

Conseil national de la sécurité routière

Commission Véhicules, Technologies innovantes et Infrastructures

Lutte contre les prises à contresens sur les routes à chaussées séparées

séance plénière du 9 juillet 2019

Éléments de contexte et enjeux

La circulation à contresens désigne le fait de circuler sur une voie ou une route dans le sens contraire de celui qui s'impose. À cet effet, la circulation en marche arrière entre dans cette définition. Le présent projet de recommandation porte uniquement sur la circulation à contresens sur les routes à chaussées séparées.

En 2017, sur le réseau concédé (ASFA¹), 968 événements de circulation à contresens ont été confirmés, soit près de 3 par jour. 80 % de ces contresens confirmés surviennent sur le réseau ouvert² qui ne représente aujourd'hui que 21 % de l'ensemble du réseau concédé. Cette part pourrait augmenter fortement dans le cadre des perspectives envisagées avec le système de péage en flux libre (free flow). La circulation à contresens est donc un phénomène important avec près de 3 contresens par jour, et potentiellement 2 en plus, sachant qu'en 2017, 645 contresens ont fait l'objet d'une alerte sans être confirmés.

De plus, 50 % des accidents liés à un contresens surviennent la nuit, alors que le trafic y est 9 fois plus faible que le jour.

Sur le réseau concédé et non concédé (ASFA; Cerema³), on dénombre 104 accidents de la route dus à une prise à contresens sur les routes à chaussées séparées. Parmi ces 104 accidents, 24 ont été mortels, soit une gravité 4 fois plus importante que sur l'ensemble des accidents.

Les conducteurs de 75 ans et plus sont surreprésentés dans ce type d'accidents. En effet, si les conducteurs de 75 ans et plus ne sont impliqués que dans 4 % de l'ensemble des accidents sur ces routes à chaussées séparées, ces derniers sont impliqués dans 20 % des accidents à contresens.

De la même manière, on note sur ce type d'accidents une surreprésentation des conducteurs sous l'emprise de l'alcool (8 % sur l'ensemble des accidents contre 24 % sur les accidents à contresens).

1 Association des sociétés françaises d'autoroutes

2 Un système ouvert fonctionne sur le principe du paiement forfaitaire et donc ne possède pas de gare de péage en entrée et en sortie, mais uniquement des barrières de péage en pleine voie.

3 Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Recommandations

1) Renforcer la signalisation

- 1.1. Inciter les membres de la commission de normalisation à statuer sur les dispositions de certification du panneau B1J (panneau sens interdit sur fond jaune) ;
- 1.2. Renforcer l'implantation de panneaux B1J sur les routes à chaussées séparées les plus accidentogènes de ce point de vue et notamment sur les carrefours plans de ces routes ;
- 1.3. Lancer les expérimentations d'harmonisation du message indiquant la dernière sortie avant le péage sur les panneaux de signalisation positionnés au niveau des bretelles de sortie. Tester l'implantation et le type de message délivré pour aboutir après évaluation à une intégration réglementaire du message.
- 1.4. Lancer des expérimentations sur l'usage de la signalisation horizontale pour indiquer explicitement aux usagers le sens de circulation de la voie sur laquelle ils circulent. Tester les conditions d'emploi élargies pour les flèches directionnelles (définies dans la 7ème partie de l'IISR⁴) pour aboutir après évaluation à une intégration dans la réglementation.

2) Sensibiliser les usagers

- 2.1. Rappeler aux usagers que sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées, la circulation en marche arrière est interdite en toutes circonstances : au péage, sur bande d'arrêt d'urgence, sur section courante et sur bretelle ;
- 2.2. Indiquer les comportements de prudence à adopter lorsqu'un contresens est détecté : ralentir, respecter les distances de sécurité, ne pas doubler et sortir à la prochaine aire ou échangeur. Sur les autoroutes concédées, il est aussi conseillé d'écouter le canal 107.7 ;
- 2.3. Mobiliser les acteurs de la sécurité routière (DSR⁵, associations de prévention des assureurs, associations intervenant auprès des seniors) pour communiquer et sensibiliser les publics cibles, et notamment les personnes de 75 ans et plus.

