

Prises à contresens

Réponses apportées par les exploitants des autoroutes concédées

Groupe de travail :

Christophe ANZORAS
Marc BALMON
Jacques BOUSSUGE
Jean BUVAT
Anne-Sophie CAIRON
Pascal CONTREMOULINS
Patrick COUSSEMAEKER
Ghislaine DUVAL
Patrick FABREGAS
Damien TILLET

Pilote : Pierre VICEDO

ASF
SFTRF
ASFA
APRR
ASFA
SAPN
SANEF
AREA
ESCOTA
COFIROUTE

ATMB

Autre contribution :

Marc PETERS

Avocat au Barreau de
Bonneville

SOMMAIRE

Préambule

Partie 1 - Généralités

Partie 2 - Prévention des prises à contresens

Partie 3 - Gestion des prises à contresens

Partie 4 - La gestion de la communication et de la relation presse

Partie 5 - Point particulier au plan juridique et jurisprudentiel

Partie 6 - Thèmes d'approfondissement

Conclusion

Annexes :

Annexe 1 - Statistiques ASFA

Annexe 2 - Actions de prévention infrastructure et équipements

Annexe 3 - Procédures et consignes d'exploitation et de gestion des prises à contresens mises en œuvre dans chaque SCA

Annexe 4 - Fiche de retour d'expérience « élément de débriefing » ASF

Annexe 5 - Communication :

- Coupures de presse***
- Check-list des points à développer en réaction à un accident avec contresens***
- Conseils développés par Bison Futé***

Annexe 6 - Analyse juridique :

« Les Contresens et le Droit », établie par Maître PETERS, Avocat au Barreau de Bonneville

PREAMBULE

Le présent document n'est pas un guide, mais simplement un état des pratiques et des usages des sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes en matière de prévention et de gestion des contresens.

Les contresens sont devenus une véritable préoccupation pour les sociétés d'autoroutes et l'administration.

Un groupe de travail piloté par le Directeur du SETRA a été mis en place en 2003 pour traiter de ce thème sur l'ensemble du réseau routier français principal (autoroutes et routes nationales). Ce groupe de travail a cessé son activité fin 2004. Les exploitants autoroutiers ont décidé de poursuivre la réflexion au sein de l'ASFA.

Les informations disponibles chez les exploitants des sociétés concessionnaires d'autoroutes laissent apparaître que les manœuvres génératrices de contresens sont souvent le fait de conducteurs ne connaissant pas l'infrastructure autoroutière et / ou ses règles d'usage (personnes âgées, étrangers) ou dans un état comportemental incompatible avec la conduite d'un véhicule (personnes alcoolisées ou sous l'emprise de drogues ou de médicaments, personnes à tendance suicidaire ou présentant des problèmes psychiatriques).

Bien que ces manœuvres aient pour la grande majorité d'entre elles un caractère délictuel, il est apparu nécessaire aux exploitants autoroutiers français, face à la recrudescence d'accidents graves intervenus sur leur réseau suite à des prises à contresens, de réagir en vertu du principe de précaution et d'échanger sur leurs pratiques pour progresser ensemble.

RESUME

Le présent rapport traite du phénomène de prises à contresens sur autoroute concédée.

Il comprend dans une première partie un état statistique des informations disponibles chez les exploitants dans ce domaine (alertes, confirmation, accidents, ...).

Puis il fait le point sur les éléments de l'infrastructure (bretelles d'échangeurs, voirie locale entrée / sortie sur autoroute, aire de repos ou de service, gare de péage) pouvant générer des contresens et sur les mesures correctives ou préventives qui peuvent être prises.

Le rapport s'intéresse ensuite aux procédures de gestion des prises à contresens et notamment à la prise en charge de l'alerte, aux mesures immédiates d'information et de gestion du trafic destinées à éviter l'accident et le suraccident, aux procédures de retour à la normale.

Il s'intéresse enfin au thème de la communication et notamment aux relations avec les médias à chaud suite à un accident avec contresens, avec la presse technique spécialisée pouvant relayer les innovations du secteur autoroutier pour lutter contre les prises à contresens, et enfin aux éventuelles mesures ou campagnes d'information et de sensibilisation qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la connaissance du milieu autoroutier et de la conduite à tenir principalement chez les personnes âgées.

Un point particulier est fait en fin de rapport au plan juridique et jurisprudentiel. Il s'agit là de s'interroger sur le niveau d'exposition et de responsabilité de l'exploitant et de la société concessionnaire suite à des préjudices consécutifs à des prises à contresens et sur les éléments d'atténuation et d'exonération de cette responsabilité.

Le rapport liste enfin les thèmes d'approfondissement qui pourraient permettre de prolonger les réflexions.

Introduction

La société ATMB constate sur son réseau autoroutier depuis quelques années des prises à contresens répétées.

La société ATMB a fait procéder en 2001 et 2002 à un audit complet de l'infrastructure en vue d'apporter des solutions en termes d'aménagement visant à réduire le nombre des prises à contresens. Cet audit a fait l'objet d'un rapport en novembre 2002. L'ensemble des mesures correctives préconisées dans ce rapport a été mis en œuvre en 2003 au niveau infrastructure (des exemples sont donnés en partie 2).

ATMB a parallèlement mené en interne une réflexion sur les procédures de prise en charge de l'alerte contresens et de gestion de l'événement avec la production de trois procédures à destination du personnel du PC, de la viabilité et du péage, la mise en place d'équipements spécifiques en bretelles d'entrée sur la section en péage ouvert, la modification du logiciel péage pour empêcher les levées de barrières sans perturber les transactions en barrières pleines voies.

La société SAPN a elle aussi eu à déplorer sur son réseau 5 morts en 10 ans et a décidé de s'impliquer dans la mise au point de dispositifs innovants. SAPN a ainsi procédé à des expérimentations sur A13 - RN138 portant notamment sur un dispositif de détection par radar d'un véhicule en contresens, l'activation de panneaux lumineux « sens interdit », le renvoi d'une alarme radio au PCI, et le déclenchement d'un enregistrement vidéo en cas de détection.

Les ASF ont quant à elles mis en place des mesures d'alerte renforcée déclenchée à partir de leur Système d'Aide à l'Exploitation (SAE). La première saisie de l'événement contresens sur le SAE permet :

- de proposer à l'activation les PMV situés sur l'autoroute dans une zone de 30 km en amont de la position du contresens signalée. Si un seul PMV est trouvé dans cette zone de 30 km d'étendue, l'activation du premier PMV rencontré en dehors de cette zone est proposée. Pour le réseau du district de Toulouse, la zone d'étendue a été fixée à 7 km
- de proposer à l'opérateur central un message d'alerte Radio à destination de l'animateur Radio Trafic FM. Le programme en cours est alors coupé et le message d'alerte est diffusé à une fréquence de 2 minutes environ (avec la fonction « Traffic Announcement » activée).

Les ASF disposent également d'un programme d'équipement de sécurité dans lequel on retrouve une opération de prévention des prises à contresens par l'aménagement de l'infrastructure (séparation des voies bidirectionnelles, flèches directionnelles au sol, renforcement de la signalisation verticale). De façon à bien analyser les causes

possibles des contresens et agir efficacement, une fiche d'analyse détaillée des contresens confirmés a été mise en place début 2005 (cf. Annexe 4).

La société ESCOTA qui recense de nombreux contresens sur son réseau (390 contresens signalés dont 163 confirmés sur la période 2001-2004) a mis en place un observatoire en 2001 pour tenter de mieux appréhender ces phénomènes. Des procédures de gestion des contresens avec information des usagers et blocage de la circulation au moyen des équipements de gestion de la route (barrières d'accès) et des gares de péage sont en œuvre.

La société APRR a engagé des actions sur l'infrastructure et les équipements (séparation physique des flux de circulation), sur les procédures de gestion des événements et les consignes à mettre en œuvre, ainsi que sur les éléments de communication à délivrer aux clients (via Autoroute info et les panneaux à messages variables). La société a également mis en place sur une aire bidirectionnelle un dispositif de détection par boucles électromagnétiques d'un véhicule à contre sens, avec l'activation d'une alerte sonore et d'un panneau sens interdit lumineux.

Ayant déploré en l'espace de 15 jours (fin 2001/début 2002) deux contresens à l'origine d'accidents d'une extrême gravité (6 tués, 4 blessés graves, 9 blessés légers), AREA a lancé courant 2002 des réflexions sur les contresens.

Pour ce faire, le recueil des événements contresens signalés depuis 1993 a été affiné et une cartographie sur la période 1993-2001 a été réalisée. Fin 2002, les deux grandes sections dénombant le plus de contresens sur A49 et A48 ont été étudiées (secteurs « ouverts » en périphérie des grandes agglomérations de Valence et Grenoble) et des aménagements, concernant notamment la signalisation directionnelle, ont été entrepris.

Parallèlement les procédures de gestion de l'événement contresens ont été réactualisées. Elles ont abouti à la production de trois procédures à destination du personnel du PC, de la viabilité et du péage.

La cartographie des contresens est mise à jour chaque année et chaque contresens intercepté fait actuellement l'objet d'une fiche détaillée. Les sections d'A51 au sud de Grenoble, d'A430 aux abords d'Albertville, sur A43 et A41N autour de Chambéry ont été étudiées en 2004. Les abords des villes de Lyon (A43 et A432) et de Grenoble (A41S) sont en cours d'investigation.

COFIROUTE a recensé en 2004, huit contresens, sans conséquence corporelle. Cela représente un total de 22 accidents pour la période de 2000 à 2004 dont deux accidents ayant des conséquences corporelles (un mort, un blessé grave et cinq blessés légers).

Les exploitants autoroutiers ont tous eu à déplorer des contresens avec accidents, ont pris conscience de leur caractère inattendu et particulier et ont tous réagi à leur manière pour prévenir et gérer de tels événements.

Contexte

Problématique

Les accidents avec contresens ont représenté sur le réseau autoroutier français et pour la période 1999 à 2003, 0,2 % de l'ensemble des accidents corporels (source ASFA), **mais 3,9 % des accidents mortels. Ils ont causé la mort de 11 personnes en 2004.**

Le phénomène est cependant d'une plus vaste ampleur, car la grande majorité des contresens ne provoquent pas d'accident. Peu d'informations sont disponibles sur ces contresens qui se "solutionnent" d'eux-mêmes :

- Un relevé systématique d'ATMB depuis le 1^{er} janvier 2001 montre qu'en moyenne 1 contresens est signalé tous les 15 jours sur l'ensemble du réseau. On estime qu'environ 25% seulement des contresens signalés sont confirmés par une équipe d'intervention, et que 1 à 3% de la totalité des contresens génère un accident.
- Ces statistiques ATMB se recoupent avec celles réalisées par SAPN entre 1999 et 2001.
- SAPN totalise 41 contresens signalés en 2004, dont 21 ont été confirmés mais n'ont pas causé d'accident.
- L'observatoire mis en place par ESCOTA montre qu'en moyenne sur la période 2001-2004, un contresens est signalé tous les quatre jours et un contresens est confirmé tous les neuf jours. Un peu moins de 10 % des contresens confirmés génèrent un accident.
ESCOTA a recensé 96 contresens en 2004 dont 36 contresens confirmés ayant entraîné 1 accident corporel (2 blessés légers) et 5 accidents matériels.
- En 2004, les ASF ont déploré sur leur réseau 3 accidents mortels (4 tués), 5 corporels (7 blessés graves et 12 blessés légers) et 7 matériels, et près de 141 contresens confirmés sans accidents matériels. Au-delà de ces chiffres, les ASF notent 142 fausses alertes (contresens pour lesquels aucune confirmation n'a été donnée ni par les agents ASF, ni par les forces de l'ordre).
L'opération de prévention ASF a été inscrite dans son contrat d'entreprise en cours pour un montant de 1 million d'Euros.
- APRR a enregistré pour sa part en 2004, 2 accidents mortels (2 tués) et 4 accidents corporels (2 blessés graves et 2 blessés légers) et, de 2002 à 2004, 20 accidents sur contresens dont 5 mortels.
- L'observatoire mis en place depuis 1993 chez AREA indique que sur les 12 dernières années, un contresens est signalé tous les 11 jours et un contresens est confirmé tous les 24 jours (respectivement 9 jours et 21 jours pour les 5

dernières années). 9 % des événements signalés génèrent un accident dont 4 % sont corporels.

- SANEF a quant à elle déploré sur son réseau 5 accidents mortels et 8 accidents corporels (4 blessés graves et 5 blessés légers) en 2003. A noter que 25% des contresens se concluent par des accidents.
- SFTRF enregistre entre 15 et 20 contresens signalés en 1997-2005 pour 5 contresens confirmés (moyenne inférieure à 1 contresens par an).
- COFIROUTE a recensé en 2004 huit contresens, sans conséquence corporelle. Cela représente un total de 22 accidents pour la période de 2000 à 2004.

Les éléments statistiques détaillés de l'ASFA figurent en annexe 1.

Les accidents qui découlent des prises à contresens sont souvent très graves, mais le risque réel d'occurrence d'un accident avec contresens est particulièrement faible. On pourrait décider de ne pas investir sur cette thématique au vu du "faible" enjeu de sécurité que cela représente.

Sans prendre une position si tranchée, il convient de conserver à l'esprit la "faiblesse relative" de l'enjeu, afin de ne pas mettre en regard des aménagements disproportionnés en terme d'investissement, et pouvant en outre occasionner une gêne ou un danger pour les usagers ordinaires du réseau (voir l'analyse juridique au chapitre 5).

A titre d'illustration, l'ensemble des mesures préconisées et mises en œuvre en 2003 sur les 110 km d'autoroute concédée à ATMB a représenté un montant TTC total de travaux de 230 000 € et a concerné des reprises de signalisation horizontale et verticale, des compléments de balisage et des reprises d'ilots et de trottoirs.

ATMB a depuis complété le dispositif d'une part par des barrières de fermeture des bretelles d'accès associées à des Panneaux d'Information sur Accès (PIA) (système de péage ouvert), et d'autre part par une modification de l'informatique de péage permettant de bloquer les transactions en voie et laisser les barrières abaissées en cas d'alerte contresens. Le coût TTC de ces aménagements supplémentaires a représenté environ 1,3 M€.

Plus globalement, chacune des sociétés d'autoroutes s'est engagée dans un programme d'investissement pluriannuel d'environ 1 M€ pour lutter contre ce fléau.

Définition du contresens

Un contresens est caractérisé par la circulation d'un véhicule dans le sens contraire du sens prévu sur une voie de circulation. Cette définition générale englobe quelques cas qui ne sont pas pris en compte dans la présente réflexion :

- Les marches arrière, sur BAU, bretelle ou en section courante : les circonstances sont différentes de celles des contresens en marche avant (vitesse) et l'on a généralement affaire à un conducteur attentif à la manœuvre qu'il entreprend même si celle-ci est dangereuse pour lui comme pour les autres;

Ces cas ne seront pas évoqués, ni dans l'examen de l'infrastructure et les propositions adoptées, ni dans les dispositifs ou équipements anti-contresens.

Facteurs prépondérants

Dans l'ensemble des accidents à contresens, on retrouve certains facteurs plus présents que dans l'ensemble des accidents.

On note en particulier :

- Une plus forte occurrence des contresens dans les zones à péage ouvert (présence d'échangeurs sans barrières de péage). Sur le réseau ESCOTA, près de la moitié des contresens a pour origine l'entrée à contresens par un échangeur.
- Une part significative des prises à contresens se déroulent la nuit. De 50 à 60% des contresens signalés ont lieu de nuit. Cela peut s'expliquer par la moins bonne lisibilité des échangeurs et le faible trafic.
- Une plus forte proportion de conducteurs avec un taux d'alcoolémie illégal dans les accidents de contresens. 17 % des conducteurs à l'origine d'un contresens étaient sous l'emprise de l'alcool sur le réseau ESCOTA (période 2001-2004).
- Une surreprésentation des personnes âgées dans les accidents à contresens (70 % des cas recensés de 2001 à 2004 sur le réseau ESCOTA). Il apparaîtrait également que des usagers ayant subi un choc émotionnel important ou connaissant des problèmes psychologiques ou sous l'emprise de médicaments soient davantage enclins aux prises à contresens ;
- On peut noter également des contresens qui pourraient avoir comme origine une tentative de suicide.

Les différentes origines des contresens

Les prises à contresens peuvent être de différentes origines, certaines sont plus difficiles à prévenir que d'autres notamment par une action sur l'infrastructure. On retiendra les origines possibles suivantes :

1. Arrivée dans le bon sens sur bretelle et prise à contresens de la section courante ou sortie de l'autoroute par une bretelle d'entrée.
2. Entrée à contresens sur autoroute depuis aires de repos ou de service
3. Entrée depuis le réseau secondaire par une bretelle de sortie et poursuite à contresens en section courante.
4. Passage sur l'autre chaussée (bretelle bidirectionnelle de diffuseur).
5. Demi-tour sur plate-forme de barrière de péage pleine voie (refus de payer, refus de prendre l'autoroute,...).
6. Demi-tour en section courante en pleine voie ou sur bretelle
7. Entrée à contresens dans une zone de basculement.

L'observatoire mis en place sur le réseau ESCOTA met en évidence un très grand nombre (près de 50 %) d'origine de contresens correspondant au cas 1 et 3 sur échangeur (très peu de cas correspondant à des prises de contresens à partir d'aires : cf. cas 2 ci-dessus). Les cas 5 et 6 représentent également près de la moitié des prises à contresens

Le cas 6 semble difficilement pouvoir être résolu par une action sur l'infrastructure qui interdirait ces manœuvres.

Le cas 7 doit être traité par le respect des dispositifs de balisage propres au basculement de circulation.

Dans les autres cas, certaines configurations particulières de l'infrastructure peuvent éventuellement favoriser une prise à contresens. Une modification de l'infrastructure peut alors être envisagée.

Le chapitre qui suit fait le point des cas de figure rencontrés et reprend pour chacun de ces cas les mesures correctives adoptées.

I/ Modifications de l'Infrastructure

Objet

Ce chapitre présente les principales remarques sur la géométrie et les équipements des points singuliers d'un secteur autoroutier concédé les plus significatifs vis-à-vis du risque de prise à contresens et les solutions apportées par l'une ou l'autre des SCA.

Les actions de prévention portant sur l'infrastructure et les équipements, recommandées par les SCA figurent en annexe 2.

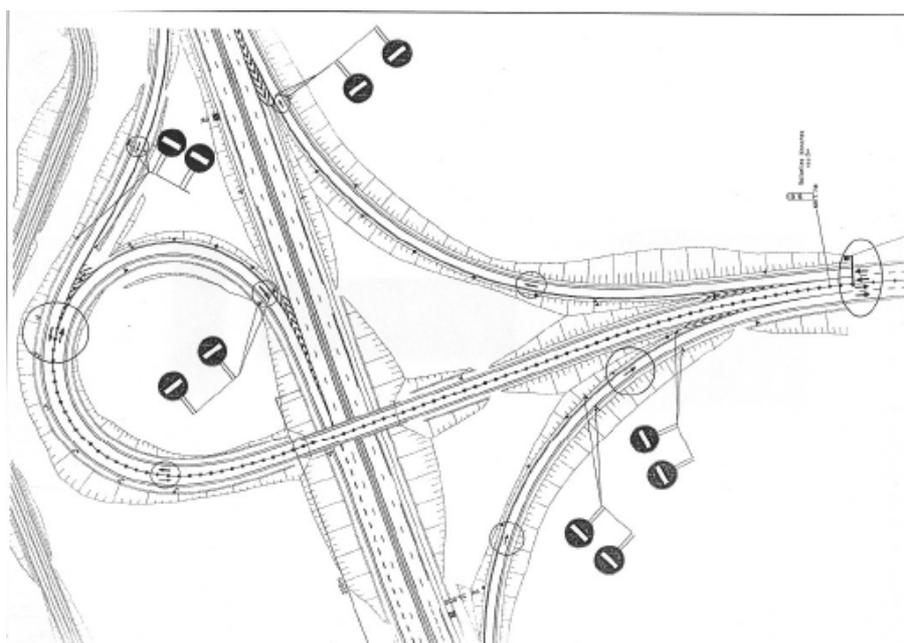
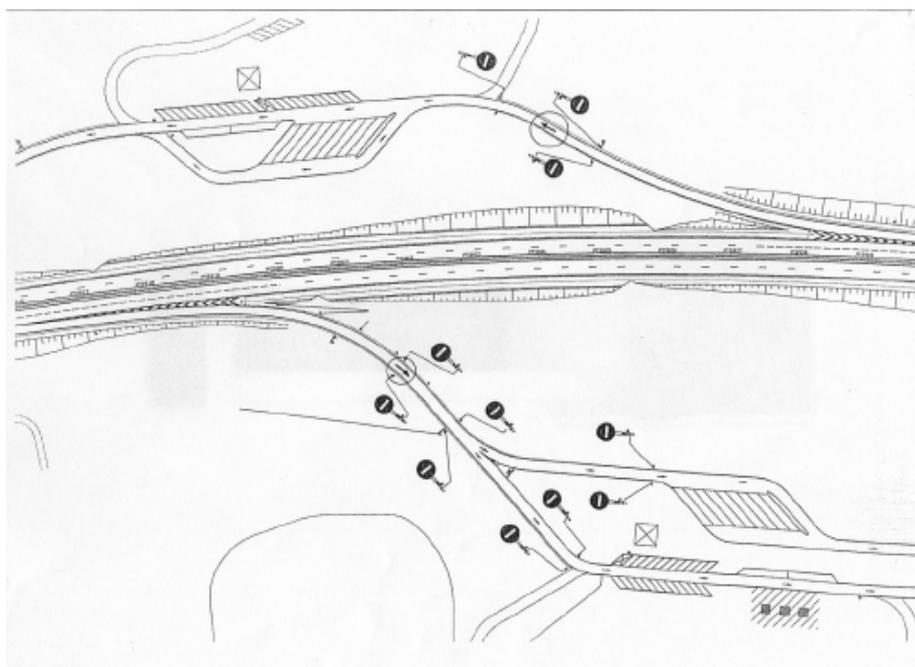
Les actions préventives les plus communément mises en œuvre au niveau infrastructure consistent :

- à améliorer la signalisation horizontale et verticale au niveau des points de choix en entrée d'autoroute au droit des échangeurs ;
- à mieux séparer les voies de circulation sur les bretelles bidirectionnelles des échangeurs ;
- à mieux signaler les sens de circulation au niveau des entrées / sorties d'aires de repos ou de service et sur les bretelles à sens unique d'échangeurs ou diffuseurs.

