



D'abord resserrer les bords de chaussée

D'abord resserrer les bords de chaussée afin de pouvoir placer les panneaux proche de la chaussée, bien dans le champ visuel du conducteur



Ensuite Placer des panneaux qui indiquent la nature du danger et ce qu'il faut faire

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



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**

**Les entrées à contresens
par la bretelle 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

- soit lorsqu'il est en bout de bretelle, au moment de pénétrer sur l'autoroute, et dans ce cas il va vouloir tourner à gauche en contresens (photo)
- soit 1 km plus loin lorsqu'il voit le panneau de "confirmation" et dans ce cas il va faire demi-tour sur la chaussée

Dans les deux cas 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

L'automobiliste peut se rendre compte de son erreur 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



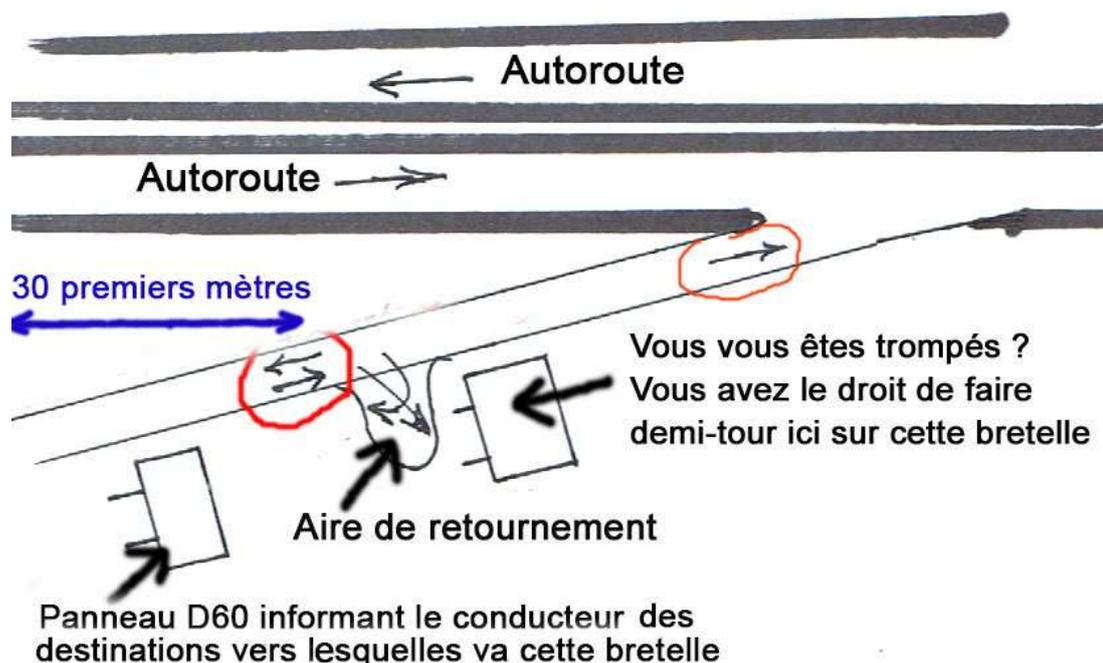
Pour éviter que les automobilistes se trouvent dans les situations précédentes de contresens, il faut les informer AVANT : placer un panneau de CONFIRMATION sur le début des bretelles d'entrée, par exemple sur les 30 premiers mètres.

Les constatations montrent que les automobilistes qui se sont engagés à contresens sur l'autoroute ont mal vu le premier panneau directionnel qui les a engagés sur la bretelle : ils ont, en général à cet endroit, leur attention perturbée par d'autres choses (clignotant, présence d'autres voitures, etc.)

Par contre lorsqu'ils sont SUR la bretelle et qu'ils y ont parcouru une trentaine de mètres, leur regard n'est gêné par rien et là ils ont besoin qu'un panneau de confirmation leur disent vers où les mène cette bretelle et qu'ils sont peut-être en train de se tromper : "**Cette voie vous dirige vers Trédion, Elven, Vannes**"

Leur donner à cet endroit la possibilité matérielle et légale de faire demi-tour sur une petite surlargeur et de revenir en arrière.

Exemple ci-dessous pour un échangeur losange, mais le même principe peut s'appliquer pour les autres types d'échangeurs.



3^{ème} cas : les échangeurs trompette

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

Des intrusions se produisent aussi bien sur les bretelles des 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, Voilà le premier panneau qui indique la divergence