3) Prévenir et alerter

- 3.1. Informer les automobilistes de l'existence de la fonction « TA : trafic announcement » sur leur autoradio. Intégrer cette fonction dans l'apprentissage lors de la formation initiale.
- 3.2. Encourager les usagers à ne pas désactiver cette fonction lorsqu'ils empruntent les autoroutes concédées ;
- 3.3. Inciter au niveau européen à harmoniser les procédures d'activation du TA (rendre obligatoire l'activation du TA pour les véhicules neufs équipés d'autoradio) ;
- 3.4. Inciter, au niveau national, une procédure généralisée de déclenchement du TA en lien avec les autorités de diffusion des médias radiophoniques (ARCEP⁶, CSA⁷). Les messages d'annonce doivent être clairs, concis, et proposés en au moins deux langues (français et anglais) ;
- 3.5. Réunir les opérateurs d'aide à la navigation pour les inciter à signaler les véhicules circulant à contresens à l'aide d'un pictogramme unique ;
- 3.6. Donner suite aux travaux de l'ASFA et du Cerema sur l'élaboration d'un pictogramme « contresens » destiné aux panneaux à message variable en expérimentant cette signalisation.

4 Instruction interministérielle sur la signalisation routière

5 Délégation à la sécurité routière

6 Autorité de régulation des communications électroniques et des postes

7 Conseil supérieur de l'audiovisuel

Remarques

La commission VTI⁸ ne souhaite pas mettre en place plus de sanctions qu'il n'en existe déjà. Pour rappel, la circulation à contresens sur les routes à chaussées séparées est déjà sanctionnée par les dispositions existantes du code de la route, notamment celles des articles R. 412-28 et R. 421-6 :

« Le fait, pour tout conducteur, de circuler en sens interdit est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. »
(Article R. 412-28 du Code de la Route)

« Les conducteurs ne doivent en aucun cas faire demi-tour sur une autoroute, même en traversant la bande centrale séparative des chaussées ou en empruntant une interruption de celle-ci. De même, ils ne doivent pas faire de marche arrière. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Tout conducteur coupable de l'une de ces infractions encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. Ces contraventions donnent lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire. »
(Article R. 421-6 du Code de la Route)

Si le caractère volontaire est démontré, le contrevenant peut être poursuivi pour mise en danger de la vie d'autrui.

Lutter contre les prises à contresens des routes à chaussées séparées

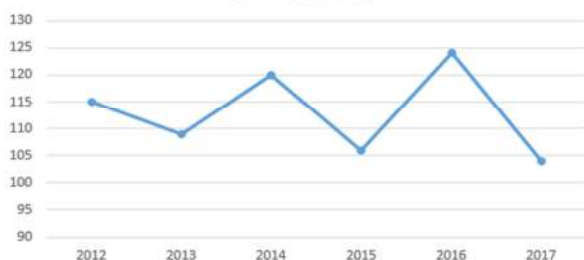
Exploitation nationale du fichier Baac des années 2012 à 2017 inclus

Généralités

Les accidents comprenant un véhicule à contresens ne représentent qu'une infime part des accidents corporels. Cependant, leur gravité fait d'eux un enjeu majeur en sécurité routière.

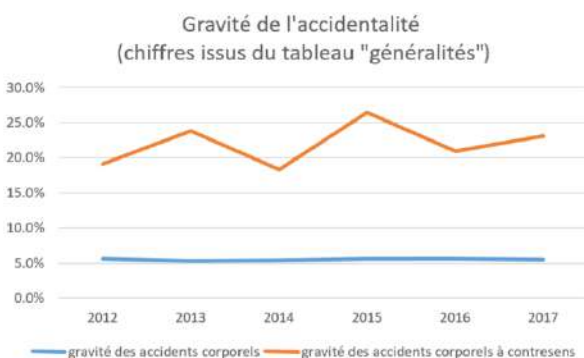
	Totalité des accidents			Accidents avec un véhicule à contresens		
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Gravité des accidents	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Gravité des accidents
2012	60 437	3386	5,6 %	115	22	19,1 %
2013	56 812	3020	5,3 %	109	26	23,9 %
2014	58 191	3146	5,4 %	120	22	18,3 %
2015	56 603	3160	5,6 %	106	28	26,4 %
2016	57 522	3228	5,6 %	124	26	21 %
2017	58 613	3221	5,5 %	104	24	23,1 %
Moyenne	57 913	3188	5,5 %	114,8	24,7	21,7 %

Evolution des accidents corporels à contresens
(678 accidents)