Ces actions sont reprises de façon synthétique dans les recommandations générales émises par ASF ci-après et illustrée et complétées ensuite par des cas rencontrés sur le réseau autoroutier français.

**Recommandations
générales ASF**

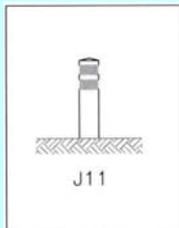
**Signalisation
horizontale et de
police**



1. Arrivée dans le bon sens sur bretelle et prise à contresens de la section courante ou sortie de l'autoroute par une bretelle d'entrée

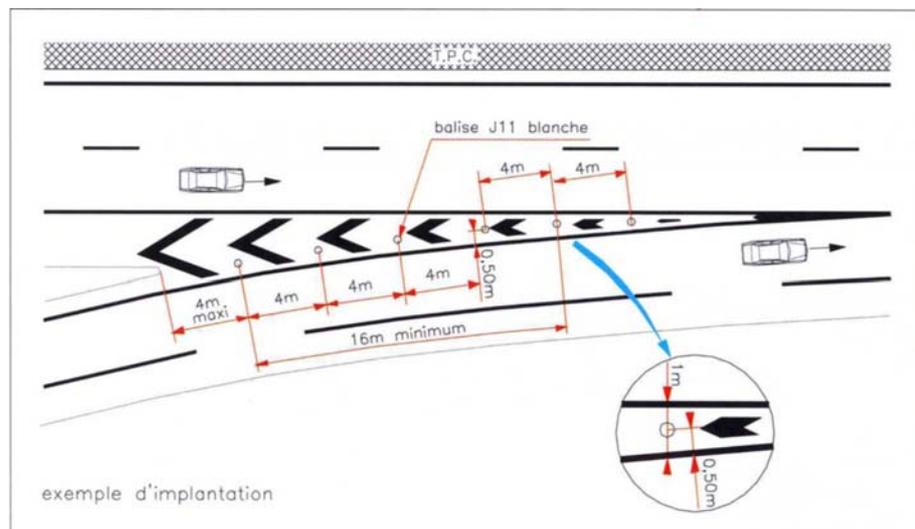
En ce qui concerne les prises à contresens de ce type, un aménagement commun à toutes les bretelles peut être mis en place. Cet aménagement est décrit ci après.

Aménagement d'extrémité de bretelle d'entrée sur autoroute ou convergent



Le cas d'entrée à contresens à partir d'une bretelle d'entrée sur la section courante peut se produire à n'importe quelle bretelle d'entrée d'échangeur, quel qu'en soit le type, avec ou sans péage, ou à la sortie d'une aire de repos.

Les extrémités de ces bretelles ont toujours la même géométrie, conforme à l'ICTAAL⁽¹⁾. L'aménagement proposé pour limiter les prises à contresens n'est pas spécifique à un endroit particulier, et consiste à mettre en place des balises J11 sur le zébra du convergent comme indiqué sur le schéma ci dessous (extrait du guide "Equipements des routes interurbaines") :

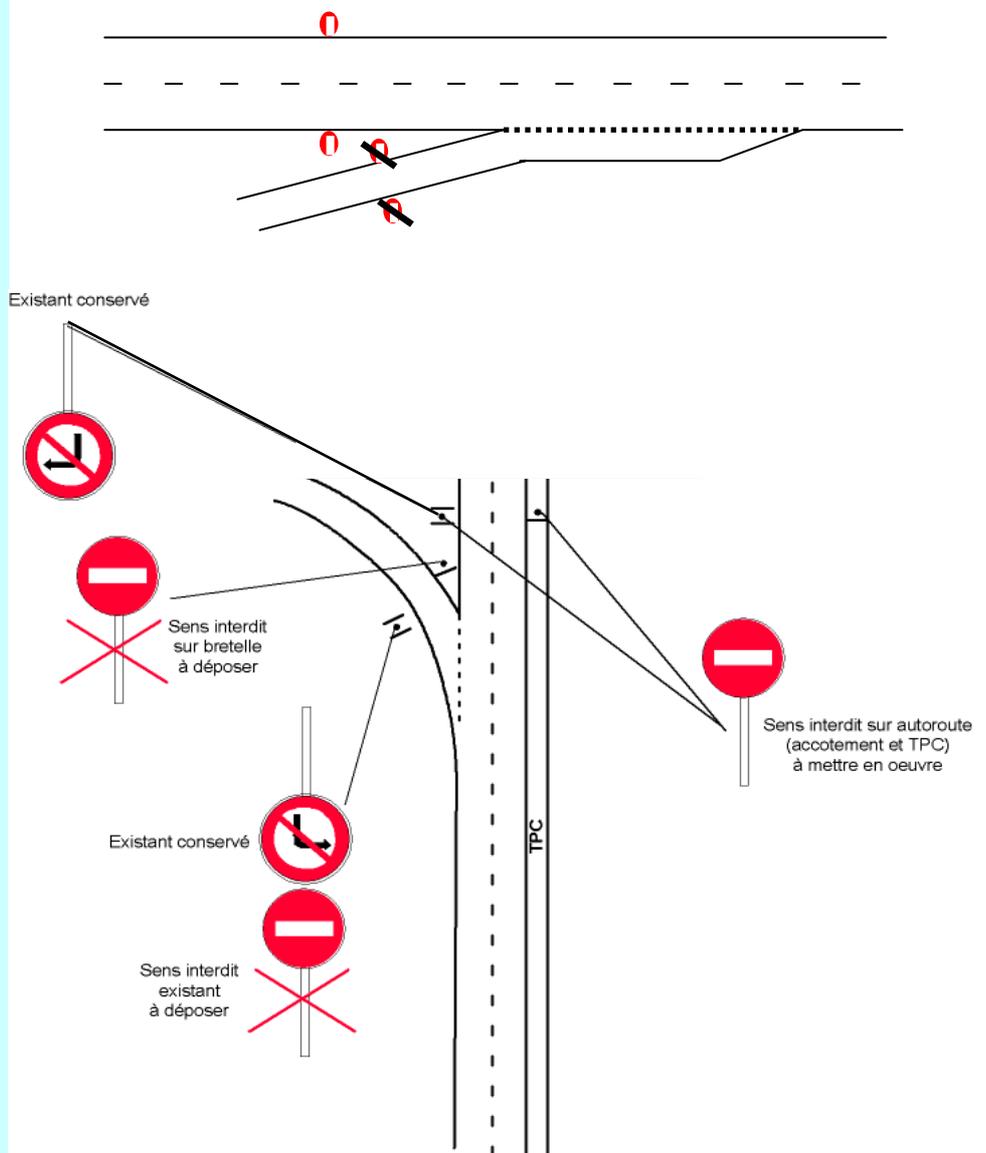


Ce dispositif renforce la signalisation horizontale, et dissuade les manœuvres de demi-tour sur le zébra. Les demi-tours ne sont donc plus possibles qu'au-delà du nez de l'îlot, où les véhicules sont déjà nettement guidés dans le sens normal de circulation.

⁽¹⁾ Instructions sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison

Signalisation de police dans les diffuseurs AREA en bretelle et section courante

Les panneaux de sens interdits placés en fin de bretelle d'entrée sur l'autoroute sont supprimés tandis que 2 panneaux de sens interdits (porte) sont ajoutés en section courante pour un usager circulant à contresens. L'emplacement de celui en accotement de section courante doit être tel qu'il serve pour la section courante et pour la bretelle d'entrée. L'idée consiste à privilégier un contresens sur la bretelle plutôt qu'un contresens en section courante. En effet, certains usagers circulant à contresens en section courante et déjà « perdus » hésitent à commettre une nouvelle infraction en prenant une bretelle à contresens alors que rien n'indique qu'ils n'ont pas le droit de rester à contresens en section courante.



Signalisation de police dans les diffuseurs AREA en bretelle et section courante

Photo illustrant 2 sens interdits en section courante



2. Entrée à contresens sur autoroute depuis les aires de repos ou de service

**Marquage
complémentaire
Flèches au sol sur
bretelle et
panneaux de
police**

Une autre mesure peut être appliquée pratiquement systématiquement sur l'ensemble des bretelles d'échangeur et voies de sortie d'aire de repos.

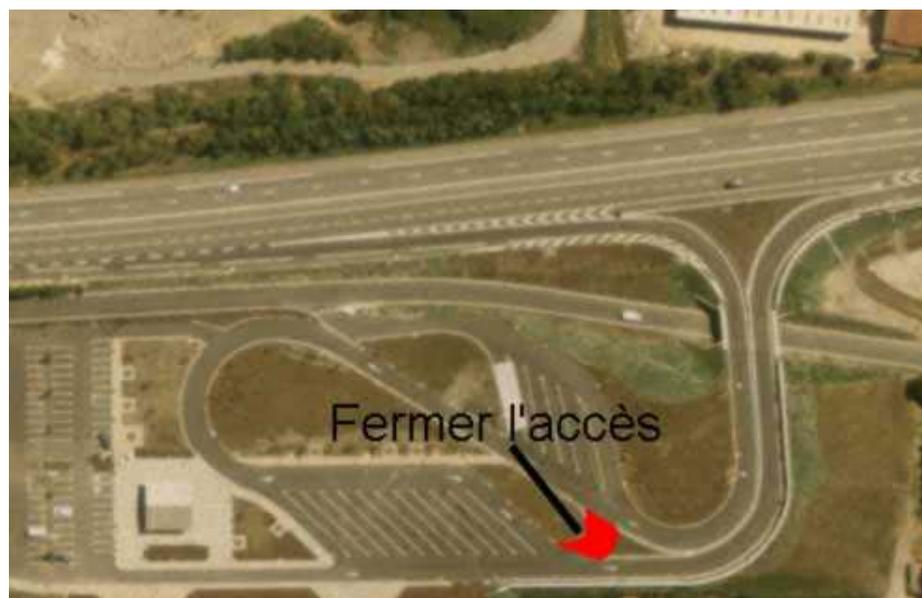
Il s'agit de la mise en place de flèches directionnelles placées à l'extrémité des bretelles, et permettant de limiter d'éventuelles confusions sur le sens de circulation, conformément au paragraphe 115.3 C-6 de l'instruction sur la signalisation. Ces flèches peuvent également être répétées sur la bretelle "en confirmation", afin d'alerter une personne qui se serait engagée à contresens malgré la première flèche.

**Aire unilatérale du
téléphérique du
Salève sur A40**

L'aire du téléphérique du Salève est située au PR 59+420. Elle n'est accessible que dans le sens des PR croissants (Chamonix -> Lyon).

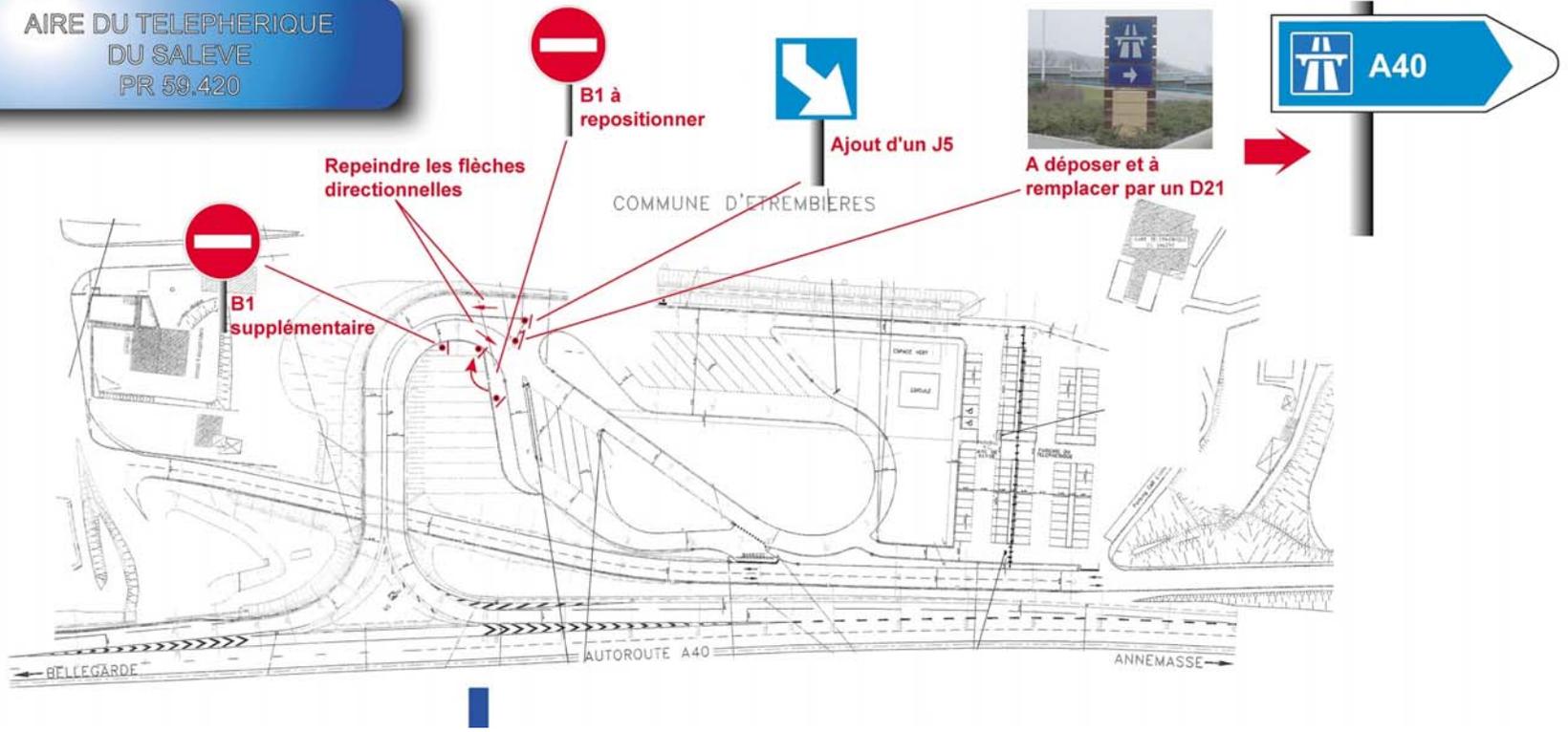
Le risque de prise à contresens est sensiblement plus élevé sur cette aire de repos à cause de la proximité de l'entrée et de la sortie. Une amélioration peut être obtenue en séparant physiquement les deux sens de circulation, en supprimant la liaison marquée en rouge sur la photo ci dessous.

Des flèches directionnelles marquées dans les bretelles sont à renforcer.





AIRE DU TELEPHERIQUE
DU SALEVE
PR 59,420



3. Entrée depuis le réseau secondaire par une bretelle de sortie et poursuite à contresens en section courante

Actions sur la signalisation horizontale du réseau secondaire

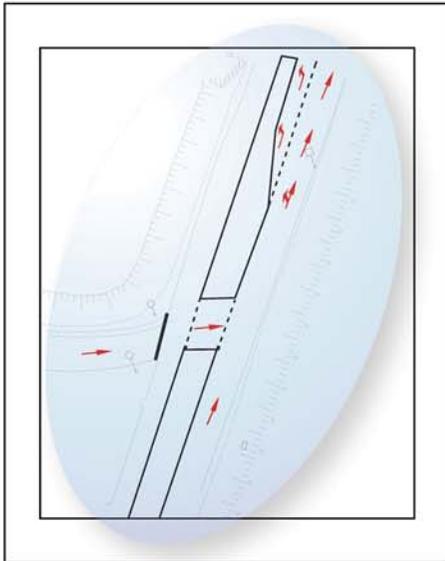
Diffuseurs – entrée sur Autoroute depuis la voirie locale – clarification marquage au sol

La voie de tourne-à-gauche sur le réseau secondaire pour entrer sur l'Autoroute débute au droit de la voie de sortie. Les panneaux de signalisation directionnelle associés sont placés au même endroit. **Un usager peut donc croire que la signalisation d'entrée sur Autoroute concerne ce qui est en réalité la bretelle de sortie.**

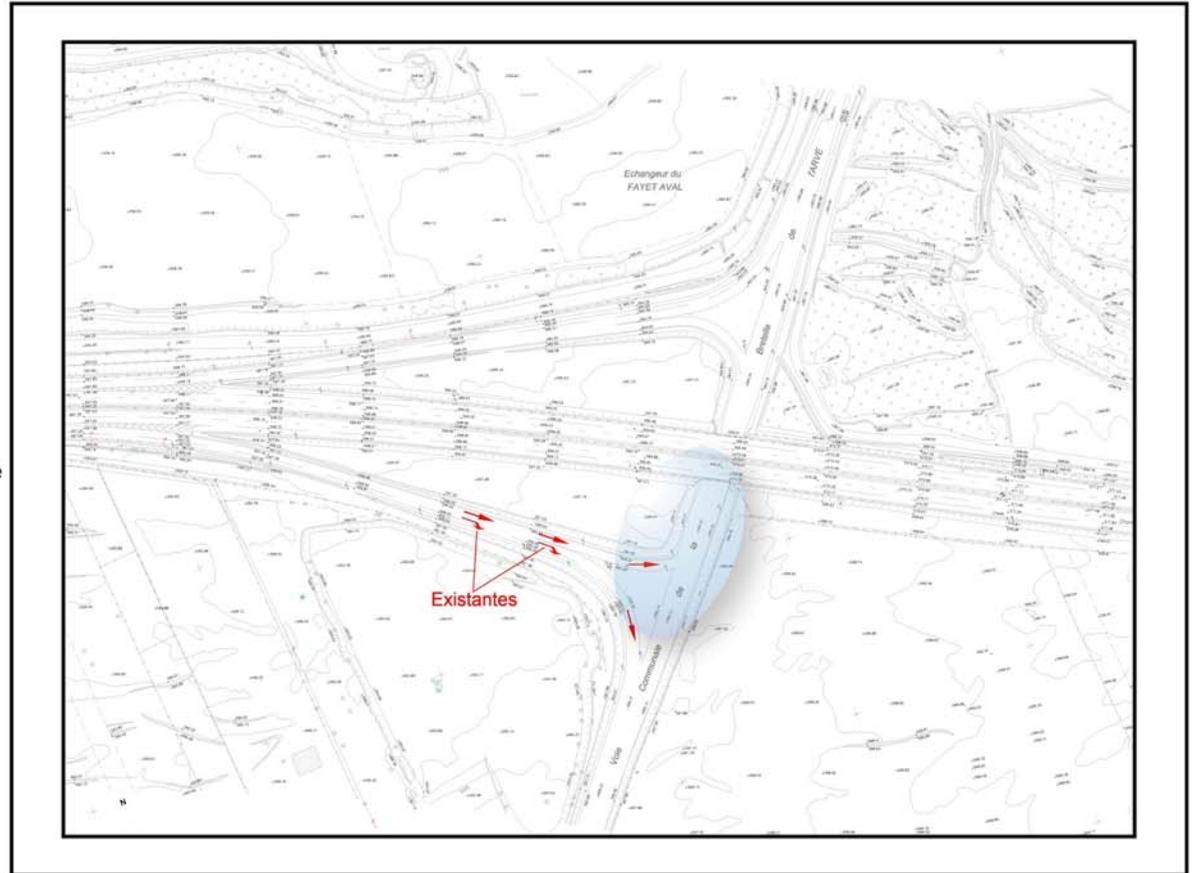
Il est préférable de faire débiter le tourne-à-gauche 25m plus loin, afin d'éliminer cette confusion possible.

Des flèches directionnelles pourraient être placées sur la voie d'insertion sur la bretelle de sortie, en plus de celles en extrémité de bretelle (cf. marquage complémentaire), afin d'éviter une entrée à contresens.

**ECHANGEUR DE PASSY
PR 1.650**



- Décalage du TAG vers le passage inférieur.
- Mise en place de flèches directionnelles et bidirectionnelle

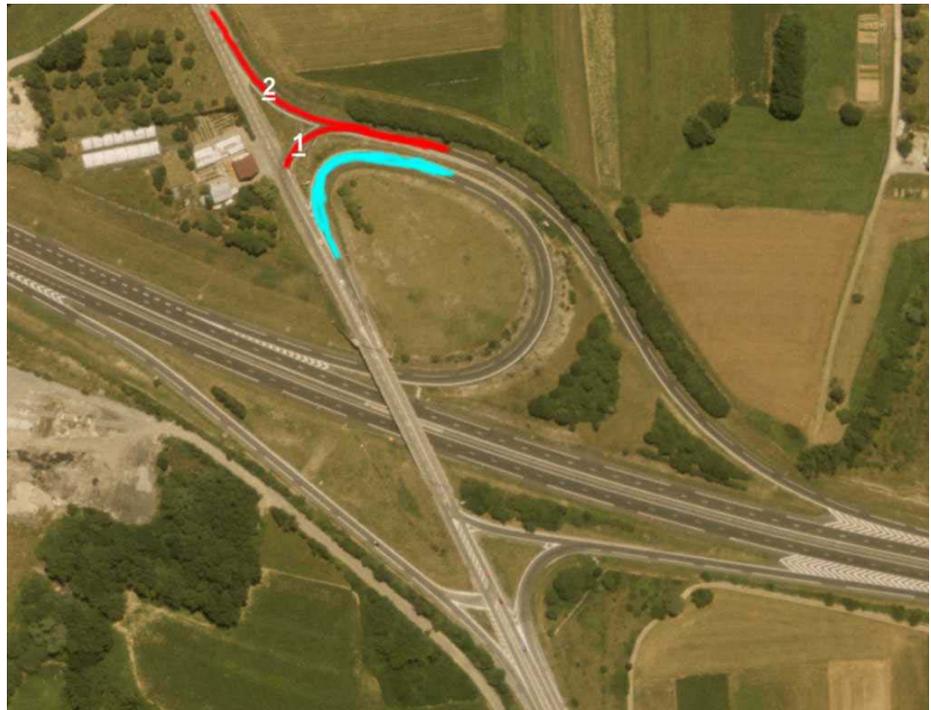


Diffuseur de la vallée verte sur A40

C'est un échangeur permettant pratiquement tous les mouvements. Seule l'entrée sur A40 en direction de Chamonix en venant du nord n'est pas possible. La bretelle d'entrée vers Chamonix (notée en bleu sur la photo ci dessous), n'est pas accessible en tourne-à-gauche.