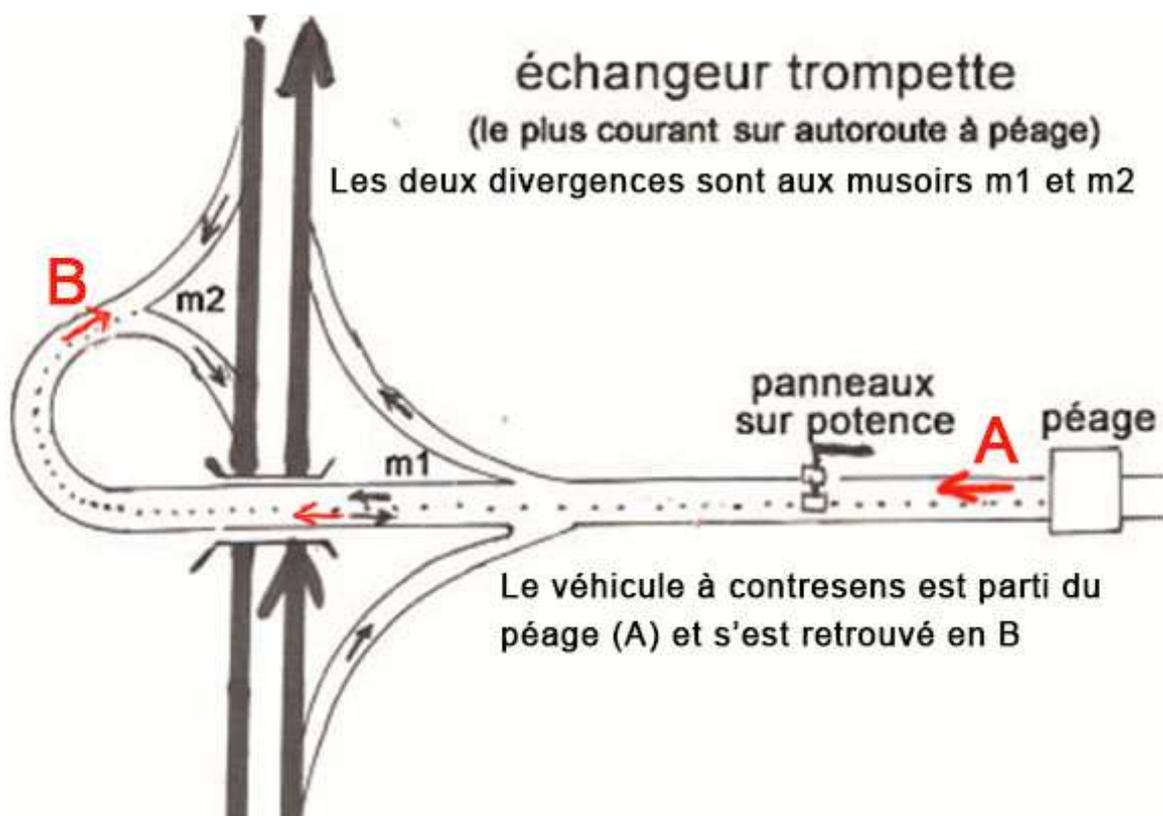


L'utilisateur qui vient de franchir le péage trouve d'abord une présignalisation au-dessus de sa tête. S'il y a du soleil éblouissant ou du brouillard, ou s'il pleut la nuit, (ça fait 25% du temps), il ne peut pas bien lire, Il aurait besoin d'une confirmation, plus loin, dans le musoir, le nez d'îlot, mais il n'y a rien ! **C'est voulu**, 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 canabis- alcool- 15 km à contresens



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

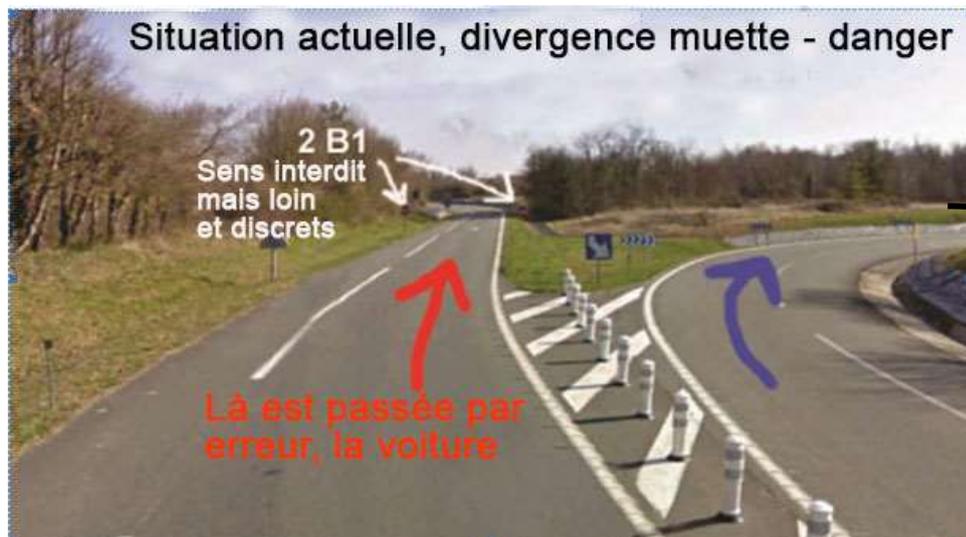


La signalisation insuffisante actuelle (1ère photo)

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.



Ce qu'il faut faire

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 2 pages ci-avant, pour toutes les aires de services de France.

19 .1. 2022

FIN

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

L'auteur accueillera favorablement toutes remarques ou suggestions