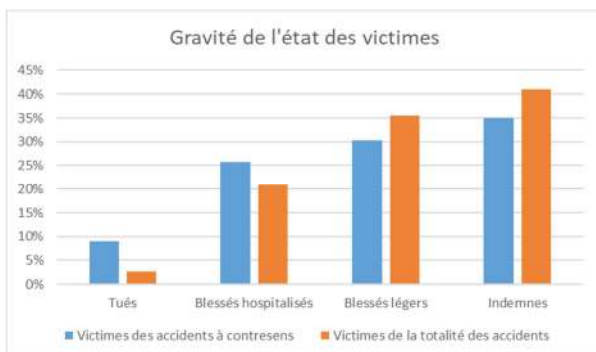
Gravité des accidents liés à un contresens

Les accidents à contresens ont une gravité particulièrement élevée. En effet, 21,7 % de ces accidents corporels sont mortels contre 4,5 % pour les autres accidents corporels survenant sur autoroutes ou routes à chaussées séparées.



Sur les 6 dernières années, il y a eu en moyenne 25 accidents mortels liés à des contresens représentant un total de 190 morts.

Gravité de l'état des victimes



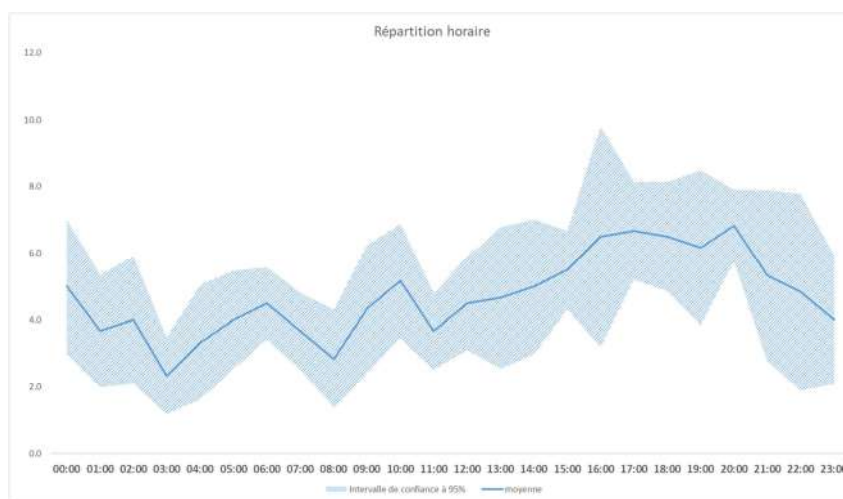
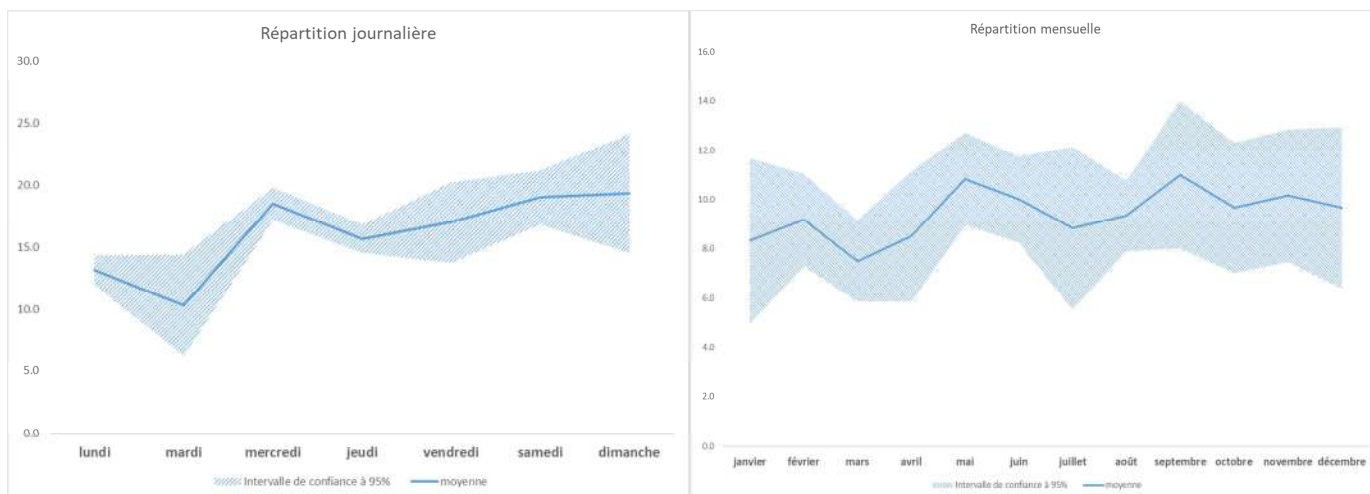
Gravité des blessures

De 2012 à 2017, les accidents à contresens représentent 2 117 victimes et 774 051 victimes pour la totalité des accidents.