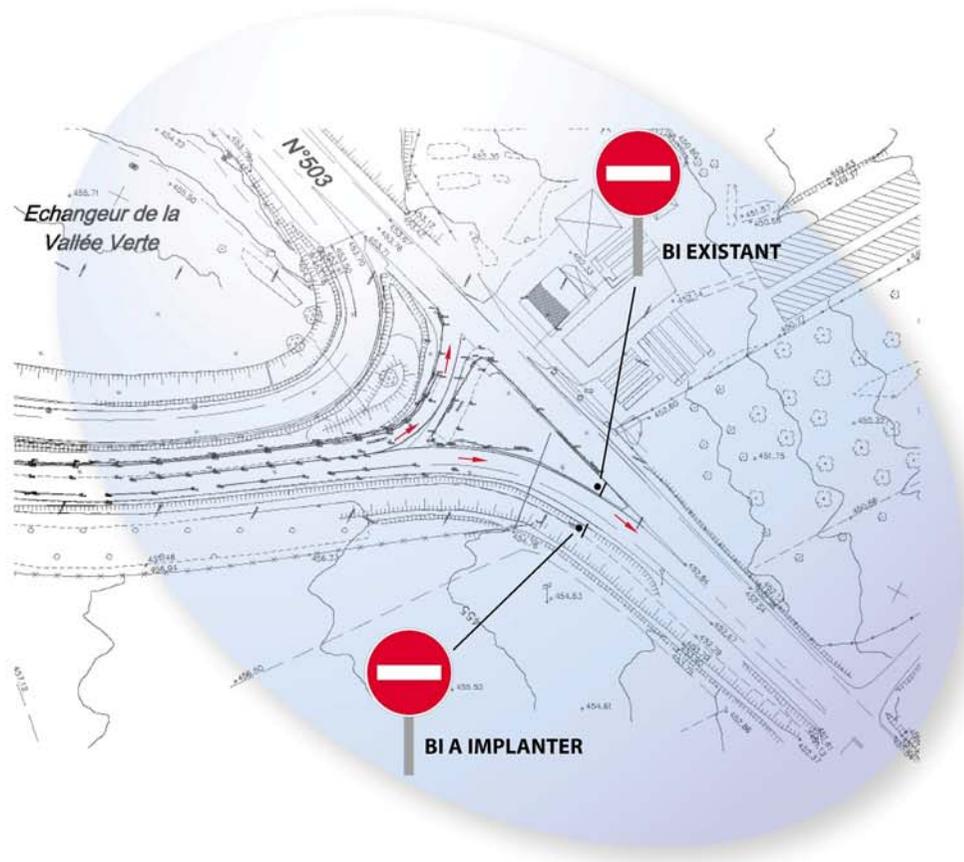
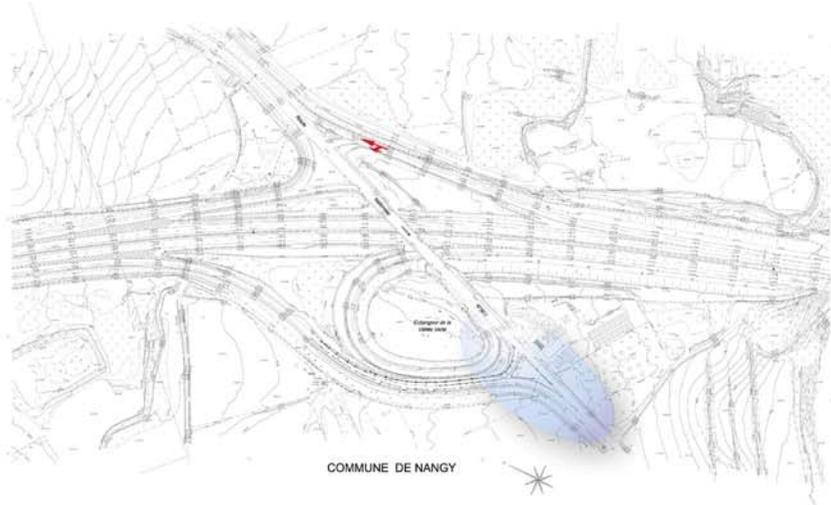
La bretelle de sortie (marquée en rouge) est gérée par un carrefour à feux, **dont la configuration peut, étant donné le mouvement manquant, inciter les usagers à prendre la bretelle 1 à contresens**. De plus, des usagers venant du sud ayant "manqué" la bretelle d'entrée (bleue), peuvent penser se rattraper en empruntant la bretelle 1. Seule la refonte complète du carrefour semble pouvoir résoudre cette ambiguïté.

A défaut, il a été mis en place des flèches directionnelles au sol afin de renforcer la lisibilité du fonctionnement du carrefour. Sur l'autre bretelle (2), le B1 a été doublé.





ECHANGEUR DE LA
VALLEE VERTE
PR 46.840



4. Passage sur l'autre chaussée - bretelle bidirectionnelle de diffuseurs

SFTRF -
Clarification des
sens de
circulation par de
la signalisation de
police



Action sur la signalisation et la direction

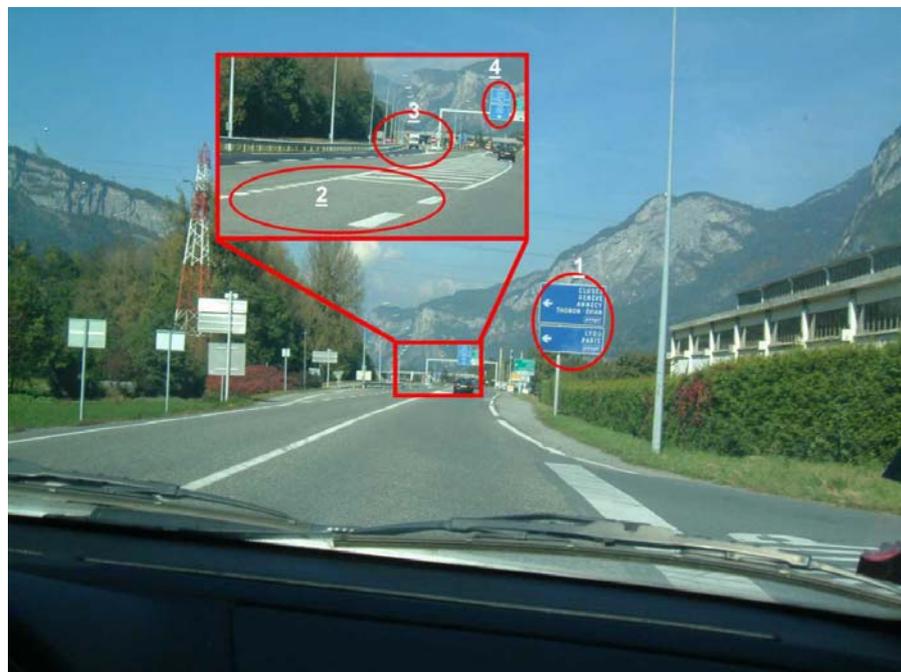
Diffuseur - Clarification signalisation verticale de direction

La photo ci-dessous a été prise sur une route nationale.

Le panneau directionnel **1** indique que pour entrer sur l'Autoroute il faut tourner à gauche. Mais le premier tourne-à-gauche rencontré (**2**) n'est pas celui de l'autoroute, mais un accès situé juste en face de la bretelle de sortie venant de l'autoroute (**3**). **En suivant strictement les indications du panneau de pré-signalisation, on peut donc emprunter naturellement ce tourne-à-gauche et se diriger à contresens sur la bretelle de sortie.**

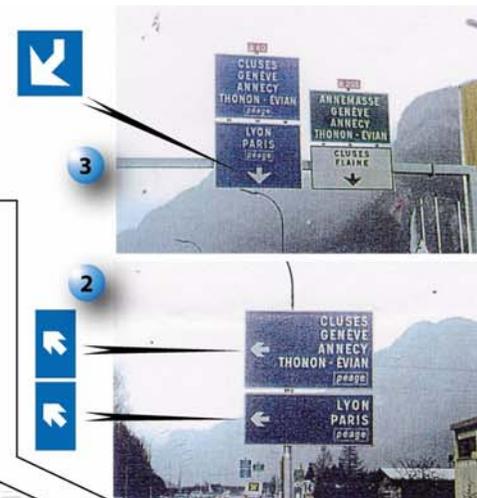
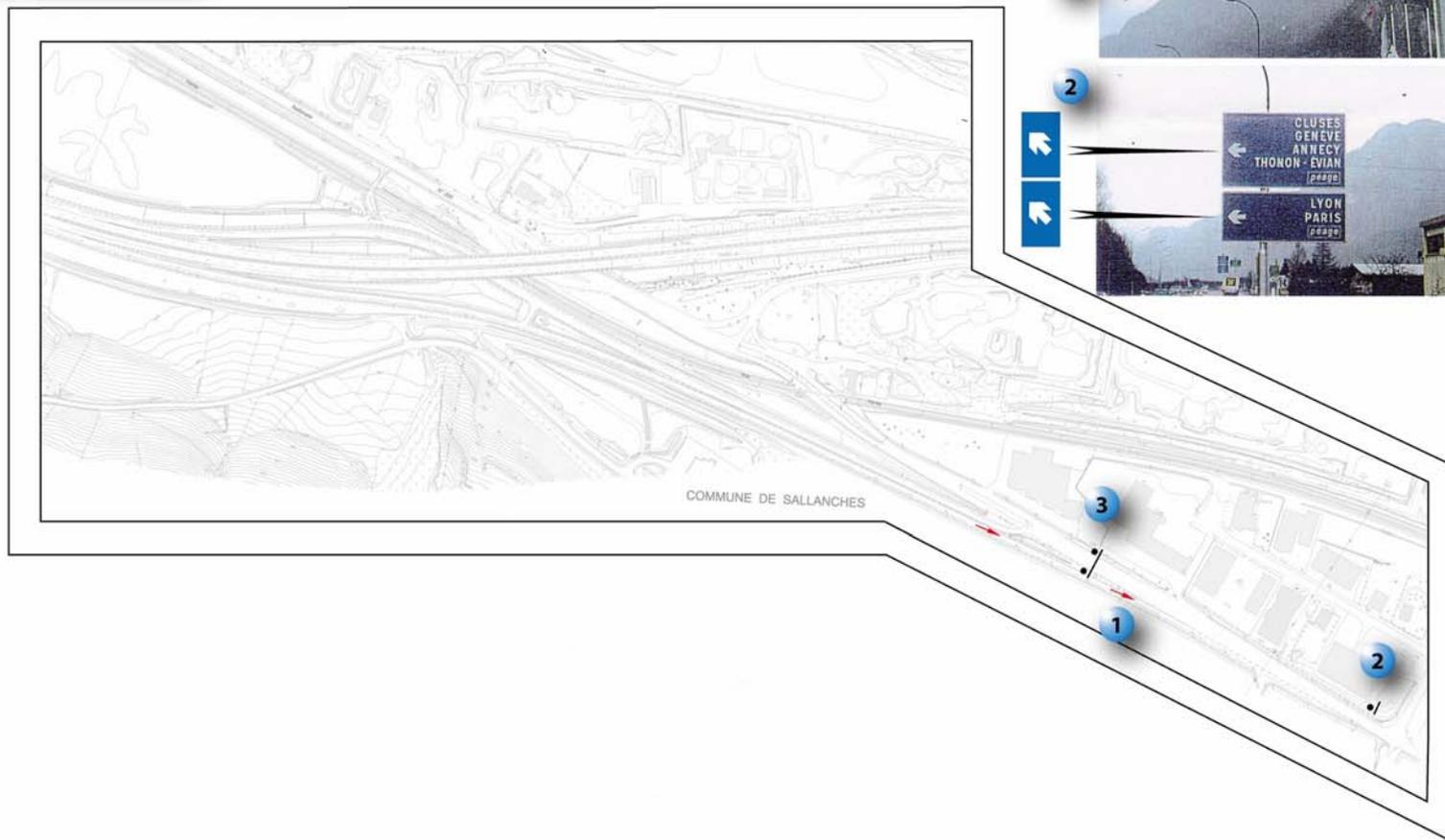
De plus, le panneau **4** indique la direction tout droit pour l'autoroute, ce qui peut laisser supposer que cette direction est différente de celle indiquée par le premier panneau, et qui renforce davantage les possibilités de confusion.

Il serait préférable de supprimer le panneau **1** (la pré-signalisation RN peut aussi être supprimée), et de remplacer sur le panneau **4** la flèche tout droit par une flèche brisée à gauche, indiquant où se trouve le tourne-à-gauche pour accéder à l'autoroute.



ECHANGEUR DE SALLANCHES
PR 9.450

- 1 Ajout d'une flèche directionnelle au niveau de l'extrémité de la bretelle de sortie.



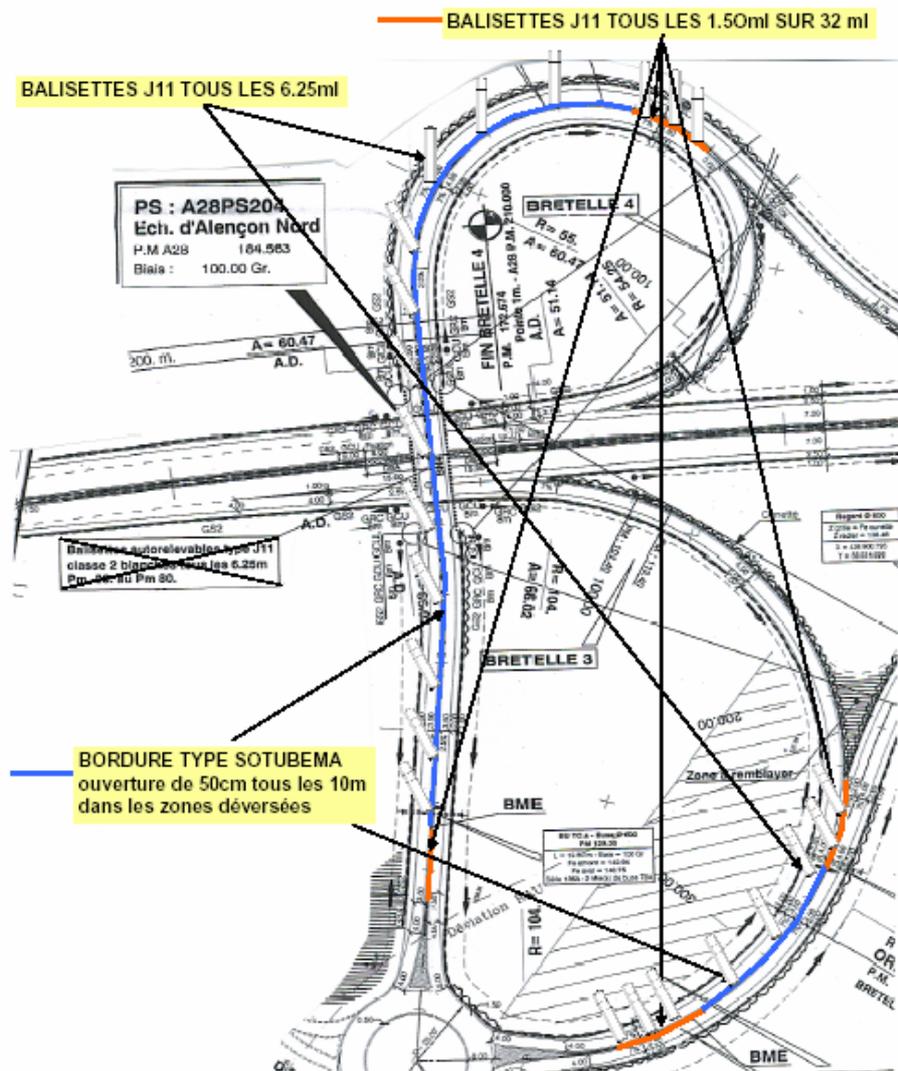
Diffuseur avec péage ouvert

C'est un échangeur complet. Les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute sont équipées de leurs propres barrières de péages.

Les barrières de péages empêchent les prises à contresens de la section courante. **Cependant, les sens de circulation ne sont pas séparés sur le passage supérieur (marqués en rouge), ce qui rend possible la prise à contresens des bretelles.** Vu la complexité du carrefour adjacent, la séparation par des balises J11 de ces deux sens de circulation pourrait éviter d'éventuelles manœuvres de marche arrière sur les bretelles (si l'exploitation de l'échangeur le permet).



La nature du dispositif de séparation des voies dépendra des contraintes d'exploitation notamment pour le Service Hivernal. Certaines sociétés adopteront des balises amovibles, d'autres le marquage horizontal avec protubérances ou barrettes, ou des dispositifs plus lourds (cf. cas Cofiroute et ASF ci-après).



Exemple de mise en place de bordures type SOTUBEMA et de balisettes J11 sur un échangeur d'Alençon Nord - COFIROUTE

**Séparation des
voies
bidirectionnelles
et renforcement
de la
signalisation**

Exemples sur ASF :

Echangeur de Bollène (A7) :

**Combinaison de miniGBA et de dispositif BOA (au niveau
de l'ouvrage)**



Flèches directionnelles peintes au sol



**Séparation des voies
bidirectionnelles et
renforcement de la
signalisation**

Echangeur d'Orange Centre (A7) :

Combinaison de miniGBA, de balises J11, d'ITPC métallique et de flèches directionnelles

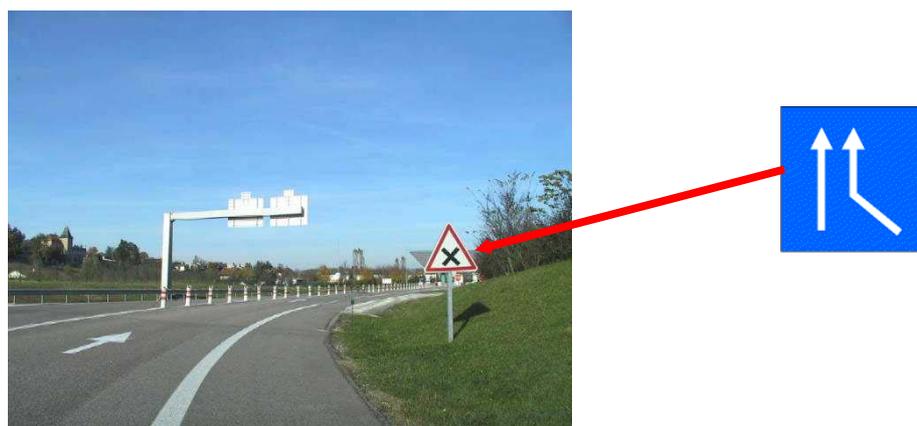


Signalisation dans les diffuseurs AREA en système fermé type trompette

Séparation des bretelles d'entrée et de sortie par des balises avec chaînes au-delà des convergent des bretelles de sortie et divergent des bretelles d'entrée.



Au niveau de la jonction des 2 bretelles de sortie, le panneau de danger signalant un carrefour classique AB1 (croix) est remplacé par un panneau C28 (1 voie +1 voie) ou C29 (2 voies en 1).



Signalisation dans les diffuseurs AREA en système fermé type trompette

Dans la trompette, les 2 sens de circulation sont séparés par une bande blanche avec un marquage à protubérance.



Les flèches au sol rappellent à l'utilisateur le sens de chaque voie. Des balises blanches J11 sont placées dans le musoir séparant le flux sortant de l'autoroute et celui qui s'apprête à y entrer. 2 sens interdits juste après ce musoir de part et d'autre de la bretelle de sortie forment un barrage visuel. Un troisième sens interdit suit parfois.

Le sens interdit B1 et la balise J5 dans le divergent sont positionnés côte à côte.



5. Contresens au niveau des barrières de péage pleine voie suite au caractère infranchissable des TPC

On constate, suite à un refus de payer ou bien une crainte liée à l'absence de monnaie, des demi-tours avant franchissement de barrière pleine voie.

De plus en plus, les exploitants condamnent physiquement le franchissement du terre plein central du fait notamment de la présence de voies télépéage côté terre plein central. Les demi-tours se font par conséquent sur la même chaussée sans possibilité de franchissement du TPC et donc en contresens.

L'exploitant est quelque peu démuni pour prendre en charge le client. Celui-ci est repérable par les personnels en gare et des procédures curatives peuvent être enclenchées.

SAPN expérimente un dispositif d'alerte du conducteur en contresens depuis le premier PS ou portique situé en amont de la BPV sur A14. Repérage par caméra / DAI ou radar et l'alerte est donnée par un panneau lumineux « sens interdit ». Il sera intéressant là encore d'observer le comportement de l'utilisateur qui se retrouve face à un panneau sens interdit.

Exemples de dispositifs de fermeture des ITPC en amont d'une BPV

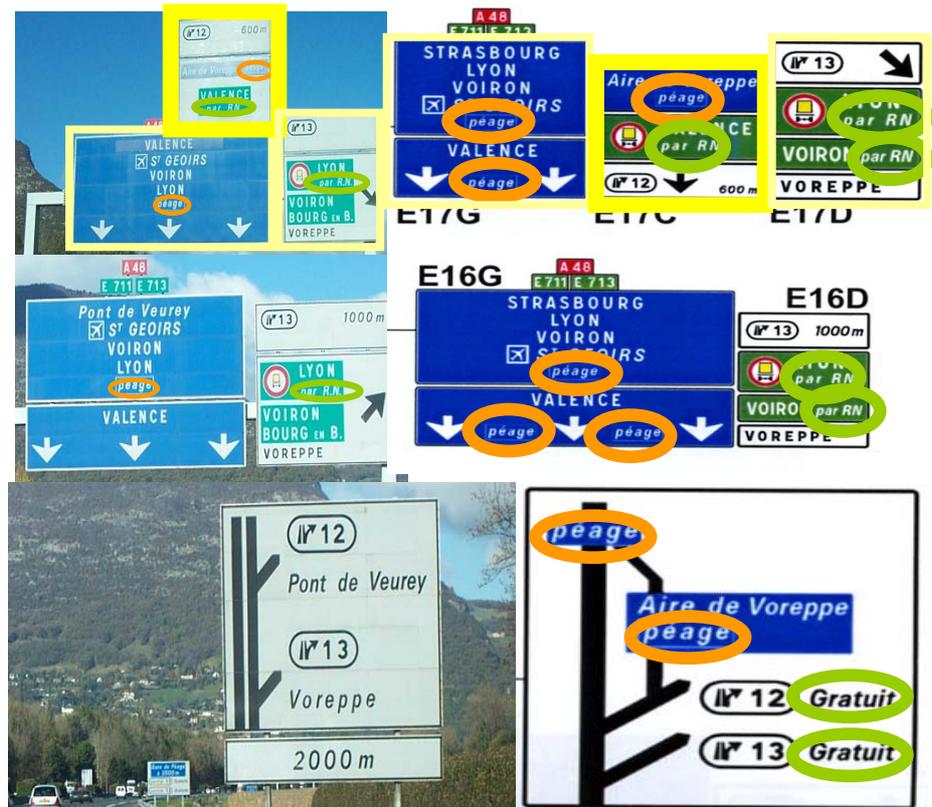
- **Portail sur rail**



- **Barrières levantes avec glissières métalliques**



Exemple de traitement sur A48 en sortie de Grenoble (direction Lyon/Valence)



1. Homogénéisation des mentions en filante (nature et ordre) avec distinction du pôle VALENCE (A49)

2. Simplification de l'ensemble du portique au droit de l'échangeur 13 avec affectation de la voie lente à la sortie VALENCE par RN

3. Renforcement des mentions « **péage** » et « **gratuite** » sur toute la séquence de signalisation et ajout d'un diagrammatique indiquant que l'aire est sous péage

II/ Mise en place d'équipements anti-contresens

Après l'examen de l'infrastructure existante et quelques propositions de modifications, essentiellement en signalisation, sont présentés ici certains équipements spécialement destinés à empêcher les prises à contresens.

Aucun de ces équipements n'est aujourd'hui homologué. Leur utilisation nécessite donc une autorisation spéciale de la DSCR. La liste de ces équipements n'est pas nécessairement exhaustive mais donne une vision assez complète des moyens d'action possibles.

Ces équipements peuvent être classés en deux catégories :

- Les dispositifs de détection et d'alerte
- Les dispositifs d'arrêt

Dispositifs de détection et d'alerte de l'automobiliste

Ces systèmes fonctionnent sur le principe suivant :

- Détection du véhicule à contresens
- Alerte de ce véhicule
- Transmission (éventuelle) de l'alerte au PC, qui active les mesures d'alerte aux autres usagers et aux équipes d'intervention

Ces systèmes diffèrent par le mode de détection et le type d'alerte envoyé au véhicule à contresens.

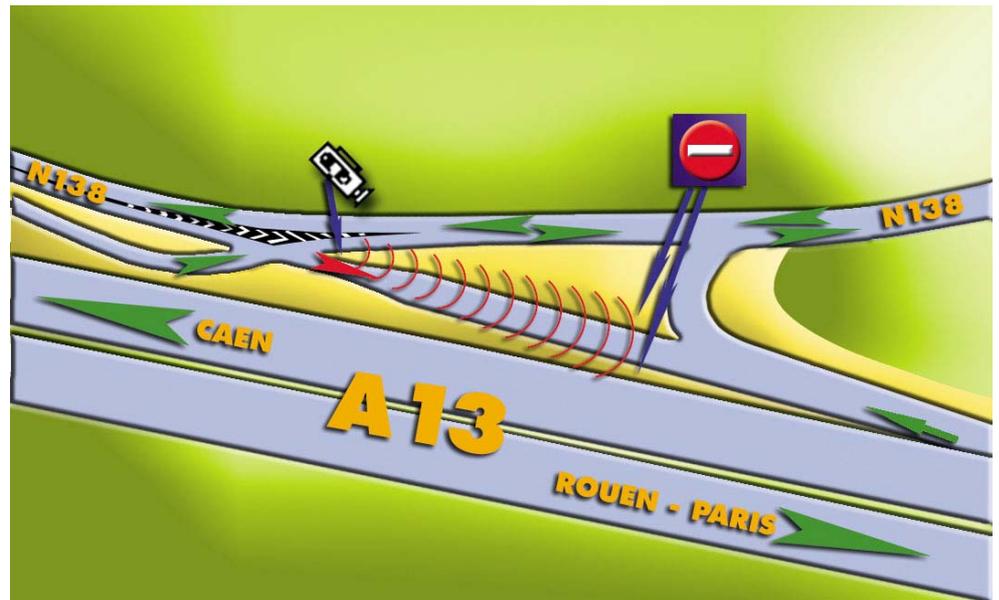
La SAPN expérimente sur une bretelle de l'A13 un système basé sur une détection du contresens par un radar doppler et deux panneaux lumineux b1 destinés à alerter le contrevenant. Cette alerte est transmise au PCI (descriptif complet en annexe 2). Un deuxième dispositif a été mis en place sur une autre bretelle début 2004.

Ce dispositif baptisé PIAC (Prévention et Interdiction des Accès à Contresens), a été breveté par M. Geay ; il fonctionne à l'aide de deux radars doppler. Une alarme sonore de 110 dB est également prévue afin d'attirer davantage l'attention d'un usager dont l'attention est perturbée.

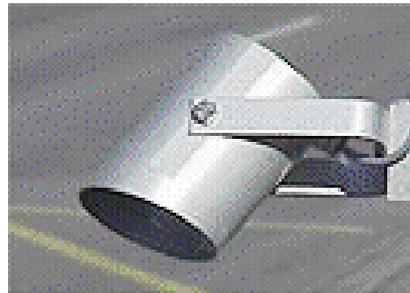
Le laboratoire d'anthropologie appliquée a été consulté sur ce sujet. Il souligne l'importance de faire appel à plusieurs sens afin d'attirer efficacement l'attention d'usagers fatigués, sous l'emprise d'alcool ou de drogue. Cependant, il ne faut pas oublier les effets potentiels d'une telle alarme sur les autres usagers, et les conséquences peut-être dangereuses des réactions engendrées. Afin d'écartier ce risque, des expérimentations sur simulateur seraient nécessaires, mais le développement d'outils de ce type demande beaucoup de temps.

Le coût de ce dispositif (hors dispositif de renvoi de l'alerte au PC), est de l'ordre de 15 K€ HT valeur 2004.

SAPN - Site de l'échangeur de Maison-Brûlée, à 20 km du centre de Rouen, section hors péage.



SAPN - Utilisation en section courante des radars infra-rouge mis en place pour le calcul du temps de parcours pour remonter l'alerte du contresens au PC.



Système Détection vidéo + PMV + Flash : Ce dispositif a été testé par ASF à proximité de Toulouse. Il est destiné à détecter les prises à contresens sur bretelle, de manière similaire au précédent et à prévenir les usagers qui roulent dans le bon sens :

- La détection est effectuée par DAI (il faut que la bretelle soit sous couverture vidéo), confirmée par l'opérateur.
- L'alerte des autres usagers se fait par des balises d'alerte clignotantes si le véhicule à contresens est encore sur la bretelle, et par des messages radio et PMV s'il est engagé sur la section courante.

Le principal inconvénient de ce système est son coût élevé dû à la vidéo.

Détection par boucle - Afin de limiter le coût du dispositif précédent et de permettre un plus large déploiement, la détection par DAI peut être remplacée par une détection par boucle électromagnétique.

La fiabilité de la détection risque cependant d'être sensiblement inférieure.

Exemple du dispositif utilisé sur l'aire bidirectionnelle des volcans (réseau APRR – A71) : un détecteur à boucle électromagnétique 2 voies destiné aux mesures de vitesse, de longueur et de temps de présence des véhicules. Ce dispositif est d'une grande précision et permet de générer des alarmes sur la vitesse des véhicules ainsi que sur le taux d'occupation de la chaussée par rapport à des seuils préprogrammés.

Le dispositif, dans sa configuration en alarme vitesse, permet également de générer des alarmes sur des véhicules passant à contre sens.

Cette alarme se traduit par l'activation :

- D'un panneau B1 lumineux
- D'une alarme sonore.



Alerte par plots - Un autre système d'alerte de l'utilisateur est constitué par des plots lumineux encastrés dans la chaussée (énergie solaire), et clignotant à une fréquence donnée afin de créer une barrière visuelle lumineuse et rouge. Ce système peut être couplé à n'importe quel système de détection, ou être activé en permanence.

L'intérêt est de placer une alerte dans le champ de vision réduit d'un conducteur sous emprise d'alcool ou de drogue. L'efficacité n'a cependant pas fait l'objet d'une analyse détaillée.

Ce système est expérimenté par la SAPN sur une bretelle de l'A154 où il est activé en permanence ; l'évaluation de l'efficacité est difficile à réaliser . Le coût pour 7 plots est de 1500 € HT valeur 2004.

Ce système devait être expérimenté sur toutes les bretelles de sortie des RN 12 et 165 de l'itinéraire Rouen - Brest – Nantes (environ 420 km) avec une évaluation portant sur 3 ans.



Synthèse des dispositifs de détection et d'alerte

Le tableau ci dessous présente une synthèse des différents dispositifs d'alerte de l'utilisateur s'engageant à contresens, avec ou sans détection. Les différents dispositifs peuvent être superposés, et toutes les combinaisons de systèmes de détection et d'alertes sont possibles.

Dispositifs sans détection (signalisation)	Dispositifs avec détection	
	Système de détection	Système d'alerte de l'utilisateur à contresens
<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation classique • Signalisation renforcée • Signalisation lumineuse (panneaux à diodes) • Barrières lumineuses (plots lumineux) 	<ul style="list-style-type: none"> • Radars doppler • DAI (vidéo) • Boucles 	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation lumineuse (panneaux à diodes ou flash) • Barrières lumineuses (plots lumineux) • Alarme sonore

On ne sait pas aujourd'hui évaluer l'impact de ces dispositifs sur des conducteurs à l'attention dégradée. L'efficacité de ces dispositifs n'est sans doute pas efficace à 100% pour empêcher les prises à contresens, mais permet au moins une détection immédiate du phénomène, ce qui est capital pour réagir au mieux et tenter d'assurer la sécurité des autres usagers.

Dispositifs d'arrêt

Ces dispositifs sont destinés à empêcher physiquement les véhicules d'entrer à contresens sur l'autoroute. Ils peuvent être avec ou sans détection, c'est à dire s'activer lorsqu'un véhicule se présente à contresens ou être efficaces en permanence.

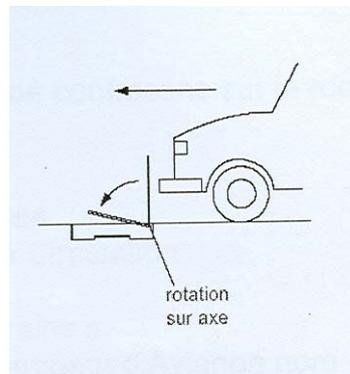
Compte tenu du caractère généralement agressif de ces dispositifs, ils ne paraissent pas adaptés au réseau autoroutier.

Nous retiendrons seulement la balise escamotable (« ROZO » société DIMA)

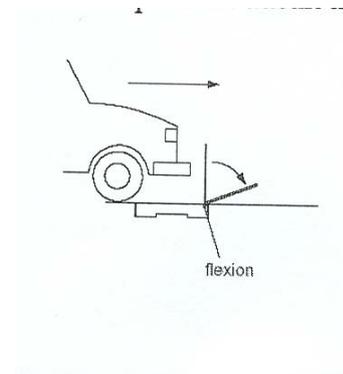
Ce dispositif est constitué de balises escamotables qui sont activées par la détection d'un contresens (vidéo, radar boucles, ...).

Il présente l'avantage de ne pas être dangereux en cas de heurt. Il nécessite en revanche des travaux de génie civil importants.

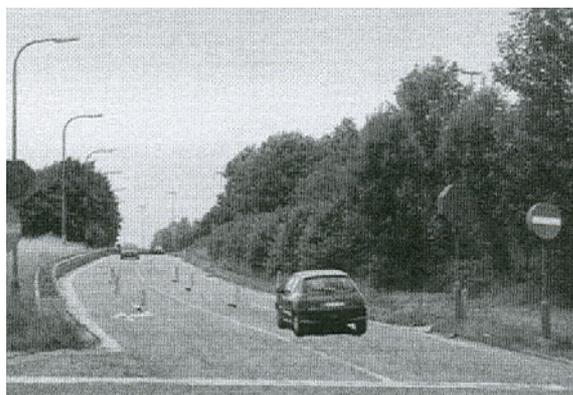
ROZO - Système de signalisation verticale dynamique (Société DIMA) - cf. détail en annexe 2



Sens normal de circulation



Circulation à contresens



Enjeu et objectifs poursuivis

Enjeu

Sur le réseau autoroutier, les véhicules circulent en moyenne à 130 km/h, soit à un peu plus de 2km/min. La vitesse des véhicules à contresens n'est pas réellement connue, mais on peut supposer que les usagers engagés à contresens ne "savent" plus qu'ils sont sur l'autoroute, et roulent donc moins vite, par exemple 90km/h, soit 1,5km/min.

Même si le trafic est très faible, avec par exemple une densité de 1 véhicule par km, chaque minute, un véhicule en contresens croisera en moyenne 3,5 véhicules, avec autant de possibilité d'accidents potentiellement très graves.

La rapidité de détection et de réaction est donc primordiale pour limiter les risques d'accidents.

Objectifs poursuivis

Les mesures à prendre doivent être dictées par le souci de :

- ✓ **protéger** les usagers du réseau ;
- ✓ **ne pas mettre en danger** et ne pas exposer le personnel d'exploitation et d'intervention (patrouilleurs, receveurs en péage, agents d'entretien ou de sécurité, ...) sur le terrain ;
- ✓ coordonner l'ensemble des moyens pour une plus grande efficacité.

Les procédures d'exploitation et de gestion des prises à contresens établies par les SCA sont jointes en annexe 3.

Les procédures et mesures en place

Ce qui suit est inspiré des pratiques d'ATMB sur un réseau autoroutier peu étendu (110 kms) situé en zone périurbaine et disposant d'un grand nombre d'entrées / sorties (13, soit un diffuseur tous les 10 kms) avec un système de péage en partie ouvert et fermé. Les pratiques peuvent être différentes en fonction de l'étendue du réseau, des distances entre diffuseurs, du type de péage, des équipements en place et de l'organisation de l'exploitation.

On retrouve malgré tout les mêmes principes avec des partis pris différents notamment sur :

- pour tout contresens signalé, le déclenchement des procédures de cantonnement qui se fait dès l'alerte chez ATMB et AREA et après confirmation du contresens chez ESCOTA ou SANEF ;
- les fermetures des barrières de péage organisées chez ATMB dès l'alerte. Pas de blocage des péages dans les autres SCA.

Réception de l'alerte

La rapidité de diffusion de l'information et la précision de cette information sur la présence d'un véhicule à contresens est capitale dans la gestion de ce type d'incident, que se soit en interne, à destination des forces de l'ordre ou des usagers présents sur le réseau.

L'alerte peut être donnée :

- ✓ Au CODIS ou aux forces de l'ordre par téléphone ;
- ✓ A l'opérateur PC directement par téléphone, par la radio d'exploitation (de la part d'un patrouilleur), par une borne RAU, par le système DAI, ou bien encore par vidéo ;
- ✓ Au Surveillant Péage par un péager en poste qui lui remonte l'information donnée en voie par un client ; dans ce cas l'alerte remonte ensuite à l'opérateur PC s'il ne l'a pas eue en première main ;

Les informations nécessaires au déclenchement des mesures concernent :

- ✓ la localisation ou le tronçon sur lequel l'utilisateur en contresens a été repéré,
- ✓ la chaussée concernée (sens Mâcon → Chamonix, par exemple) ;
- ✓ la direction du véhicule et la voie empruntée ;
- ✓ le type de véhicule et autres informations facilitant son identification.

Mobiliser les acteurs sans les mettre en danger

La procédure « véhicule à contresens » comporte trois consignes :

- Une à destination des opérateurs PC ;
- Une à destination des surveillants péage ;
- Une à destination des agents de sécurité (patrouilleurs).

Les mesures à prendre indiquées dans ces fiches concernent quatre points:

- Diffusion de l'information au client,
- Diffusion de l'information en interne et aux services de gendarmerie
- Fermeture des péages, des tunnels et plus largement des accès (barrières associées à de panneaux d'information et sur accès) en direction de la zone concernée
- Intervention des agents de sécurité

L'objectif principal de ces mesures est de **protéger** les clients du réseau.

Informer les clients (PMV, Messages radio, ..)

Le projet de guide de composition des messages PMV en préparation au SETRA recommande dans son paragraphe 2.2.3 - Messages de mise en garde - les éléments suivants :

Extraits 1 – Projet de guide de Composition des messages PMV - SETRA

2.2.3 – Les messages de mise en garde

Domaine d'emploi : un événement s'est produit ; sa localisation ne peut être précise ; c'est le cas, par exemple, des véhicules à contresens, des animaux errants, des événements météo. Il faut avertir les usagers se dirigeant vers le danger pour qu'ils soient vigilants et en mesure de l'éviter.

Localisation de l'affichage : sur un PMV situé en amont de l'événement ou dans l'événement.

Format du message : 2 unités d'information (3 en amont d'une bifurcation ou d'une entrée sur le réseau), ordonnées et libellées ainsi :

(0-cible)	- (axe et/ou direction concernés)	: (VERS ----, => ----, An VERS ----, An => ----, An → Am, ...)
1-p ^{dale}	- nature du danger	: VEHICULE A CONTRESENS, ANIMAL ERRANT, BROUILLARD, RALENTISSEMENT, SALAGE, DENEIGEMENT, ...
2-compl.	- conseil de prudence	: SOYEZ PRUDENTS, SOYEZ VIGILANTS, GARDEZ VOS DISTANCES, ADAPTEZ VOTRE VITESSE

Si le format du PMV ne permet pas d'afficher toutes les unités d'information, le conseil de prudence sera omis.

Aucune indication de distance ou d'étendue ne doit figurer dans le message.
Le message peut être renforcé.

Exemples :



3. 5 – Véhicule à contresens

Qu'un véhicule à contresens ait été signalé ou confirmé, sa progression échappe à toute prévision et certitude ; sa présence sur telle ou telle voie ne peut jamais être considérée comme définitive, ce qui incite à ne pas donner de conseils tels que "serrez à droite". Les réactions de panique que le message diffusé peut susciter auprès des usagers sont également imprévisibles. Dans l'état actuel des réflexions, c'est un message de mise en garde qui est privilégié :

Exemples :



Le seul signal utilisable est l'AK14.

Etant donné la grande vitesse à laquelle les véhicules et le contrevenant se rapprochent, le message pourra éventuellement être affiché sur plusieurs PMV.

Les autres types de message sont sans objet.

En l'absence de ce guide, ATMB a pris un parti sensiblement différent dans l'ordre d'affichage de son message. En effet, l'opérateur PC active en premier lieu les Panneaux à Messages Variables (PMV) situés dans la zone concernée et, en cas de doute sur le sens, active les PMV dans les deux sens de circulation.

Les mentions décidées chez ATMB sont :



ATMB n'a pas pour l'instant prévu d'utiliser les pictogrammes, ou le conseil de prudence. Il est possible que cette position évolue.

En complément du message sur PMV, l'information est relayée sur 107.7FM avec un message de sécurité en «TA » (Traffic Announcement) du type :

« Attention si vous roulez en direction de XX (dans le secteur de MACON), entre le PK YY (la sortie VV) et le PK ZZ vous êtes susceptible de rencontrer un véhicule à contresens ; si vous êtes à proximité d'une gare de péage, nous vous conseillons de vous arrêter et d'attendre l'interception du véhicule à contresens par les services de la gendarmerie ».

Les ASF disposent quant à elles d'une consigne générale pour la rédaction des messages radio 107.7 et des consignes d'intervention sur véhicule circulant à contresens, jointes en annexe 3.

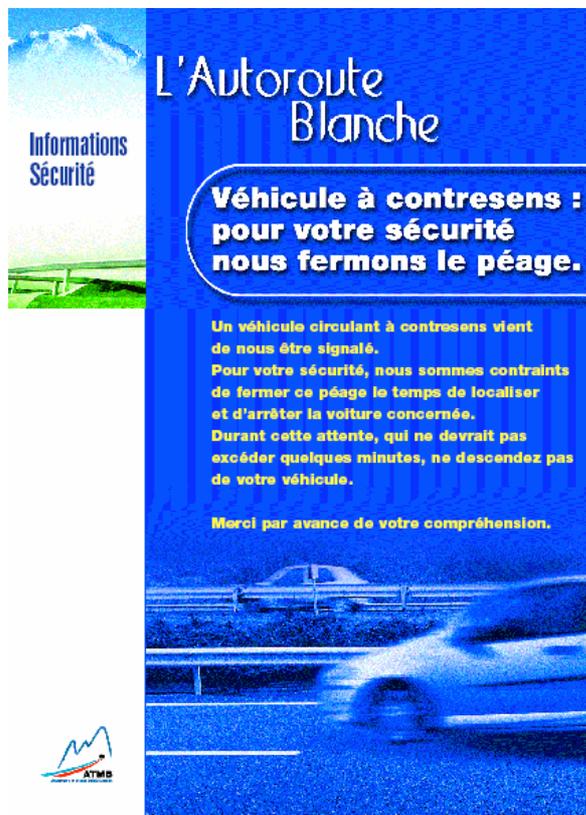
Eviter l'accident

Fermeture immédiate par le Surveillant Péage de la ou des barrières concernées (spécifique ATMB) :

Le Surveillant Péage dispose en local de surveillance d'un bouton coup de poing qui maintient en position fermée toutes les barrières des voies de péage qu'elles soient manuelles ou automatiques (CB, monnayeurs, Télépéage). Cette disposition a nécessité une adaptation logicielle ; la transaction se fait mais la barrière reste abaissée, et les feux d'affectation de voies restent inchangés.

Cette opération active également par GSM en amont de la plateforme de péage un panneau lumineux clignotant « alarme bouchon » de façon à faire ralentir les usagers à l'approche de la barrière de péage.

Les péagers disposent en cabine du dépliant d'information ci-dessous qu'ils remettent au client et qui lui indique la cause de la perturbation :



Blocage des barrières douanières (frontière avec la Suisse).