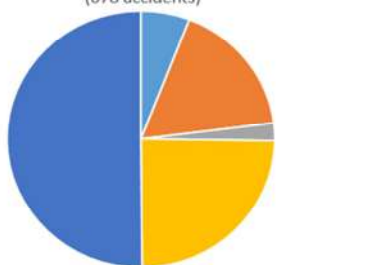
Ce graphique présente l'état des personnes suite à un accident. On constate une surreprésentation de la proportion de tués et de blessés hospitalisés.

Répartition temporelle des accidents à contresens (678 accidents)

Les répartitions temporelles ne montrent pas de façon significative de périodes étant plus à risques mis à part une plus grande récurrence en fin de journée et en fin de semaine.

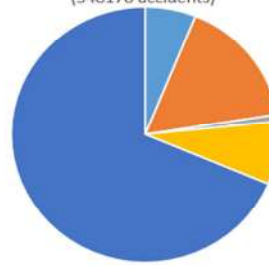


Répartition selon la luminosité des accidents à contresens (678 accidents)



- Crépuscule ou aube
- Nuit avec éclairage public allumé
- Nuit avec éclairage public non-allumé
- Nuit sans éclairage public
- Plein jour

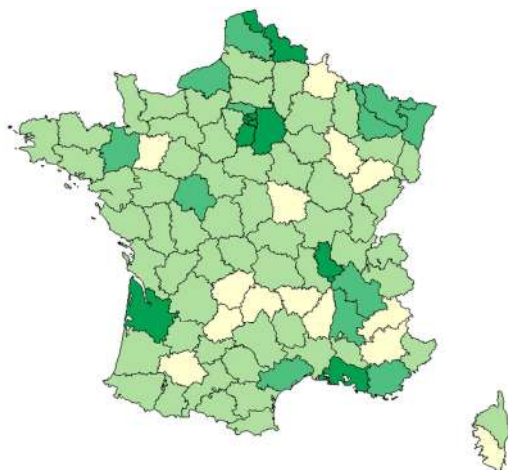
Répartition selon la luminosité pour la totalité des accidents (348178 accidents)



- Crépuscule ou aube
- Nuit avec éclairage public allumé
- Nuit avec éclairage public non-allumé
- Nuit sans éclairage public
- Plein jour

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la moitié des accidents liés à un contresens surviennent le jour. Notons toutefois la part des accidents à contresens survenant de nuit sans éclairage public qui représente 1 cas sur 4.

Localisation



Légende :

Nombre d'accidents corporels à contresens par département (2012-2017)