De même que pour les péages et selon le secteur concerné, l'opérateur PC invite les douaniers à retenir les automobilistes en cas d'alerte contresens.

Fermeture depuis le PC de supervision des tunnels.

Dans les deux sens de circulation (séquences fermeture des barrières et mise au rouge des feux d'affectation de voies).

Activation des Panneaux d'information sur Accès (PIA) et fermeture des accès par barrières (secteur à péage ouvert).



Prévenir le peloton de gendarmerie compétent pour le secteur ainsi que les astreintes Direction.

L'agent de sécurité quant à lui a pour consignes :

- ✓ de ne pas tenter d'intercepter le véhicule ;
- ✓ de simplement se rendre sur la zone concernée,
- ✓ rouler à vitesse réduite sur la BAU et afficher sur le PMV de son fourgon le message « véhicule à contresens » avec le panneau AK14 activé ;
- ✓ renseigner le PC de ses constatations

A noter pour Cofiroute que le patrouilleur n'est pas autorisé à rester sur la BAU (problème du véhicule à contresens circulant sur BAU).

A noter également pour AREA une procédure détaillée qui organise la prise en chasse du véhicule à contresens par le personnel de l'autoroute avec bien entendu toutes les précautions nécessaires évitant l'exposition du personnel au risque d'accident.

Sur ce point voir aussi l'analyse juridique jointe en annexe 6 et notamment l'exposition de l'employeur et de la société à la faute inexcusable vis-à-vis de son préposé.

Levée de l'alerte

La fin de l'alerte est décidée par la gendarmerie (ou par le personnel de la SCA pour certaines sociétés) et communiquée au PC de supervision après que celle-ci ait procédé à une patrouille de reconnaissance sur le tracé.

Retours d'expériences

La société procède ensuite à un débriefing systématique de chaque événement. Est joint en annexe 4 le document d'analyse à posteriori des prises à contresens établi par ASF.

**NOTE D'ORIENTATION
SUR LA STRATÉGIE DE
COMMUNICATION
POUR LE PHÉNOMÈNE DES
CONTRESENS SUR AUTOROUTES
CONCÉDÉES**

Positionnement du phénomène des contresens

Un facteur accidentogène limité, mais une réalité commune à tous les réseaux autoroutiers.

Les contresens représentent 0,2 % de l'ensemble des accidents corporels, mais 3,9 % des accidents mortels (1999-2003). Le phénomène est responsable de 218 accidents sur la période, et à l'origine chaque année de 5 à 10 décès. Au-delà de ces chiffres qui sont déjà importants, la réalité des contresens est beaucoup plus vaste puisque chaque réseau enregistre chaque mois un nombre d'alertes conséquent qui donne à voir l'ampleur véritable du phénomène (*cf. partie 1 – généralités*).

Un phénomène anxiogène aux yeux du grand public... entretenu par une tonalité médiatique jouant sur le « trash »

Pour l'opinion publique, les contresens appellent des perceptions particulièrement négatives, angoissantes, et l'on peut facilement formuler l'hypothèse que ce phénomène se situe au premier rang des situations que les conducteurs redoutent le plus.

Cette vision d'esprit est entretenue par le discours médiatique entourant les accidents avec contresens. Une analyse rapide des coupures de presse qui s'y rapportent, issues majoritairement et logiquement de la PQR, montre à quel point le sensationnel prime sur l'analyse rationnelle des faits.

Seniors et comportements routiers déviants à l'origine des prises à contresens.

Il ne fait aucun doute que les contresens sont dans leur majorité la conséquence de comportements délictueux avérés (alcool, drogue au volant). On note également une surreprésentation des conducteurs âgés, peu familiers de l'infrastructure autoroutière qui se retrouvent « en perte de repères ».

Un engagement fort des SCA dans la prise en compte du phénomène

Conscientes de l'enjeu que représentent les contresens, en termes d'accidentalité comme d'image, les sociétés d'autoroutes se sont engagées en faveur de la limitation du risque « contresens ». Expérimentations, dispositifs innovants, nouvelles procédures et mesures correctives sont progressivement mises en place par les sociétés et ce, à deux niveaux : la prévention des contresens d'une part et leur gestion d'autre part.

L'analyse conjuguée des quatre points qui précèdent montre toute la complexité et la dualité de la communication sur les contresens qui pourraient être résumées ainsi :

« Valoriser l'engagement et les actions des SCA pour lutter contre le phénomène des contresens, revient à exposer au grand jour une faiblesse intrinsèque à l'autoroute (dans le sens où c'est par définition l'infrastructure la plus exposée) et peut se révéler au final contre-productive »

En conséquence, il convient d'apporter la plus grande prudence à la communication sur le sujet, ce qui ne signifie pas de s'interdire toute prise de parole. Celle-ci doit seulement être **MAITRISÉE** et **CIBLÉE**.

La posture de communication à privilégier

La communication grand public, telle qu'elle est habituellement déclinée dans le cadre des campagnes de sécurité ASFA, ne semble pas adaptée sur le sujet, dans la mesure où les leviers d'actions se situent sur des champs et des cibles dédiés. Toutefois, une posture de communication commune associée à un ensemble d'actions engagées au niveau national, conserve tout son sens et ce, pour plusieurs motifs:

- pour valoriser l'engagement du secteur autoroutier concédé dans sa globalité et donc en corrolaire :
- pour éviter de surexposer une société / un réseau.

La stratégie de communication identifiée pour les contresens distingue deux types de communication : **la communication pro-active** et **la communication en réactif**, qui fait suite à la survenance d'un événement nécessitant/justifiant une prise de parole de l'exploitant (communication de crise)

Le dispositif de communication pro-active

Au plan de la communication externe

Mot d'ordre	« parler des contresens, sans créer la psychose »
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">- valoriser les actions menées par les SCA en matière de lutte contre les contresens- sensibiliser et ou éduquer les conducteurs à risque sans les criminaliser
Actions à privilégier	<ul style="list-style-type: none">- Actions en direction des publics professionnels et spécialisés : presse pro + presse automobile + présentation des expérimentations/actions menées par les SCA dans les rencontres professionnelles de type ASECAP, Comité Interministériel de Sécurité Routière, Congrès ITS, (...)- Actions ciblées de type marketing direct en direction des populations « à risque » : publi-rédactionnels et/ ou communiqué et dossier de presse dans médias seniors de type <i>Notre Temps / Pèlerin</i> et magazines des caisses de retraite / de mutuelle + actions ciblées en direction des automobiles-clubs et des clubs type Rotary (dont les adhérents présentent un âge avancé) avec courrier personnalisé et édition d'un dépliant sur la conduite à tenir sur autoroute abordant la question de la prévention de la prise à contresens.- Publication de sujets sur les contresens dans les magazines autoroutiers (donc maîtrisés au niveau de leur contenu) : Autoroutes actualités, journaux clients des SCA...

Au plan de la communication interne

Mot d'ordre	«les contresens : un risque maîtrisé de bout en bout»
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">- Expliquer et faire accepter le rôle de chacun dans la gestion des contresens (patrouilleurs + péagers + PC ...)- Valoriser l'engagement des SCA dans la lutte contre les contresens en montrant les expérimentations / les actions développées au sein de la société
Actions à privilégier	<ul style="list-style-type: none">- Inscrire les contresens comme un champ d'action spécifique mené dans le cadre de la réduction du risque routier (au niveau des clients comme des équipes) => cf. projet d'entreprise d'ASF- Publication dans les supports de communication interne de sujets sur les contresens (pistes développées au sein de la société et autres expérimentations en cours)- Points à examiner en CHS-CT,...

⊗ Le dispositif de communication en réactif

En présence d'un accident grave avec contresens, l'analyse des papiers publiés dans la presse (principalement la PQR) montre que les dispositifs d'exploitation mis en œuvre par la société d'autoroutes sont rarement voire jamais exploités par le journaliste. Si cette absence joue majoritairement en faveur du concessionnaire, à qui on ne fait pas « à chaud » de récriminations sur la gestion de l'événement, elle peut s'avérer toutefois provisoire. Le questionnement d'abord porté sur le responsable du contresens peut très bien se reporter sur la société au travers de la mise en cause des procédures et/ou la manière dont elles ont été exercées.

C'est pourquoi, il est indispensable de préparer en amont la communication pour être prêt, lorsque cela devient nécessaire, à prendre la parole.

Mot d'ordre	«réactivité et efficacité»
Objectifs	<ul style="list-style-type: none">- Montrer que tous les moyens ont été mis en œuvre pour gérer le mieux possible l'événement- Rappeler les actions mises en œuvre dans la lutte contre les contresens
Actions à privilégier	<ul style="list-style-type: none">- Disposer et utiliser une charte des messages sur les contresens (les messages-clés et les preuves qui y sont associées)- Disposer et utiliser un communiqué de presse type comme il en existe pour certains types d'événement

A noter sur ce point que la gestion de la communication et les pratiques associées en matière d'événements de circulation sont hétérogènes d'une société à une autre. Dans cette logique, **il paraît nécessaire de disposer à minima d'une architecture de « prêt-à-communiquer »-type, à personnaliser et à utiliser en fonction des spécificités de chaque réseau.**

Des coupures de presse sont jointes en annexe 5.

LES CONTRESENS ET LE DROIT

L'analyse se fera au regard des risques judiciaires encourus (I) pour envisager ensuite les exonérations et atténuations possibles (II)

I – LES RISQUES JUDICIAIRES

A/ Les responsabilités de type civil

1/ La responsabilité civile de la société concessionnaire d'autoroute

Les accidents qui surviennent sur les autoroutes concédées relèvent du contentieux administratif, puisque sont qualifiés, par les autorités judiciaires, comme des dommages de travaux publics.

a- La responsabilité sans faute.

Responsabilité soumise à une double condition :

- préjudice anormal et spécial (blessures et décès accidentels le sont)
- lien susceptible de rattacher le dommage à une activité administrative (ici service public- autoroute).

Les choses dangereuses peuvent entraîner un tel type de responsabilité. Il faut donc être vigilant en cas d'exploitation en présence de chantiers mobiles ou de conditions particulières de circulation.

Cependant, une autoroute dans un contexte d'exploitation normale (toutes voies ouvertes, systèmes de sécurité en fonctionnement) sera très difficilement considérée comme un ouvrage dangereux.

b- La responsabilité pour défaut d'entretien normal ou défaut d'information du client sur l'existence d'un contresens ou d'une alerte

Il faut, pour la victime, apporter la preuve d'une faute de la société concessionnaire du service public.

Il s'agit des diligences normal d'entretien, de surveillance et d'information que l'on retrouve dans la jurisprudence classique concernant les dommages de travaux publics.

2 / Le droit du travail

En cas de blessures ou décès d'un préposé du concessionnaire, régime normal des accidents du travail + faute inexcusable pourrait être imputable à l'employeur (article L 452-1 du Code de la Sécurité Sociale).

Est considéré comme faute inexcusable, le fait, pour l'employeur d'exposer son préposé à un danger dont il a ou aurait dû avoir conscience et s'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver (cassation sociale 28 février 2002 n° 835, 837, 838, 842, 844 et 845 ; cassation 2^{ème} civile 14 octobre 2003 n° 1358).

La charge de la preuve incombe à la victime et entraîne des cotisations particulières et/ou une prise en charge supplémentaire.

B/ La responsabilité pénale

1/ Généralités

La responsabilité pénale n'est encourue qu'a posteriori, une fois un contresens avéré et l'infraction constituée.

Seront analysés les moyens humains, matériels et organisationnels mis en place avant, pendant et après la survenance du contresens pour déterminer l'existence d'une maladresse, d'une imprudence, d'une inattention, d'une négligence, d'un manquement délibéré ou non à une obligation de sécurité.

La responsabilité concerne à la fois les personnes physiques et les personnes morales et toute personne impliquée dans le processus ayant abouti à la conséquence dommageable et susceptible de voir sa responsabilité engagée, qu'il s'agisse d'une société ou d'un individu.

Les sanctions civiles (indemnisation du préjudice) ressortissent à la compétence des juridictions traitant de l'infraction pénale.

2/ La nature de la responsabilité encourue

a- Les qualifications délictuelles

- a. En cas d'Interruption Temporaire de Travail (ITT) de trois mois ou plus ou décès de la victime, la qualification est délictuelle et l'auteur comparaît devant le Tribunal Correctionnel.
- b. En cas de manquement délibéré à une obligation particulière de sécurité, et sans préjudice des conséquences, la qualification délictuelle est encourue.

Une brève synthèse non exhaustive figure dans le tableau ci-après s'agissant du quantum des peines encourues.

b- Les qualifications contraventionnelles

Ces qualifications ne sont mentionnées qu'à titre indicatif car elles concernent avant tout l'auteur du contresens. Elles supposent l'absence d'ITT, donc de conséquences corporelles et relèvent du tribunal de police.

C/ La jurisprudence

Après avoir analysé la jurisprudence existante en matière de contresens sera évoqué l'évolution possible

1/ La pratique constatée des Juges

a- En matière pénale

La société concessionnaire était demanderesse à l'encontre de l'auteur du contresens aux fins de faire qualifier le contresens de mise en danger d'autrui, fait prévu et réprimé par les articles 223-1 et suivants du Code Pénal.

Les juges ont considéré que le concessionnaire n'avait pas intérêt à agir car ne pouvant se prévaloir d'un préjudice direct. Ils ont donc laissé la possibilité de rechercher la responsabilité sur le terrain du manquement délibéré à une obligation particulière de sécurité.

Cette porte ouverte pose problème, notamment en cas de non traitement délibéré par un concessionnaire du phénomène connu et avéré des contresens.

En effet, les cahiers des charges de concession contiennent la notion d'ouverture au public dans des conditions de sécurité satisfaisante

b- En matière civile

La jurisprudence est actuellement favorable aux concessionnaires d'autoroute, mais ne concerne qu'une seule et même affaire.

Elles envisagent tant la responsabilité sans faute (ouvrage particulièrement dangereux) que la responsabilité du fait de défaut d'entretien normal.

Les juges ont estimé que l'ouvrage n'était pas exceptionnellement dangereux car le chantier était temporaire. Cela signifie qu'un secteur peut être, le cas échéant, sujet à une appréciation différente notamment à raison de son profil particulier (degré de courbe, situation etc), de dangers objectifs l'environnant et qu'en conséquence le non qualification d'ouvrage exceptionnellement dangereux n'est pas conféré à toute autoroute, mais à ce problème particulier.

Ils ont par ailleurs estimé que les mesures de prévention, de surveillance, d'entretien et les moyens mis en œuvre étaient de nature à satisfaire l'obligation d'entretien normal de l'ouvrage et qu'enfin le comportement de l'utilisateur était un facteur à retenir

dans la survenance du dommage de telle sorte que la responsabilité du concessionnaire d'autoroute devait être écartée.

2/ Prospective

On assiste à un durcissement de l'appréciation de l'entretien normal, notamment en matière d'animaux divagant et de phénomène météo.

L'analogie est possible car le contresens est à la fois un phénomène connu (existence de statistiques) qui peut découler de circonstances tout aussi identifiables (topographie particulière, chantiers mobiles...) mais constitue également un événement difficilement prévisible car découlant d'un comportement particulier.

Par ailleurs, le phénomène de socialisation des risques peut aboutir à des réflexes de plus grande sévérité de la part du juge administratif.

Il n'est pas improbable que la jurisprudence se montre plus exigeante à l'avenir.

Il apparaît donc extrêmement important d'anticiper le contentieux en ayant une démarche préventive forte permettant de soutenir, a posteriori, la notion d'entretien normal et/ou de diligences adéquates.

III/ COMMENT TENDRE VERS EXONERATIONS OU ATTENUATIONS DE RESPONSABILITE

A/ Les enseignements à tirer de la pratique des juges

1/ La notion de conscience du risque

Le risque est identifié, avéré sur chacun des réseaux, traité par la jurisprudence.

L'ignorer reviendrait quasiment à manquer délibérément à une obligation particulière de sécurité. En effet cette dernière obligation résulte en général des cahiers des charges des concessions qui imposent d'assurer la continuité de la circulation dans des conditions de sécurité satisfaisante.

Pratiquer la politique de l'ignorance à raison de statistique d'occurrence faible pourrait s'avérer extrêmement dangereux pour le concessionnaire car susceptible de « délictualiser » un événement qui, au regard de ces conséquences n'aurait été traité que comme une simple contravention par exemple.

2/ La méthode des Magistrats

Un des enseignements primordiaux à tirer de la jurisprudence se situe au niveau de la méthodologie.

Le magistrat part de la conséquence pour identifier la cause.

Utiliser la même méthode permet d'appréhender de manière relativement exhaustive les suites possibles et donc d'opérer des choix en fonction des probabilités et des moyens et donc de justifier concrètement les mesures prises.

Il convient donc de ne négliger aucun détail et de tirer un enseignement traçable et démontrable de chaque événement pour le concrétiser par une action identifiée et répertoriée ou par la justification d'une absence d'action.

B/ Les mesures préventives

Il apparaît opportun de :

- ⇒ Procéder au recensement des zones et situations à risque en identifiant les points de limite d'intervention du concessionnaire et d'aviser et inviter les gestionnaires de voiries contiguës à mettre en œuvre des mesures adaptées
- ⇒ mettre en place les équipements de signalisation, de prévention, de détection et d'intervention
- ⇒ mettre en place les procédures à suivre pour détecter les contresens potentiels
- ⇒ mettre en place les procédures devant être suivies par les personnels en cas de contresens et en cas de sinistre (intervention ; fermeture des voies; information des autres usagers ; maîtrise de la communication des personnels etc....)
- ⇒ mettre en place les procédures en vue de faire appel à des services extérieurs (Autorité de police ; SDIS etc....)
- ⇒ s'assurer du respect des consignes par toute méthode de traçabilité appropriée

Une fois les différentes démarches effectuées, il convient également de veiller en continue à l'actualisation de ces éléments au regard des expériences en interne et en externe.

Il convient également d'actualiser connaissance des personnels par tous moyens d'information, de formation approprié.

Enfin il convient de formaliser de manière traçable et utilisable l'ensemble de ces éléments et d'explicitier les choix opérés de manière à pouvoir démontrer, le cas échéant, l'adéquation des mesures prises.

Un processus cohérent permet, le cas échéant d'éviter la qualification de l'ouvrage en ouvrage d'une exceptionnelle dangerosité et donc d'éviter d'induire la responsabilité sans faute et/ou de démontrer la mise en œuvre de mesures.

C/ En cas de dommage

A ce stade, la préoccupation doit être la préparation du dossier judiciaire en partant du principe que les suites peuvent être pénales.

Il est primordial d'analyser le comportement des victimes au regard des consignes de sécurité diffusées pour apprécier l'existence d'une faute de leur part en conservant à l'esprit que l'auteur du contresens (qui peut en être victime) a sans aucun doute commis une faute.

Ces fautes étant exonératoires de responsabilité civile, la preuve de celles-ci est primordiale de telle sorte que la traçabilité des événements est essentielle (mise en place et conservation des enregistrements vidéo et/ou audio, horodatage etc...)

Partie 6 - THEMES D'APPROFONDISSEMENT

Plusieurs pistes de recherche ou d'approfondissement en matière de lutte contre les prises à contresens ont été listées par le groupe de travail de l'ASFA :

Infrastructure / équipements

- ✓ Dispositifs de séparation des voies en bretelles bidirectionnelles (notamment par rapport à la VH).
- ✓ Utilisation des capteurs (boucles, radars, vidéo, ..) pour repérer les contresens.
- ✓ Contresens dans zone de travaux (basculement de circulation sur la chaussée opposée, ...) – sécurité personnel.
- ✓ La question de la fermeture des péages.
- ✓ La question des fermetures par barrières sur bretelles en complément des PIA et en tunnels; prise de décision et intégration de ces dispositifs dans le PIS.
- ✓ Doublement en TPC de la présignalisation échangeurs sur chaussées à 3 voies (recommandation).
- ✓ Mise au point d'indicateurs de suivi des aménagements.
- ✓ Aménagement de zones d'arrêt (en TPC) pour les véhicules à contresens ; Infrastructure qui pardonne !

Véhicule

- ✓ Systèmes d'alerte de l'automobiliste à contresens – système embarqué dans le véhicule.
- ✓ Système embarqué de reconnaissance d'une situation à contresens, alerte auprès du conducteur et conduite à tenir suite à cette alerte (rejoindre un refuge, demi-tour, arrêt immédiat, ..) ; couplage de l'alerte avec une info aux autres véhicules / PC (PMV, Radio, GPS, ...).
- ✓ Appel d'offres en cours niveau européen « la sécurité des conducteurs en contresens, leur détection et leur gestion » projet « GO-SAFE ».

Comportement / facteur humain

- ✓ Prise en charge du client arrivant sur une barrière de péage pleine voie et ne souhaitant pas la franchir (voie de secours).
- ✓ Validation des messages d'alerte aux conducteurs sur l'existence d'un contresens - simulations, alerte feux clignotants sur bornes RAU ? ...
- ✓ Le rôle des personnels exploitants et notamment des patrouilleurs dans la gestion d'un contresens (sécurité personnels).

- ✓ Information / formation des conducteurs « à risque » notamment personnes âgées.
- ✓ Améliorer la compréhension et la cohérence de la signalisation directionnelle en approche du milieu autoroutier.
- ✓ Mutualiser les retours d'expérience – veille.

CONCLUSION

Le problème des prises à contresens est très complexe, du fait des usagers concernés. Ces usagers sont peu sensibles aux alertes fournies par la signalisation même renforcée. Une infrastructure et une signalisation conçue dans un souci de lisibilité et de simplicité peuvent certainement limiter le nombre de prises à contresens. Il est essentiel **d'intégrer dans la conception des infrastructures la préoccupation « contresens » notamment au plan de la géométrie.**

Lorsque les contresens n'ont pu être évités, leur rapide détection est essentielle afin de prévenir au mieux les accidents potentiels, par une diffusion immédiate de l'information jusqu'aux clients du réseau.

Les clients dont la protection est pour chaque exploitant un objectif prioritaire, ont aussi un rôle à jouer dans la lutte contre les prises à contresens. La formation des usagers à la conduite sur autoroute, afin de limiter les prises à contresens, mais aussi de savoir réagir dans chaque situation, est aussi un facteur important.