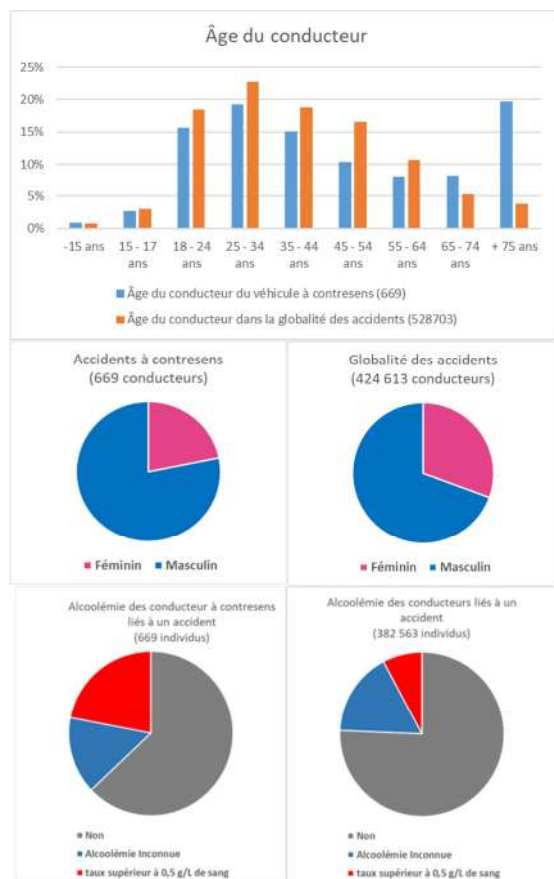


La répartition des accidents avec un véhicule à contresens sur le territoire métropolitain français est hétérogène. Les départements ayant le plus grand nombre d'événements sont aussi les départements les plus peuplés de par la présence d'une grande ville (Lyon, Marseille, Bordeaux, etc.) Cela peut être expliqué par une plus grande circulation et par un réseau d'autoroutes et de routes à chaussées séparées plus important à proximité de grandes agglomérations.

Il faut toutefois relativiser par rapport à la taille des échantillons.

Caractéristiques du conducteur du véhicule à contresens

Le travail effectué sur les caractéristiques du conducteur est une étude sur les 669 individus conduisant un véhicule à contresens, parallèlement à la totalité (528 703 individus) des conducteurs impliqués dans un accident corporel. Ainsi le nombre de conducteur à contresens représente 1,3 % de l'ensemble des conducteurs.



Age des conducteurs à contresens

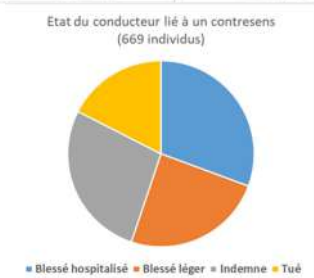
La typologie des conducteurs des véhicules à contresens impliqués dans des accidents diffère de celle des conducteurs impliqués dans la globalité des accidents. En effet, il y a une surreprésentation des conducteurs de 75 ans et plus en contresens impliqués dans un accident.

Genre des conducteurs à contresens

Ces graphiques présentent une surreprésentation du genre masculin chez les conducteurs en contresens liés à un accident.

Alcoolémie des conducteurs à contresens

Il y a une surreprésentation de l'alcoolémie chez les conducteurs à contresens.



Gravité des blessures des conducteurs à contresens

Dans 27% des cas, le conducteur du véhicule à contresens s'en sort indemne, 25% avec des blessures légères, 31% sont hospitalisés et dans 17%, le conducteur est tué.

Observatoire ASFA des contresens : un référentiel commun mis en place en 2009 par l'ensemble des sociétés d'autoroutes

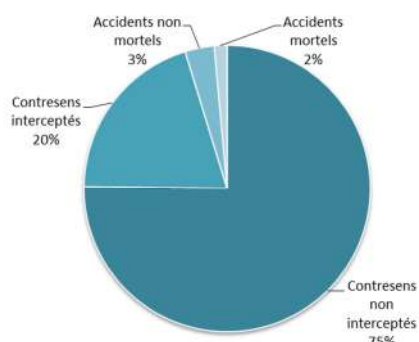
Dans le cadre de l'année 2017, l'observatoire des SCA a fait remonter 645 alertes (événements non confirmés) et 968 événements contresens confirmés, dont 194 interceptés et 46 accidents.

Répartition des événements contresens confirmés pour l'année 2017

	Confirmés	Dont interceptés	Dont accidents				Victimes			
			Total	Dont accidents matériels	Dont accidents corporels (dont mortels)	Dont accidents mortels	Total	Dont tués	Dont blessés hospitalisés	Dont blessés légers
Année 2017	968	194	46	22	24	14	65	19	14	32

Pour l'année 2017, 46 accidents ont été recensés contre 39 en 2016 ; parmi ceux-ci, 14 accidents mortels et 19 tués contre 11 accidents mortels et 12 tués en 2016. Le nombre de blessés est stable : 46 en 2017 contre 44 en 2016.

Répartition des 968 contresens confirmés



1 contresens confirmé sur 5 est intercepté.
5% des contresens confirmés ont entraîné un accident ;
près de 1 accident sur 3 a eu des conséquences mortelles.

Répartition des contresens confirmés par type de réseau

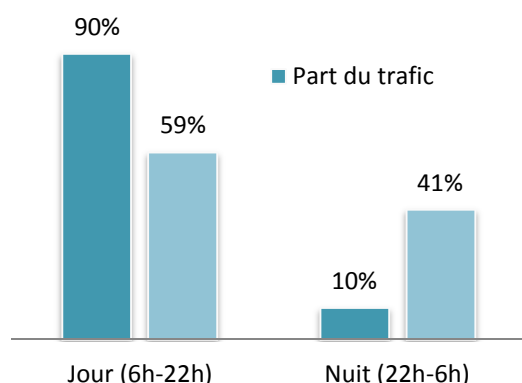
Période	Nombre d'événements	Ouvert				Fermé			
		Jour	%	Nuit	%	Jour	%	Nuit	%
2017	968	446	46%	331	34%	86	9%	105	11%

80% des contresens confirmés surviennent sur le réseau ouvert alors que celui-ci ne représente que 21% du linéaire.

Période	Nombre d'événements	Urbain	%	Interurbain	%
2017	968	572	59%	396	41%

59% des contresens confirmés surviennent sur le réseau urbain alors que celui-ci ne représente que 8% du linéaire.

Relation entre les 968 contresens confirmés et le trafic selon le jour et la nuit



41% des contresens surviennent la nuit pour un trafic de 10%. Le risque d'évènement contresens est 4 fois plus important pendant la nuit.

Répartition des événements contresens confirmés selon leur origine

Origine des contresens confirmés	2017	
	Nombre	%
Gare de péage	300	31%
Barrière Pleine Voie	196	20%
Section courante	162	17%
Echangeur, Diffuseur	136	14%
Aire	11	1%
Hors réseau SCA	8	1%
Inconnue et autre	155	16%
Total	968	100%

1 contresens sur 2 a pour origine un demi-tour au péage (barrière pleine voie ou gare). A noter une part importante d'origine « inconnue ».

Répartition des événements contresens confirmés selon le mode d'alerte et de détection

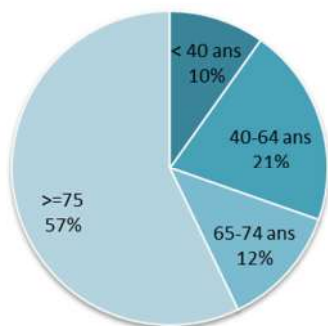
Mode d'alerte et de détection des contresens confirmés	2017	
	Nombre	%
Détection automatique (DAI, radars...)	505	52%
Personnel SCA (Patrouilleur, péager, PC sécurité ...)	222	23%
Forces de l'Ordre (Gendarmerie, CRS,...)	95	10%
Autres (Appel client, Services extérieurs)	95	10%
RAU	50	5%
Inconnue	1	0%
Total	968	100%

1 événement contresens sur 2 est détecté par les nouveaux systèmes de détection automatique mis en place dans les SCA ou par la vidéo-surveillance. Près de 1 événement sur 4 est détecté par le personnel SCA.

Les données collectées pour les contresens interceptés et les accidents ont permis de réaliser les graphiques suivants.

Surreprésentation des personnes âgées

(Âge connu pour 112 événements sur 240)



Les conducteurs de 75 ans et plus sont à l'origine de plus d'1 contresens interceptés/accidents sur 2.

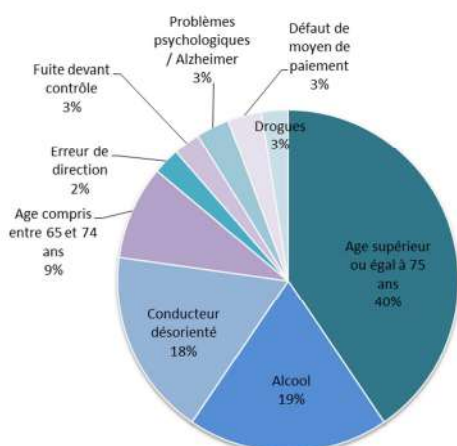
Pour cette tranche d'âge (≥ 75 ans), il s'agit :

- dans 44% des cas d'un demi-tour à la barrière ou gare de péage ;
- le conducteur est désorienté (exemple : Alzheimer) dans 31% des cas.

Pour la tranche d'âge <75 ans, le conducteur présente une alcoolémie positive dans près d'1 cas sur 3.

Les causes des contresens interceptés et accidents

(158 facteurs correspondant aux 126 contresens interceptés et accidents dont au moins un facteur est renseigné sur les 240)



Les principales causes liées au conducteur sont l'âge dans 1 cas sur 2 (49% de conducteurs âgés de plus de 65 ans), l'alcool pour 19% des cas et le fait d'un conducteur désorienté pour 18% des cas.