Après avoir mis tout en œuvre sur l'infrastructure proprement dite et avoir amélioré la perception, la lisibilité et la compréhension de la signalisation et des messages par les conducteurs, les évolutions ultérieures concerneront :

- l'amélioration de la communication entre véhicule et infrastructure ⁽²⁾ et le déclenchement immédiat d'alerte aux autres véhicules ;
- l'information et la formation ciblée aux populations « à risques » à l'origine des prises à contresens, actions à déployer par les administrations avec le support des SCA ;
- ainsi qu'une réflexion sur l'harmonisation ou au moins la mise en cohérence des milieux traversés par les automobilistes quel que soit le gestionnaire du réseau.

⁽²⁾ Cf dernier congrès ITS de Nagoya – détection automatique embarquée avec alerte communiquée aux autres véhicules

Annexe 1 - Statistiques ASFA

Annexe 2 - Actions de prévention infrastructure et équipements

Annexe 3 - Procédures et consignes d'exploitation et de gestion des prises à contresens mises en œuvre dans chaque SCA

Annexe 4 - Fiche de retour d'expérience « élément de débriefing » ASF

Annexe 5 - Communication

Annexe 6 - Analyse juridique : « Les Contresens et le Droit » établie par Maître PETERS, Avocat au Barreau de Bonneville

➤ **Annexe 1**

Éléments statistiques

1. LES CONTRESENS – extrait du document « Fichier Sécurité ASFA – exploitation des données SCA sur les années 1999-2003 »

➤ Les accidents avec contresens

	2002	2003	1999-2003	2002%	2003%	%1999-2003
par rapport à l'ensemble						
Accidents	46	26	218	0,2%	0,2%	0,2%
Tués	10	9	57	3,6%	4,0%	4,4%
BG	13	5	58	1,7%	1,0%	1,5%
BL	15	7	99	0,4%	0,2%	0,6%

● **Détail des accidents**

	2002	2003	1999-2003	2002%	2003%	%1999-2003
par rapport à l'ensemble						
Mortels	8	7	43	3,4%	3,7%	3,9%
Corporels	8	4	48	0,3%	0,2%	0,4%
Matériels	30	15	127	0,2%	0,1%	0,2%
Ensemble	46	26	218	0,2%	0,2%	0,2%

Commentaire : Les contresens sont les accidents les plus graves en moyenne (3,9% des mortels pour 0,2% de l'ensemble).

● **Localisation des accidents**

	2002	2003	1999-2003	2002%	2003%	%1999-2003
par rapport à l'ensemble						
section courante	38	16	176	82,6%	61,5%	80,7%
Aire de repos, service	1	0	2	2,2%	0,0%	0,9%
Bretelle échangeur	5	10	35	10,9%	38,5%	16,1%
Péage pleine voie	1	0	3	2,2%	0,0%	1,4%
Péage diffuseur	1	0	2	2,2%	0,0%	0,9%
Ensemble	46	26	218	100,0%	100,0%	100,0%

➤ Sécurité générale : taux d'accidents corporels du réseau autoroutier concédé

Années	2001	2002	2003	2004
Taux d'accidents corporels (par milliards de km parcourus)	33,1	31	24,4	20,2

2. LES CONTRESENS – extrait du fichier mortel ASFA – exploitation des années 2000 à 2004

	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Nombre d'accidents mortels avec contresens	7	5	6	10	6	34
Nombre d'accidents mortels analysés	264	190	184	157	153	948
%	2,65%	2,63%	3,26%	6,37%	3,92%	3,59%

Résumés des accidents mortels avec contresens :

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000238	11	0	1	1	2	1	4

Le véhicule A circule en contresens sur l'autoroute, lorsqu'il vient percuter l'avant gauche d'un VL B. B s'immobilise contre les glissières de sécurité de la BAU. Après de choc, le véhicule A vient percuter le côté gauche d'un véhicule articulé C puis s'immobilise sur la voie centrale. Le VL D qui circule sur voie centrale évite A et vient percuter C. Alcoolémie de A : 1,98 gr/l.

Facteurs retenus : **alcool, obstacle véhicules arrêtés, contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000251	4	5	2	1	0	0	2

Le VL A prend à contresens la bretelle de sortie et 2,5km plus loin percute de face le VL B.

Facteurs retenus : **contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000257	7	20	1	2	0	1	2

Le conducteur du VL A prend la bretelle en contresens et percute le VL B.

Facteurs retenus : **contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000403	2	4	1	1	2	0	2

Un VL B qui circule sur voie de gauche est percuté de plein fouet par un VL A en contresens. B finit sa course sur le flanc gauche contre les glissières en TPC. Le passager avant droit est tué. Alcoolémie de A : 2,09 gr/l

Facteurs retenus : **alcool, contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000424	8	6	1	1	0	0	2

Avoir dépassé un PL, un VL B qui circule après, est percuté de plein fouet par un VL A qui circule en contresens. La conductrice de A est tuée. Alcoolémie de B : 1,80 gr/l.

Facteurs retenus : **alcool, contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000528	8	16	1	3	1	3	4

3 véhicules légers B, C, D se suivant et circulent sur voie de droite. Le véhicule B effectue une manoeuvre de dépassement et trouve en face de lui un véhicule A qui circule à contresens. A et B se percutent. A s'immobilise en TPC et B en accotement. C évite A et B pour s'immobiliser en accotement. D percute A sur les voies et s'immobilise en accotement.

Facteurs retenus : **Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2000535	4	13	1	0	0	2	2

Un groupe de motard anglais ratent leur sortie et emprunte la suivante pour reprendre l'autoroute et rejoindre leur sortie. Le motard de tête prend la bretelle dans la mauvaise direction, s'en rendant compte, il fait demi-tour dans la bretelle et remonte en contresens en roulant sur la gauche. Un VL tente de l'éviter mais il le percute. Le motard est blessé gravement et décède à l'hôpital.

Facteurs retenus : **Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2001105	12	0	4	2	0	0	2

De nuit et par temps de pluie, un fourgon A fait demi-tour à un échangeur et repart à contresens sur la voie de gauche tous feux éteints. A, roulant à 120 km/h percute de plein fouet un VL B alors en cours de dépassement. Suite au choc, le fourgon franchit les glissières du TPC et finit sur le flanc en voie de gauche de la chaussée opposée. Choc frontal violent tuant 4 personnes dont 3 dans le VL B et blessant

grièvement 2 autres personnes. Alcoolémie du conducteur de A : 2.31 g/l

Facteurs retenus : **alcool ; drogue; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2001225	9	5	2	1	1	0	2

De nuit et par temps de pluie, un VL A aurait fait demi-tour après être entré normalement à un échangeur (alcoolémie du conducteur 3.38g/l) ; il se trouve alors sur voie gauche à contresens. Un VL B roulant dans le bon sens (alcoolémie du conducteur 1.6g/l) ne peut éviter le choc.

Les 2 conducteurs sont tués. Le véhicule A s'immobilise à contresens voie de gauche, B à cheval sur voie de droite et BAU.

Facteurs retenus : **alcool ; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2001226	3	22	1	2	3	2	4

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A emprunte la voie d'entrée d'une aire à contresens et s'engage sur l'autoroute à contresens sur la voie de droite. Un VL B l'aperçoit et se décale sur BAU pour l'éviter. Le VL A, quant à lui, se déporte sur voie de gauche pour éviter B. Il est alors percuté par un VL C qui roulait sur la même voie. Sous le choc, le VL A prend feu. Un VL D surpris par la fumée ne peut éviter la collision avec A.

Lors de ces 2 impacts, le conducteur du VL A, non ceinturé est éjecté et tué.

Facteurs retenus : **contresens/** facteur aggravant : **non port de la ceinture**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2001747	8	17	1	0	0	1	2

De jour, sur chaussée sèche, le VL A se présente au péage, effectue un demi-tour et roule à contresens sur la voie de gauche.

Il percute, au bout de 1,3 km, le VL B qui circule sur voie de gauche et qui effectue un dépassement.

A s'immobilise le long des glissières du TPC. Le conducteur du VL A est tué.

B, après ripage sur la VL et BAU, s'immobilise à 80m du point de choc, le long des glissières du TPC.

Facteurs retenus : **fatigue ; hypovigilance - endormissement ; vitesse excessive ; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2001751	9	14	1	1	0	0	2

De jour et par temps de pluie, pour une raison inconnue, le véhicule A circule en sens inverse sur la partie bidirectionnelle et vient heurter le véhicule B circulant normalement dans le sens inverse.

Le conducteur de A décède sous le choc.

Facteurs retenus : **contresens ; inattention**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2002102	1	4	2	2	2	0	2

De nuit, sur chaussée sèche, un VL (A) roule à contresens sur voie de gauche (dans le sens normal de circulation). Un VL (B), circulant sur voie médiane, effectue un dépassement d'un VL. Alors que B, toujours en dépassement, est dans la courbe à droite, le conducteur aperçoit le VL A devant lui en contresens.

La conductrice de A tente d'éviter le VL B en se déportant vers la GBA en TPC, tandis que le conducteur de B ne tente ni freinage ni évitement, si ce n'est que quelques appels de phare.

Les véhicules se percutent de plein fouet, à l'avant pour le VL B et en partie sur l'aile avant gauche pour le VL A.

Sous le choc, A recule de 60m. Un des passagers arrières, non ceinturé, est projeté dans le dos du passager avant enfonçant le dossier du siège et lui occasionnant de graves blessures.

Facteurs retenus : **alcool ; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2002201	3	10	1	0	0	1	2

De jour, sur chaussée sèche, un VL A arrive en barrière de péage et, au lieu d'entrer dans une voie, tourne brusquement à gauche vers le TPC. Arrivé devant celui-ci qui est barré par une glissière en béton, il prend encore à gauche et repart à contresens. A l'extrémité de la plateforme, il emprunte la voie médiane à vive allure. Après 700m et plusieurs véhicules qui l'ont évité de justesse, A se trouve face à un semi-remorque B qui en dépasse un autre.

Le semi B lui passe dessus et le traîne sur 58m puis finit sa course en portefeuille sur BAU et voie de droite. Le VL A est complètement disloqué, son conducteur est mort.

Facteurs retenus : **obstacles véhicules ; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2002202	1	9	1	2	2	0	2

De jour, sur chaussée sèche, un VL A rentre par l'échangeur 33 pour emprunter l'autoroute en direction de Paris. Arrivé en bout de la bretelle de liaison et pour des raisons inconnues, le conducteur se déporte vers la gauche au moment où le VLR B empruntait la bretelle de sortie afin de se rendre à l'échangeur 33. La conséquence est un choc frontal entre les 2 véhicules qui s'immobilisèrent au niveau même de l'impact.

Facteurs retenus : **vitesse excessive ; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2002416	10	20	2	2	2	3	5

De nuit, sur chaussée sèche, le conducteur du VL A , âgé de 79 ans, circule à contresens sur voie de gauche. Le VL B, qui procède sur voie de gauche, à une manœuvre de dépassement de deux PL, vient heurter violemment le VL A. Le VL B s'immobilise sur BAU et le VL A s'immobilise tous feux éteints sur voie de gauche.

Les deux occupants avant du VL A sont tués.

Facteurs retenus : **fatigue ; contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2002705	5	4	1	1	1	1	3

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A circule à contresens sur voie de gauche.. Il évite un PL circulant en sens inverse et se retrouve face à un VL B en cours de dépassement d'un véhicule articulé.

Collision frontale entre le VL A et le VL B. Le VL A se déporte sur le TPC, le VL B sur la droite. Sous le choc, le VL A est projeté à plusieurs mètres du sol.

Un véhicule articulé (C-D) percute alors le VL A encore en l'air qui se retrouve sur voie de gauche et prend feu.

Le VL B effectue un tête à queue, percute les glissières en TPC puis s'immobilise dans le talus.

Le conducteur du VL B est incarcéré. Le conducteur du VL A, non ceinturé, est éjecté et gît sur la BAU. Le véhicule (C-D) quitte la chaussée après le choc avec le VL A et s'immobilise dans le talus herbeux à droite.

Facteurs retenus : **alcool ; contresens ; facteur aggravant : non port de la ceinture**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2002716	1	0	1	0	3	2	4

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A fait demi-tour (probablement une aire de repos) et emprunte l'autoroute à contresens.

Un VL B, pour éviter le VL A, percute la glissière en TPC.

Le VL A continue sa route et se retrouve face au VL C, qui, à ce moment là, double un VLR D.

A percute C frontalement puis D latéralement. A s'immobilise ensuite dans le fossé en accotement.

Facteurs retenus : **alcool + drogue , contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
-------------	------	-------	------	----	----	---------	----------

2003101	2	6	3	1	0	0	2
---------	---	---	---	---	---	---	---

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A roule à contresens sur voie de gauche (pour la circulation normale) lorsqu'il percute de plein fouet un car B. Sous le choc, le VL A est détruit, 3 de ses occupants sont tués dont le conducteur (alcoolémie: 1,78 g/l) et les deux passagers arrières (non ceinturés). Le passager avant du VL A est grièvement blessé.

Aucune victime n'est à déplorer dans le car.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens ;** facteur aggravant : **non port de la ceinture**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
-------------	------	-------	------	----	----	---------	----------

2003212	4	1	3	0	0	0	2
---------	---	---	---	---	---	---	---

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A, qui roule en contresens sur voie de gauche (pour la circulation normale), vient percuter un VL B roulant sur voie médiane.

Le conducteur du VL A (alcoolémie: 1,75 g/l) est tué.

Le conducteur du VL B (alcoolémie: 0,86 g/l), non ceinturé, est tué.

La passagère avant du VL B, non ceinturée, est éjectée et tuée.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens ;** facteur aggravant : **Non port de la ceinture**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
-------------	------	-------	------	----	----	---------	----------

2003240	5	1	1	0	0	2	2
---------	---	---	---	---	---	---	---

De nuit, sur chaussée sèche, un PL B circule sur voie de gauche. Il sort d'une zone de chantier où les voies de droite et médiane étaient neutralisées.

Un VL A arrive à vive allure et à contresens d'une bretelle de sortie. Le VL A traverse la chaussée et vient se positionner sur la voie de gauche (pour la circulation normale) et percute de plein fouet le PL B.

Le conducteur du VL A (alcoolémie: 1,82 g/l) est tué.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
-------------	------	-------	------	----	----	---------	----------

2003241	4	18	2	1	0	4	3
---------	---	----	---	---	---	---	---

De jour, sur chaussée sèche, un VL A (conducteur dont l'alcoolémie est de 1,45 g/l) fait demi-tour sur la chaussée et repart à contresens.

Deux kilomètres plus loin, un VL B, circulant sur voie de gauche, tente d'éviter le VL A, frotte les glissières du TPC et se fait légèrement heurter par le VL A qui roule maintenant à cheval voie de gauche/voie médiane.

Un VL C ne peut éviter le VL A et le percute de plein fouet.

Le conducteur et le passager du VL C sont tués.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
-------------	------	-------	------	----	----	---------	----------

2003243	4	11	1	0	4	2	5
---------	---	----	---	---	---	---	---

De jour, sur chaussée sèche, la conductrice du VL A fait demi-tour sur la plate-forme de péage et repart à contresens.

La conductrice du VL A est tuée.

Facteurs retenus : **Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre
-------------	------	-------	------	----	----	---------	------

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2003504	5	3	1	0	1	0	2

De nuit, sur chaussée sèche, un PL B se fait percuter par une fourgonnette A qui circule à contresens. Le conducteur de la fourgonnette A (alcoolémie: 2,6 g/l) est tué.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2003507	5	22	1	0	0	4	2

De nuit, sur chaussée sèche, le conducteur d'un VL A (92 ans) fait demi-tour avant la barrière de péage pleine voie et reprend les voies à contresens. Il prend une bretelle à contresens et percute un VL B. Le VL A s'immobilise sur la BAU, son conducteur, non ceinturé, est tué sur le coup.

Les 4 occupants du VL B sont indemnes.

Facteurs retenus : **Contresens ;** facteur aggravant : **Non port de la ceinture**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2003517	10	0	1	3	0	1	2

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A voulant échapper à un contrôle de gendarmerie a emprunté l'autoroute en contresens au niveau d'un diffuseur hors péage.

A vive allure, le VL A a traversé une barrière pleine voie et percuté de face un VL B qui dépassait un PL C. Le conducteur du VL A est tué.

Facteurs retenus : **Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2003519	2	0	1	0	0	3	3

De nuit, sur chaussée sèche, le conducteur d'un VL A fait demi-tour sur la chaussée et repart en contresens sur voie de gauche, feux éteints.

En face, survient un VL qui évite le VL A; derrière, un PL B effectue une manœuvre de dépassement d'un VL C. Le conducteur du PL B tente d'éviter le VL A en serrant son véhicule vers le dispositif de retenue du TPC mais il percute A qui est projeté sur la voie de droite où il est de nouveau percuté par le VL C. Le conducteur du VL A, non ceinturé, est tué sur le coup.

Facteurs retenus : **Contresens ;** facteur aggravant : **Non port de la ceinture**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2003717	5	23	1	0	1	0	2

De nuit, sur chaussée sèche, un VL A (conducteur dont l'alcoolémie:2,28 g/l) emprunte l'autoroute à contresens et percute un VL B. Le conducteur du VL B est tué.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2004204	1	22	2	2	0	0	3

De nuit, sur chaussée humide, Le VL B se fait percuter par le VL A qui circule à contresens. Suite au choc frontal, le VL B est immobilisé au milieu de la chaussée et se fait percuter violemment par un VL C. Le conducteur du VL A (alcoolémie: 3,28 g/l + cannabis + médicaments) est tué. Le conducteur du VL B est tué.

Facteurs retenus : **Alcool, Drogue, Médicaments ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2004235	9	6	1	0	1	0	2

De nuit, sur chaussée humide, un VL B circule sur voie de gauche quant il est percuté par un VL A se trouvant sur la même voie de face en contresens.

Le VL B se déporte légèrement à droite pour vraisemblablement éviter le choc et touche le VL A sur sa gauche. Le VL B part en tête à queue pour s'immobiliser à contresens sur les glissières latérales 100m plus loin.

Le conducteur du VL A (alcoolémie positive + drogue) est tué.

Facteurs retenus : **Alcool + Drogue ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2004246	7	23	2	4	0	0	3

Un VL A circulant sur voie de gauche à contresens percute les VL B et C.

Le conducteur du VL A (ivre) est tué.

4 blessés graves et 1 tué dans le VL C

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2004605	3	9	1	1	0	0	2

De jour, sur chaussée sèche, à l'approche du péage, le VL B circule sur la voie la plus à gauche pour emprunter la voie télépéage. La conductrice du VL A effectue une manoeuvre pour traverser les balises séparatrices des voies de circulation sur la plate forme du péage. Le conducteur du VL B, surpris de voir un véhicule perpendiculairement au sien, ne peut éviter le choc. Le VL B percute de face le côté gauche du VL A. Les deux VL s'immobilisent sur la voie de circulation la plus à gauche.

La conductrice du VL A est tuée.

Facteurs retenus : **Obstacles véhicules ; Vitesse excessive ; Contresens**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2004712	11	2	1	0	0	1	2

De nuit, par temps de brouillard et sur chaussée mouillée, un VL A circule à contresens, tous feux éteints sur voie de droite. Il percute un PL B de plein fouet.

Le conducteur du VL A (alcoolémie: 1,77 g/l - pas de permis) est tué sur le coup.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens ; Autre facteur (pas de permis)**

N° accident	Mois	Heure	Tués	BG	BL	Indemne	Nbre véh
2004718	9	22	1	3	0	49	4

De nuit, par temps de pluie, le conducteur du VL A (alcoolémie: 1,68 g/l) fait demi tour au péage puis repart en contresens. Il provoque un accident matériel avec le VL B, qui, pour éviter la collision avec le VL A, vient percuter les glissières centrales avant de s'immobiliser sur BAU.

Le VL A se remet dans le bon sens de circulation et redescend au péage. Il refait à nouveau demi tour au péage et repart à nouveau en contresens. Il percute le VL C sur voie de gauche (VL C qui doublait à ce moment là un bus) et sous le choc, le VL A percute les glissières centrales avant de s'immobiliser voie de gauche. Le VL C est projeté devant le bus D qui le percute. Sous ce second choc, le VL C percute les glissières en accotement avant de s'immobiliser voie de droite. Le bus s'immobilise un peu plus loin sur la BAU.

Le passager arrière centre du VL C, non ceinturé, est éjecté et tué.

Facteurs retenus : **Alcool ; Contresens ; Non port de la ceinture comme facteur aggravant**

➤ **Annexe 2**

Actions de prévention infrastructure et équipements

➤ **Annexe 3**

Exemples de procédures et consignes d'exploitation et de gestion des prises à contresens

- **ASF**
- **ATMB**
- **SAPN**
- **AREA**

Procédures opérateurs PC pour la SAPN.

- envoi d'un patrouilleur pour confirmation ou/et localisation de l'événement avec pour consignes de ne pas faire obstacle et de ne pas mettre sa vie en danger

- information autoroute FM

- information sur PMV

VEHICULE A CONTRESENS SIGNALE RALENTISSEZ + picto AK14

si confirmé : VEHICULE A CONTRESENS RALENTISSEZ + picto AK14

- information gare de péage si concernée
- information des forces de l'ordre.
- suivre l'événement à la vidéo si zone équipée.

Toutes ces actions sont proposées dans le plan d'action de la main courante informatique et automatisées pour certaines.

Particularités de l'autoroute A14 :

- information dans l'ouvrage concerné du message suivant :poste de contrôle A14 soyez prudent un véhicule roule à contresens.
- si le véhicule roule dans le sens Paris -Province demander la fermeture du péage nord.
- information sur PMV.
- envoi patrouilleur pour confirmation ou/et localisation de l'événement avec pour consignes de ne pas faire obstacle et de ne pas mettre sa vie en danger
- information des forces de l'ordre.
- suivre l'événement à la vidéo.

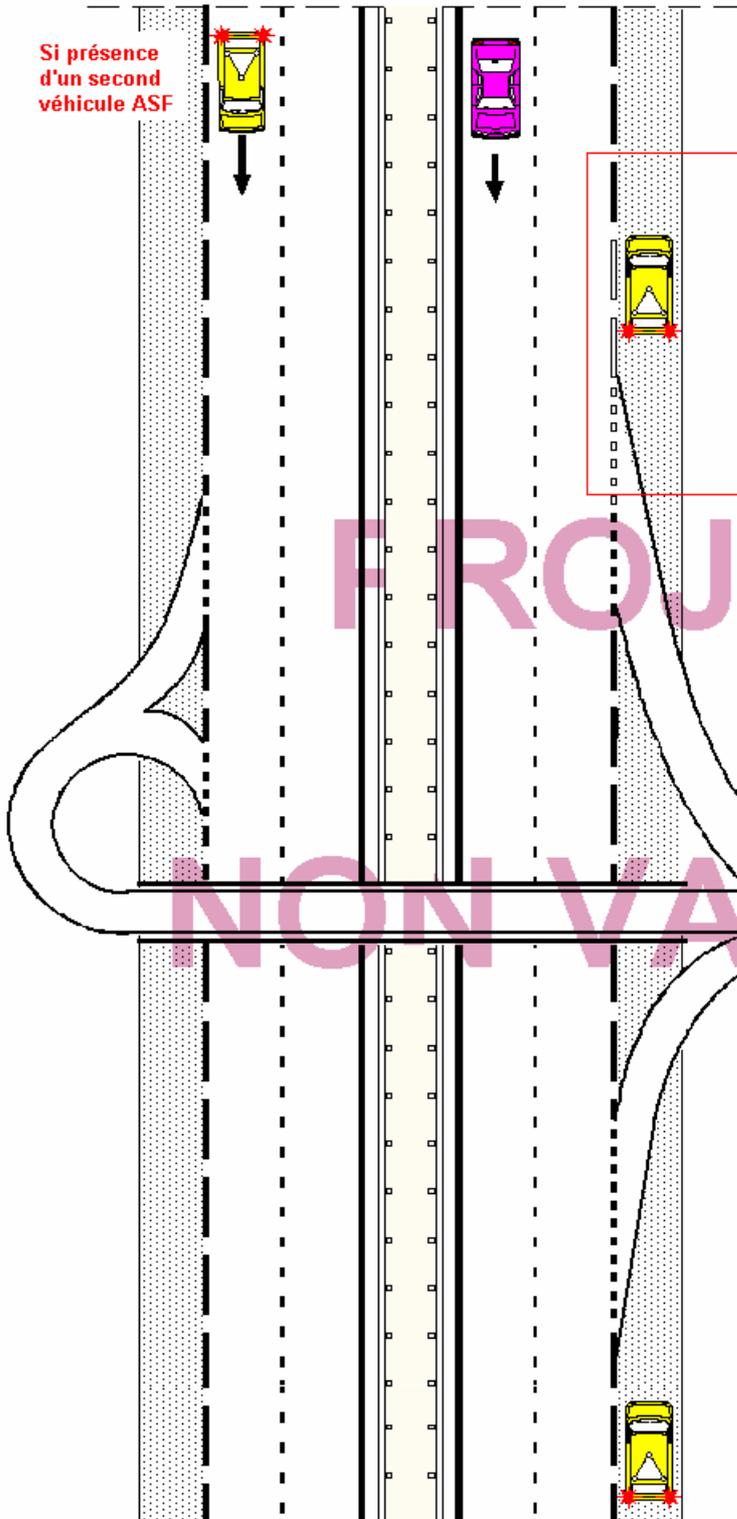
Consignes d'Intervention sur Véhicules circulant à Contresens				
DISPOSITIONS A PRENDRE				
PAR QUI	VERS QUI	POUR QUOI FAIRE	CHRONOLOGIE	CONDITIONS
Local de Surveillance Gare ou Barrière de Péage	Le Telecom du District	Alerte Contresens (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée)	1	Si origine de l'alerte
	La ou Les gare(s) situées en amont du contresens dans une limite de 30 km	Alerte Contresens (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée)	2	
Telecom District (ou DRE)*		Saisie MCI du Contresens	1	La saisie MCI doit être faite à partir de la fiche "Intervention d'Exploitation" avec pour "cause" : "Contresens"
	Tous les agents du district à l'écoute de la Radio d'Exploitation	Alerte Contresens par appel radio général (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée)	2	
	Les forces de l'ordre (si n'est pas à l'origine de l'alerte)	Alerte Contresens (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée)	3	
	L'ouvrier autoroutier d'astreinte ou le patrouilleur	Alerte Contresens (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée) (déterminer qui intervient ? qui est le plus proche ?)	4	
	La ou Les gare(s) La ou Les barrière(s) situées en amont du contresens	Alerte Contresens (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée) Saisie MCI des fermetures d'accès péage si fermeture il y a	5	
	Le responsable d'astreinte du district	Alerte Contresens par téléphone (préciser Autoroute, Pk, Sens, Direction Concernée)	6	
		Cherche à situer le véhicule à contresens (par Vidéosurveillance si existante ou en appelant les gares de péage limitrophes à la zone concernée)	7	
Ouvrier Autoroutier d'astreinte ou Patrouilleur		Dès réception de l'appel radio généralisé ou de l'appel téléphonique, positionnement sur BAU, avant la bretelle de sortie de l'échangeur le plus en amont du contresens si intervention à partir de la section courante, après la bretelle d'entrée de l'échangeur le plus en amont du contresens si intervention à partir de cet échangeur.	1	Le délai d'intervention pour se positionner risque souvent d'être plus important que la durée de l'événement "Contresens"
		Stationne son fourgon en mettant en place le panneau de danger + les girophares + le PMVF avec un message en alternance du type : DANGER - RALENTIR (à adapter en fonction des PMVF)	2	
		Quitte son fourgon en prenant son ARA pour tenir informé Telecom et se positionne à l'abri derrière les glissières de l'accotement droit	3	
		Tient informé et se tient régulièrement informé auprès de Telecom	4	
Agents du district à l'écoute de la radio d'exploitation	Telecom district	Les agents du district qui seraient susceptibles de détenir des informations sur le véhicule à contresens en informe le Telecom du district concerné	1	Si possibilité, suivre à partir de la chaussée opposée, le déplacement du véhicule à contresens
Gare(s) ou Barrière(s) alertée(s) située(s) en amont du contresens sur une distance de 30 Km		Dès réception de l'appel radio généralisé ou de l'appel téléphonique et à condition que le véhicule circulant à contresens soit confirmé Fermeture des entrées avec mise au rouge des voies Informé Telecom District des dispositions prises	1	La ou les gare(s), La ou les barrière(s) concernées informe(nt) régulièrement Telecom de l'évolution de la situation
Telecom DRE (ou Telecom District Urbain)		Dès réception alarme MCI, affiche sur PMV : PMV activés sur 30 km mini (7 km sur Toulouse)  VEHICULE A CONTRESSENS PRUDENCE (message complété par ECOUTEZ 107.7 si quatre lignes) affiche sur PMV Gare (dans une limite de 30 km) les messages suivants selon la situation : => DIRECTION VEHICULE A CONTRESSENS PRUDENCE ou VEHICULE A CONTRESSENS ACCES INTERDIT ECOUTEZ 107.7	1	
Telecom CCT	Radio Trafic	Dès réception de l'alarme du district envoi immédiat d'un message d'alerte pour diffusion sur 107.7	1	Le message Radio doit être répété toutes les 2min tant que la fin d'événement n'est pas signalée
Radio Trafic	Clients en approche de la zone concernée	Coupure du programme en cours et passage d'un message d'alerte (indication de la section, du sens concerné)	1	

Mise à jour le 27 Janvier 2004

* pour les DRE prenant le Telecom District ou pour DRE Brive

INTERVENTION
VEHICULE CIRCULANT A CONTRESENS

Si présence
d'un second
véhicule ASF



L'agent sort de son véhicule
et se positionne derrière les
glissières muni de son ARA

POSITION DU FOURGON
SI ACCES PAR ECHANGEUR

Si présence d'un péage, et à condition
que le véhicule à contresens
soit confirmé,
les voies d'entrées sont mises au rouge



L'agent sort de son véhicule
et se positionne derrière les
glissières muni de son ARA

Consignes Générales pour la rédaction des messages radio 107.7
Evènement « Véhicule circulant à Contresens »
PROJET NON VALIDE

Dès connaissance d'un véhicule circulant à contresens, interrompre le programme pour diffuser le message de base ci-dessous (à adapter en fonction des éléments recueillis) :

Message de Base Type :

(à utiliser et à moduler en fonction des informations à disposition)

« Si vous circulez entre les échangeurs W et X sur l'autoroute AY en direction de XXXXXXXXX, soyez très vigilants : un véhicule circulant à contresens nous est signalé.

Nous vous demandons la plus grande prudence si vous circulez dans cette zone : Redoublez de vigilance »

Ce message sera diffusé toutes les 2 minutes jusqu'à la fin de l'alerte avec la fonction TA activée.

Il sera complété par des consignes de sécurité extraites de la liste ci-dessous :

Les consignes de sécurité à utiliser :

- Nous vous recommandons la plus grande prudence
- Ralentissez
- Modérez votre vitesse
- Soyez extrêmement prudents
- Ne vous laissez pas surprendre
- Redoublez de vigilance

Attention Informations ou Conseils à ne pas donner :

- Donner le PK (il sera forcément faux car le véhicule se déplace)
- Conseiller de rouler à droite (il faut être sûr que le véhicule à contresens circule sur la voie de gauche)
- Arrêtez vous sur les aires (il y en a pas forcément à proximité – elles risquent d'être rapidement saturée)
- Arrêtez vous sur la bande d'arrêt d'urgence (attention aux effets de masse et il faut être sûr que le véhicule ne circule pas à contresens sur la BAU)

- **Procédure d'exploitation Surveillant péage (Véhicule à contresens)**
- **Consignes d'exploitation à l'Opérateur PC (Contresens de la circulation d'un véhicule)**
- **Consigne d'exploitation à l'Agent de sécurité (Véhicule à contresens).**



CONSIGNES D'EXPLOITATION A L'OPERATEUR PC

CONTRESENS DE LA CIRCULATION D'UN VEHICULE

❖ L'opérateur devra :

1. Activer les **Panneaux à Messages Variables (PMV)** de la zone concernée (si doute sur le sens, activer les **PMV** de chaque sens) :

**DANGER
VEHICULE
A CONTRESENS**

2. Demander au **Surveillant Péage (SP)** de la barrière, la fermeture du péage (barrière et bretelle).

Nota : Le SP se chargera de demander la fermeture des péages en bretelles et informera l'astreinte péage.

➔ **SI CONTRESENS ENTRE CHATILLON EN MICHAILLE ET VIRY :**

- Demander au **SP** de VIRY la fermeture du péage de VIRY, de BELLEGARDE et d'ELOISE
- Fermer le **TUNNEL DU VUACHE** dans le **sens 1** et le **sens 2**
- Informer le PC de SAINT MARTIN DU FRESNE (SAPRR)

➔ **SI CONTRESENS ENTRE VIRY/BARDONNEX/ANNEMASSE/NANGY/VALLARD :**

- Demander au **SP** de VIRY la fermeture du péage de VIRY
- Demander au **SP** de NANGY la fermeture du péage de NANGY

➔ **SI CONTRESENS ENTRE CLUSES ET NANGY :**

- Demander au **SP** de NANGY la fermeture du péage de NANGY et de BONNEVILLE
- Demander au **SP** de CLUSES la fermeture du péage de CLUSES et de SCIONZIER

➔ **SI CONTRESENS ENTRE CLUSES ET LE FAYET :**

- Demander au **SP** de CLUSES la fermeture du péage de CLUSES

1. Informer les Douanes et les inviter à retenir les automobilistes :

➔ **SI CONTRESENS ENTRE VIRY/BARDONNEX/ANNEMASSE/NANGY/VALLARD :**

- Demander la fermeture de la barrière douanière de VALLARD
- Demander la fermeture de la barrière douanière de BARDONNEX

Appel PC
Douane au :
04.50.37.58.10

2. Prévenir la **Gendarmerie** :

➔ **SI CONTRESENS ENTRE VIRY/BARDONNEX/ANNEMASSE/VALLARD/NANGY :**

- Prévenir le Peloton Autoroutier d'ELOISE et de BONNEVILLE

3. Prévenir l'équipe **Sécurité** :

➔ **SI CONTRESENS ENTRE VIRY/BARDONNEX/ANNEMASSE/VALLARD/NANGY :**

- Prévenir la Sécurité d'ELOISE et de BONNEVILLE

4. Prévenir :

- **Autoroute-Info 107.7 FM**
- **IRIS**

1. Prévenir l'**Astreinte "Centre"**

2. Prévenir l'**Astreinte "Direction"**

3. Activer les remorques mobiles **PMV (4 lignes de 10 caractères)** de la zone concernée dans les périodes où elles seront implantées sur le terrain

- En cas d'imprécision de l'alerte ou de DOUTE :
L'opérateur demandera la fermeture des péages, des Douanes et activera les PMV dans les deux sens de circulation
 - Il désactivera le sens non concerné par le contresens après avoir reçu une confirmation précise de la localisation du contresens
- La fin de l'alerte sera communiquée au PC de SUPERVISION par la Gendarmerie et (ou) la Sécurité, après qu'une reconnaissance ait été effectuée sur le tracé

signé

Pierre VICEDO



CONSIGNE D'EXPLOITATION A L'AGENT DE SECURITE

VEHICULE A CONTRESENS

Si vous êtes témoin d'un contresens ou informé de ce genre d'incident

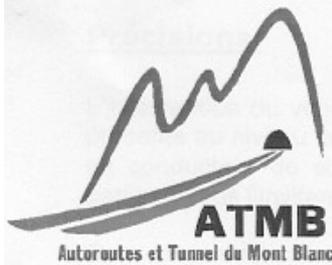
IL NE FAUT PAS TENTER D'INTERCEPTER LE VEHICULE

Le PC vous signale un contresens, vous devez :

- ◆ Vous rendre sur la zone concernée
- ◆ Rouler à vitesse réduite sur la BAU et afficher sur le PMV fourgon le message « **VEHICULE A CONTRESENS** » avec le panneau **AK 14 activé**
- ◆ Renseigner le PC soit pour lui signaler que vous avez rencontré le véhicule à contresens soit pour lui annoncer que vous sortez de la zone concernée sans avoir rencontré de véhicule à contresens.

NB1 : Si vous êtes éloigné de la zone concernée et que d'autres fourgons (entretien) sont plus proches de cette zone, vous demanderez au fourgon le plus proche d'appliquer la procédure ci-dessus. En effet sur ce type d'événement la rapidité d'intervention est primordiale.

NB2 : Tout véhicule présent à proximité de la zone concernée affichera sur le PMV fourgon le message « **VEHICULE A CONTRESENS** » avec le panneau **AK 14 activé**



PROCEDURE D'EXPLOITATION SURVEILLANT PEAGE

VEHICULE A CONTRE SENS

Vous êtes alerté de la présence sur notre réseau d'un véhicule à contre sens.

Vous fermez immédiatement le péage de la manière suivante :

Sur le clavier du Poste Opérateur Gare (synoptique)

→ Appuyer sur les touches : **F5 (⊙)** Sens 1 et **F6 (⊙)** Sens 2

L'activation de ces touches empêche instantanément toutes les barrières de la gare de se lever. Les transactions s'opèrent normalement dans les voies mais les barrières restent baissées.

Tant qu'il existe un doute sur le sens de circulation du véhicule en cause, la fermeture concernera les 2 sens.

- Vous informez aussitôt le PC Circulation de la présence d'un véhicule à contre sens et de la fermeture de la barrière de péage.
- Vous informez l'ensemble des péagers en poste de la présence sur notre réseau d'un véhicule à contre sens et leur demandez d'en informer les clients en distribuant notamment le document d'information prévu à cette effet.

En fonction de la localisation du véhicule à contre sens :

→ Vous appelez les receveurs chef des bretelles et leur demandez de neutraliser par la fonction P2000 les barrières de passage du sens entrée sur autoroute.

Attention, vous êtes le seul interlocuteur de l'opérateur du PC Circulation. A ce titre il vous incombe de veiller à ce que la procédure soit bien comprise et appliquée par le receveur chef.

→ Vous informez l'astreinte péage de la fermeture de la barrière.

L'information de la fin de l'alerte vous sera donnée par l'opérateur du PC Circulation. Dès ce moment et sur son instruction, vous procéderez à la réouverture de la gare de la manière suivante :

→ Appuyer sur les touches : **F7 (↑)** Sens 1 et **F8 (↑)** Sens 2

Précisions.

L'interception du véhicule à contresens est du ressort de la gendarmerie. Si le véhicule se présente au niveau de la barrière avant l'arrivée des gendarmes, vous tenterez de demander au conducteur de stationner en voie fermée. Si le véhicule se présente à hauteur d'un parking, vous l'inviterez à y stationner et à attendre l'arrivée de la gendarmerie.

Dans le cas où un véhicule à contresens est détecté au niveau de la barrière de péage ou dans le cas où un véhicule détecté à contresens forcerait le passage, vous informerez immédiatement le PC Circulation puis procéderez à la réouverture du péage de la barrière dans le cas où celle-ci était fermée.

Section concernée	Gares à fermer
LIMITE DE CONCESSION - VIRY	Bellegarde, Eloise, et Viry (SP DE VIRY)
VIRY - NANGY	Viry (SP DE VIRY) Nangy (SP DE NANGY)
NANGY – CLUSES	Nangy et Bonneville (SP DE NANGY) Scionzier et Cluses-Est (SP DE CLUSES)
CLUSES – LE FAYET	Cluses-Est (SP DE CLUSES)

- LA FIN DE L'ALERTE SERA COMMUNIQUEE AU PC DE SUPERVISION PAR LA GENDARMERIE ET (OU) LA SECURITE, APRES QU'UNE RECONNAISSANCE AIT ETE EFFECTUEE SUR LE TRACE.

Patrick TROULAY


Directeur d'Exploitation adjoint

Version Chef de centre

***PROCEDURE D'INTERVENTION
A APPLIQUER LORS D'UN CONTRESENS***

SOMMAIRE

1 – OBJET DE LA PRODECURE

2 – ROLE DE L'INTERVENANT SUR UN CONTRESENS

3 – DEROULEMENT DE L'INTERVENTION

3.1 – 1^{ère} phase : Alerte

3.2 – 2^{ème} phase : Intervention du centre d'entretien

3.3 – 3^{ème} phase : Interception du contresens

3.4 – 4^{ème} phase : contrôle des accès de secours

1 – OBJET DE LA PROCEDURE

Cette note explique pour les cadres d'astreinte centre les dispositions prises par AREA lorsqu'un véhicule est signalé en contresens.

La procédure destinée aux chefs d'équipe et aux agents routiers est jointe à la présente note et reprend les actions qui doivent être prises.

2 – ROLE DES INTERVENANTS DE DVI SUR UN CONTRESENS

- ☞ Vérifier l'absence de risque sur le secteur considéré.
- ☞ Signaler à l'aide des PMV embarqués, l'incident aux usagers.
- ☞ Tenter d'arrêter le véhicule en contresens.
- ☞ Fournir à CESAR les informations nécessaires en vue de rouvrir les péages et rétablir le trafic.
- ☞ Vérifier l'étanchéité du réseau.

3 – DEROULEMENT DE L'INTERVENTION

3.1 – 1^{ère} PHASE – ALERTE

C'est CESAR qui transmet l'alerte à la suite d'un message reçu soit à partir d'une borne RAU, soit par un appel téléphonique, soit via le péage, soit par la radio interne AREA.

Le message signale un contresens avec plus moins de précision, un PK dans le cas le plus précis ou une zone comprise entre 2 échangeurs dans les cas de précision plus aléatoire.

Sur les informations connues, CESAR est amené à définir le périmètre d'intervention :

- Les 2 points entre lesquels le contresens est signalé constituent les bornes de la zone de référence. Le dernier échangeur présent dans la zone de référence (dans le bon sens de la circulation) sera fermé.
- En amont de cette zone de référence, on définit un secteur de 20 Km à l'intérieur duquel on ferme les échangeurs et la barrière pleine voie s'il y a lieu.

Si la direction du contresens n'est pas connue, il y aura 2 secteurs de 20 Km, un dans chaque sens de part et d'autre de la zone de référence.

En fonction des informations reçues successivement par CESAR modifiant le point de signalement du contresens, la zone de référence est amenée à se déplacer dans le temps.

L'information transmise par CESAR au chef d'équipe est :

« CONTRESENS SIGNALE ENTRE LES **POINTS** AAAAAAA ET BBBBBBBB »
et la voie (Nord ou Sud) où le véhicule à contresens a été détecté.

Les **points** A et B sont soit un échangeur, soit une barrière de péage, soit un tunnel. B est défini par excès en amont du secteur des 20 Km précédemment définis.

Si la zone définie par CESAR se situe à cheval sur 2 ou 3 centres d'entretien, les chefs d'équipe de tous les centres concernés sont appelés. Chaque chef d'équipe devra faire appliquer la procédure sur la zone de compétence de son centre. Dans ce cas l'information fournie par CESAR est :

Pour le CE_i ; < CONTRESENS SIGNALE ENTRE LES **POINTS** A ET B_i >.

Le **point** B_i est situé sur le centre i.

Pour le CE_j ; < CONTRESENS SIGNALE ENTRE LES **POINTS** A ET B_j >.

Le **point** B_j est situé sur le centre j.

Cas particuliers : Dans la procédure CESAR, si la zone comprise entre les **points** AAAAAAA et BBBBBBBB comprend un tunnel, les barrières de fermeture seront abaissées. De même si la zone comprend une barrière de péage, les voies seront fermées. Dans ces 2 cas, le point terminal de la zone à parcourir (BBBB) correspondra au tunnel ou à la barrière de péage.

3.2 – 2^{ème} PHASE – INTERVENTION DU CENTRE D'ENTRETIEN

Le chef d'équipe demande à 2 agents de se rendre avec 1 fourgon d'intervention pour parcourir la zone de référence. Il reste en contact radio avec les 2 agents pendant l'intervention et se rend (ou demeure en attente) au centre d'entretien.

Le chauffeur du fourgon roule en voie lente les feux de croisement allumés, les gyrophares et les feux de détresse activés, le message « CONTRE / SENS » affiché en alternat sur le PMV embarqué et la rampe de défilement activée en alternat 3*2.

Le chauffeur est très vigilant sur le véhicule pouvant arriver à contresens sur la même chaussée que le fourgon. Le 2^{ème} agent surveille la chaussée opposée pour détecter éventuellement le véhicule à contresens.

3.3 – 3^{ème} PHASE – INTERCEPTION DU CONTRESENS

Dés que le véhicule est repéré les agents du fourgon d'intervention le signalent par radio au chef d'équipe en précisant si le véhicule est sur la même chaussée ou sur la chaussée opposée.

La tentative d'interception du véhicule à contresens est la plus délicate face à un tiers qui peut ne pas être en état normal (dépressif, sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool ou même plus simplement perdu ne sachant pas où il se trouve).

1^{er} cas – *Le véhicule à contresens circule sur la chaussée opposée :*

Le fourgon d'intervention roule en voie rapide à hauteur du véhicule à contresens. L'agent routier utilise le klaxon pour attirer l'attention du conducteur et lui fait des signes pour le faire s'arrêter. Le 2^{ème} agent peut utiliser le projecteur de toit.

Dés que le véhicule s'est arrêté, le fourgon se range en BAU. Sans traverser les voies les agents ordonnent au conducteur du véhicule de ne pas repartir, de se mettre en sécurité derrière la glissière et d'attendre leur retour. Puis les 2 agents remontent dans le fourgon et vont tourner à l'échangeur ou au portail de service le plus proche pour revenir sur le véhicule et sécuriser la zone suivant la procédure d'intervention sur événement. Le chef d'équipe se rend sur place dans l'attente de l'arrivée des forces de police.

2^{ème} cas – *Le véhicule à contresens arrive face au fourgon d'intervention :*

L'agent routier fait des appels codes – phares, utilise le klaxon pour alerter le chauffeur du véhicule à contresens. L'agent routier ralentit son fourgon, reste sur la voie lente pour conserver soit la voie rapide, soit la BAU comme échappatoire de façon à éviter la collision au moment du croisement.

Si le véhicule s'est arrêté, le fourgon est placé en protection du véhicule à contresens. Pour cela il recule par le BAU si le véhicule est immobilisé sur la voie rapide puis le fourgon est positionné en voie rapide, en amont du véhicule.

Si le véhicule est immobilisé en BAU, le fourgon est rangé en aval en BAU.

Les agents descendent immédiatement du fourgon. Ils demandent aux passagers du véhicule immobilisé à contresens de venir se placer avec eux en protection derrière les glissières de sécurité dans l'attente de l'arrivée du chef d'équipe et des forces de police.

Si le véhicule ne s'est pas arrêté l'agent prévient son chef d'équipe qui transmet à CESAR pour guider l'intervention des forces de police. Les agents vont tourner à l'échangeur ou au portail de service le plus proche et parcourent la zone définie par CESAR.

3^{ème} cas – *Le véhicule à contresens n'a pas été trouvé*

Les agents ont parcouru dans les 2 sens la totalité de la zone entre les 2 échangeurs définis par CESAR sans avoir rencontré le véhicule à contresens. Ils en informent le chef d'équipe.

Le chef d'équipe informe CESAR que le véhicule à contresens n'a pas été trouvé et que la circulation peut être rétablie.

4^{ème} cas – Le véhicule à contresens s'est immobilisé après avoir causé un accident

Les agents appliquent la procédure d'intervention sur événement. Ils sont les premiers intervenants sur l'accident.

Le chef d'équipe se rend sur place et en fonction de la gravité de l'accident prend les dispositions relatives au trafic.

Dans tous les cas c'est le chef d'équipe, qui après concertation avec les forces de police, fournit à CESAR l'information de réouverture des péages et rétablissement de la circulation

3.4 – 4^{ème} PHASE – CONTROLE DES ACCES DE SECOURS

A la suite d'un contresens, un contrôle de la fermeture des accès de service doit être réalisé sur le centre d'entretien au cours du poste de travail suivant. Toute anomalie constatée sera transmise au chef d'équipe qui l'inscrira sur la main courante du centre et en informera le CAC.

AREA

Direction de l'Exploitation
Département Péage et Monétique

NOTE INTERNE
DPM/PM/CA/02.161

Bron, le 16 décembre 2002

De P. MARTIN

A H. MORTON C. VILLON
O. JARLAN P. JACQUEMIER
JL POTHIN S. DUBOSC
F. TETE P. GERARD

Copie : JL ATTIA - M. MORETTI - M. VISTORKY - A. PICARD - P. GUERIN - D. TISSOT

OBJET : PROCEDURE CONTRESENS / IMPLICATION DU PEAGE

A partir des informations qu'il reçoit, le CESAR détermine le périmètre de fermeture des péages.

Pour ce faire CESAR prévient les péages concernés pour lesquels les personnels doivent immédiatement mettre en œuvre les mesures prévues.

Pierre MARTIN

PROCEDURE CONTRESENS

Sur demande du CESAR, le receveur-chef (pour le péage où il est en poste) ou le receveur-péager (pour les péages du centre de péages contactés directement par le permanent de sécurité), met en œuvre les mesures de fermetures immédiates.

⇒ ECHANGEURS

Les véhicules ne doivent plus pénétrer sur le réseau.

Le receveur-chef ou le receveur-péager en poste doit afficher en entrée les croix rouges. Il faut informer au moins un client dans chaque voie de la raison de la fermeture temporaire de l'accès (véhicule à contresens sur le réseau) avant de reprendre, si elles ont été interrompues, les opérations d'encaissement en sortie.

⇒ BARRIERES PLEINES VOIES

En fonction de la voie de circulation affectée par le véhicule à contre sens, les passages en entrée ou en sortie doivent être interrompus.

Pour les entrées, le même mode opératoire que pour les échangeurs doit être utilisé.

Pour les sorties :

- demander aux péagers en poste de suspendre les opérations d'encaissement en expliquant aux clients, la raison.
- intervenir sur les voies automatiques pour interrompre les passages et informer les clients.

Toutes ces mesures sont à mettre en œuvre sans délai de façon prioritaire.

La réouverture à la circulation n'est réalisée qu'après demande de CESAR.

	Libellé Procédure :	Dernière mise à jour	DEX
	CONTRESENS	Le 04/02/2004 15:16:00	DGR CESAR

Cette procédure doit être mise en œuvre dès qu'un véhicule est signalé à contresens sur le réseau. Sa mise en œuvre est prioritaire sur toutes les autres tâches.

Elle consiste à informer les automobilistes susceptibles d'être exposés au danger et à sécuriser la zone en fermant les accès à péage vers le risque. Le retour à la normale ne pourra se faire qu'après vérification du secteur par une patrouille du centre entretien.

Les appels seront répartis entre les différents personnels présents.

En cas d'accident du véhicule à contresens, c'est le Chef d'Equipe qui indique à CESAR quand il peut faire rouvrir les sites de péage.

NATURE DES INFORMATIONS UTILES A TRANSMETTRE

1) Localisation

- autoroute
- sens du véhicule circulant à contresens en indiquant l'origine et la destination. Ex : de Chambéry vers Aiguebelette sur la chaussée Lyon vers Chambéry
- zone la plus précise possible dans laquelle le véhicule a été signalé.

Important : il convient de définir la zone à patrouiller en fixant le nom des points délimitant cette zone (Echangeurs ou Barrière Pleine voie)

2) Type de véhicule, marque, couleur (si connus)

3) Plaques minéralogiques (si connues)

PRECISIONS SUR LA ZONE CONCERNÉE

Si le sens de circulation est inconnu, la procédure sera appliquée pour les 2 sens de circulation.

En cas de bifurcation comprise dans la zone comme définie ci-dessus, il conviendra d'appliquer la procédure aux deux axes considérés.

Si les consignes ci-dessous engagent un autre réseau : information du PC concerné sur le contresens, sur les mesures prises sur notre réseau et demande d'affichage PMV s'il en existe dans la zone concernée.

ACTIONS A ENGAGER

Affichage PMV :

Afin d'alerter les automobilistes se dirigeant vers le contresens, il convient d'activer tous les PMV de la zone présumée ainsi que ceux situés dans la zone des 20 km en amont.

Fermeture d'accès :

Afin de protéger les automobilistes du bon sens de circulation, il convient de faire procéder à la fermeture des diffuseurs à péage de la zone présumée et ceux situés dans les 20 km en amont (zone limitée à la première barrière rencontrée (barrière de péage en pleine voie ou barrière tunnel qui sera fermée pour bloquer le trafic en section courante).

Patrouilles terrain :

Afin de vérifier la zone présumée (y compris les 20 km), il faudra indiquer aux Chefs d'Equipe le nom des échangeurs et/ou barrières délimitant la zone à patrouiller.

PARTICULARITÉ ZONE TUNNELS

Si un contresens est signalé sur l'A43 entre les diffuseurs N° 11 (St Genix sur Guiers) et la bifurcation A43/A41 Nord (Chambéry), ou sur A51 entre le diffuseur N° 9 (Claix) et le péage du Crozet, le tube du tunnel potentiellement concerné par le véhicule circulant à contresens devra être fermé (activation du scénario de fermeture tunnel).

	Libellé Procédure : <h2 style="text-align: center;">CONTRESENS</h2>	Dernière mise à jour Le 04/02/2004 15:16:00	DEX DGR CESAR
---	--	---	-----------------------------

ACTIONS PERMANENT DE SECURITE	ACTIONS CHEF DE SALLE
<p>1) affichage du message PMV renforcé par les flashes (famille <i>Alerte / Danger</i>) :</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>DANGER VL SIGNALE A CONTRESENS</p> </div> <p>Ce message doit être activé sur tous les panneaux de la zone présumée <u>et</u> dans les 20 km en amont de cette zone.</p> <p>2) si un tunnel est inclus dans la zone, activation de la fermeture du tube potentiellement exposé avec le scénario « restriction de circulation / fermeture tunnel »</p> <p>3) appel aux péages concernés pour fermeture des accès</p> <p>4) appel aux chefs d'équipe concernés en leur indiquant la zone qu'ils doivent patrouiller</p> <p>5) appel aux forces de l'ordre</p> <p>6) appel en tiers sur la radio du centre concerné pour informer toute personne à l'écoute</p> <p>7) si conséquences, appel au cadre d'astreinte centre entretien</p> <p>8) après mise en place du dispositif, information au Receveur Chef du Centre péage</p>	<p>1) information à la Radio FM</p> <p>2) si besoin message PMV hors réseau AREA, information et requête auprès des autres partenaires</p> <p>3) information au cadre d'astreinte direction si conséquences</p>
Fiche évt « Incident Danger»	IJR en commentaire

Nom de l'Echangeur n° 2 :

Péage Ouvert/Fermé (M/A/SA)* :

Nom de l'Aire n°1 :

Type (Service/Repos) :

Nom de l'Aire n°2 :

Type (Service/Repos) :

Nom de la Barrière Pleine Voie n° 1 :

Péage (M/A/SA)* :

Nom de la Barrière Pleine Voie n° 2 :

Péage (M/A/SA)* :

ZONES DE CHANTIER LES PLUS PROCHES DU LIEU DE SIGNALLEMENT DU CONTRESENS AU MOMENT DES FAITS :

Préciser le chantier et le type de balisage uniquement si ceux-ci peuvent être à l'origine du contresens

< En section courante :

< Sur Echangeur :

Déroulement des faits

LUMINOSITE AU MOMENT DES FAITS :

Jour

Nuit

Aube

Crépuscule

CONDITIONS METEOROLOGIQUES AU MOMENT DES FAITS :

- Soleil Pluie Neige Grêle
 Brouillard/fumée (*Préciser le cas échéant, distance de visibilité*) :
 Vent

CONDUCTEUR SIGNALE A CONTRESENS (en cas d'interception ou d'accident) :

(renseignements obtenus auprès des forces de l'ordre, soit directement par le responsable du district, soit par les cadres habilités au niveau de la DRE pour la consultation des PV d'accidents mortels)

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| < Age : | Sexe : |
| < Maladie : | Handicap : |
| < Etat de la vue : | Alcool (O/N) et Taux (g) : |
| < Drogue (O/N) : | Médicament (O/N) : |
| < Autres psychotropes : | Habitué à l'Autoroute (O/N) : |
| < Refus d'acquitter le péage (O/N) : | |

ELEMENTS EXPLICATIFS DE LA PRISE DE L'AUTOROUTE A CONTRESENS :

Analyse de l'Infrastructure et des superstructures :

Séparation des voies bidirectionnelles ou des plateformes de péage (bordures béton, balises J11, plots modulaires, autre...), signalisation verticale (sens interdit, interdiction de tourner à droite ou à gauche, signalisation directionnelle, autre), signalisation horizontale (flèches directionnelles, zebra, marquage à protubérance, autre ...), implantation des îlots aux accès à l'autoroute, autres ...

(joindre photos si nécessaire)

Domaine Concédé ASF

Domaine Non Concédé (accès)

(Préciser la voie et le gestionnaire)

--	--

**ACTION(S) ET/OU AMENAGEMENT(S) PREVUS PAR LE DISTRICT SUITE A
L'ANALYSE DETAILLEE :**

--

Nom Analyste :

Chef de District :

Date et Visa :

Date et Visa :

➤ **Annexe 5**

Communication

AREA cherche à réduire le nombre des contresens

Sur les 384 kilomètres du réseau, on dénombre en moyenne quatre-vingts contresens par an. Denis Tissot, patron du CESAR, le PC de circulation, explique les mesures prises lorsqu'un cas est signalé. De son côté, Ghislaine Duval, ingénieur en charge de la sécurité routière, analyse chaque contresens.

Denis Tissot se souvient très bien de l'incident du 26 juin 2003 qui s'est heureusement bien terminé (lire le témoignage ci-contre). Le premier réflexe que chaque témoin d'un contresens doit avoir est de signaler ce dernier à l'aide d'une borne d'appel d'urgence - il y en a une tous les deux kilomètres - car elle permet de bien visualiser l'endroit où se déroule l'incident. « Dans le cas évoqué par M. Vincent, c'est le personnel de la station-service de l'aire de Royans-Vercors qui nous a alertés après avoir vu l'automobiliste repartir en sens inverse. Et il a fallu sept minutes à nos patrouilleurs pour l'intercepter. »

Avant cette interception, le PC de circulation déclenche un certain nombre de procédures dès que l'alerte a été donnée. « Pour nous, un contresens est une procédure prioritaire, précise Denis Tissot. Cela signifie qu'il est traité avant les autres événements en cours, l'objectif étant d'informer le plus rapidement possible les automobilistes présents dans le secteur concerné et donc susceptibles d'être confrontés au danger. Nous informons donc ceux qui circulent dans le secteur à l'aide des panneaux lumineux et nous lançons aussi des messages sur rhéonalp1, notre fréquence 107.7, et sur les radios FM partenaires d'AREA, afin d'inciter les automobilistes à la plus grande prudence. La conduite à tenir est alors de ralentir et de ne surtout pas dépasser puisque les auteurs des contresens roulent généralement « à droite », c'est-à-dire en réalité sur la voie rapide du sens de circulation ! Nous fermons immédiatement les

barrières de péage en direction de la zone. Après avoir averti les forces de l'ordre, nous envoyons aussitôt des patrouilleurs afin qu'ils vérifient la présence ou non d'un véhicule à contresens, celui-ci n'étant pas toujours effectif car il arrive que le conducteur en infraction se soit rendu compte de son erreur. Et, dans ce cas, il a généralement repris la bonne direction. Lorsque nous sommes sûrs du sens de circulation concerné par le contresens, on ferme uniquement ce sens de circulation. Mais, lorsqu'on a un doute, le trafic est interrompu dans les deux sens. »

Les contresens à la loupe

En marge des mesures prises dans l'urgence lorsqu'un contresens se produit, AREA a missionné Ghislaine Duval, ingénieur en charge de la sécurité routière au sein de la société, pour une étude portant sur ces incidents. La première partie de l'étude s'est déroulée début 2002. Elle a consisté en la réalisation d'un fichier des principaux éléments saisis en temps réel par le PC de circulation pour quantifier et localiser les contresens. « Nous avons établi une cartographie des contresens répertoriés entre 1993 et la fin 2001, explique Ghislaine Duval. Notre volonté était de repérer les sites sur lesquels ils se produisent le plus fréquemment. »

Depuis deux ans, Ghislaine Duval analyse plus en détail chacun des contresens interceptés afin d'améliorer la connaissance que l'on a de ces phénomènes, parfois à l'origine



Les permanents de sécurité au CESAR, le PC de circulation d'AREA.

d'accidents souvent graves. « Pour nous, ces contresens peuvent être volontaires ou involontaires, le pire des cas étant celui où un automobiliste effectue un demi-tour en pleine voie, soit parce qu'il s'est trompé de direction, soit parce qu'il ne veut pas entrer sur la portion à péage, soit encore parce qu'il est devenu inapte à la conduite à cause de l'alcool ou parce que son état émotionnel est perturbé. »

La seconde partie de l'étude a consisté à analyser les secteurs jugés les plus sensibles mis en évidence par la cartographie. Pour ce faire, un repérage complet des divers sites à partir desquels des contresens ont pu démarrer a été entrepris : diffuseurs, barrières pleine voie, aires de repos ou de services... Les premières sections analysées ont porté sur l'A49 (Grenoble-Valence) et l'A48 à la hauteur de Voreppe. Un examen approfondi du terrain est alors nécessaire afin de « voir s'il y a des choses à faire sur le plan des infrastructures, notre souci étant d'éviter qu'un contresens ne se reproduise au même endroit. Parfois, le conducteur a en effet pu mal interpréter la signalisation en

place, ceci valant également pour la signalisation directionnelle en amont de l'autoroute. » La signalisation sur ce secteur a donc été renforcée au terme de cette analyse.

À travers cette étude, AREA vise donc trois objectifs : « Mieux comprendre pourquoi les contresens ont lieu, voir s'il est possible d'améliorer l'infrastructure - notamment la signalisation - et réfléchir à des principes généraux pour ne pas reproduire sur les nouvelles autoroutes des schémas mal interprétés par les automobilistes, ceci dans un souci de diminuer la survenue de contresens. »

Ce travail se poursuit d'ailleurs avec la remise à jour de cette cartographie qui intégrera prochainement les événements de 2002 et de 2003. Autant d'éléments qui sont également transmis à un groupe de travail national composé de la plupart des sociétés d'autoroutes et des services de l'Équipement. « Nous mettons en commun nos expériences respectives pour voir ce qui fonctionne ou pas », conclut Ghislaine Duval ●

TÉMOIGNAGE

PHILIPPE VINCENT,
témoin d'un contresens sur
l'A49, raconte

C'était le 26 juin dernier. Philippe Vincent, 41 ans, importateur en textile et abonné AREA domicilié au Fontanil, dans l'agglomération grenobloise, circulait sur l'A49, entre Valence et Grenoble, à 9 heures 20. « Je me trouvais à peu près au niveau de la Baume d'Hostun et j'étais en train d'effectuer un dépassement lorsque les véhicules qui venaient en sens inverse ont multiplié les appels de phares. Certains avaient même baissé leur vitre pour faire signe de ralentir et j'ai aussitôt compris que quelque chose de grave venait de se passer. Comme tous ceux qui allaient vers Grenoble, je me suis rabattu sur la voie de droite et j'ai levé le pied pour rouler à 50 ou 60 km/h. Dans un premier temps, j'ai pensé qu'un accident grave venait de se produire. Autant dire que ma surprise fut grande lorsque j'ai vu arriver un véhicule en sens inverse. Il était conduit par une personne âgée qui roulait bien « à droite », c'est-à-dire sur la voie rapide sur laquelle je me trouvais quelques instants plus tôt. Vous imaginez ma frayeur. En la circonstance, je tiens à souligner l'attitude exemplaire qui a été celle des automobilistes qui circulaient en direction de Valence. Ils ont eu une réaction intelligente et spontanée qui m'a fait penser à la solidarité des motards. Et elle a sans doute permis d'éviter un accident ce jour-là... » ●

➤ **Annexe 6**

Analyse juridique

Cf. note « Les Contresens et le Droit » établie par Maître PETERS, Avocat au Barreau de Bonneville.

LES CONTRESENS ET LE DROIT

La prise à contresens doit faire l'objet d'un traitement juridique dès lors que les conséquences de tels faits aboutissent à faire peser sur l'exploitant et ses préposés des risques judiciaires non négligeables, face auxquels ceux-ci doivent réagir.

Il sera en conséquence envisagé dans un premier temps les risques judiciaires (I), pour ensuite évoquer les atténuations possibles face à ces responsabilités encourues (II).

I – LES RISQUES JUDICIAIRES

Le phénomène des contresens a pour conséquences de faire peser sur les personnes impliquées des risques judiciaires de différentes natures : risques civils, sociaux et pénaux.

En effet, ce phénomène peut, a posteriori et dans la mesure où il aboutit à un sinistre, être traité au regard de différents points de droit.

Nous envisagerons donc dans un premier temps les responsabilités de natures civiles (A), pour ensuite évoquer le problème de la responsabilité pénale (B) et terminer par un bref rappel jurisprudentiel venant éclaircir le lecteur sur l'application faite des règles de droit ainsi exposées (C).

A/ Les responsabilités de type civil

Elles se situent à deux niveaux.

En effet, dans l'hypothèse où un contresens génère un sinistre (accident), les dommages subséquents (préjudices corporels et/ou matériels) sont traités sur le plan civil mais également sur le plan du droit du travail.

Il convient donc de distinguer les conséquences qui peuvent être encourues par une société concessionnaire d'autoroute, sur le plan civil général, pour ensuite se préoccuper des conséquences relatives au droit du travail, lorsque la victime est un préposé de ladite société.

1/ La responsabilité civile de la société concessionnaire d'autoroute

Les accidents qui surviennent sur les autoroutes concédées relèvent du contentieux administratif, puisque sont qualifiés, par les autorités judiciaires, comme des dommages de travaux publics.

Les actions en indemnisation d'un éventuel préjudice relèvent donc de la compétence des tribunaux de l'ordre administratif (Tribunaux Administratifs, Cour Administrative d'Appel, Conseil d'Etat).

Cette responsabilité dite administrative peut être une responsabilité sans faute et une responsabilité découlant d'un défaut d'entretien de l'ouvrage public concédé.

a- La responsabilité sans faute.

Ce type de responsabilité est soumis à une double condition, l'existence d'un préjudice anormal et spécial, étant précisé que les blessures et décès accidentels sont considérés comme étant par définition des dommages anormaux réparables en application du régime de la responsabilité sans faute.

Il faut par ailleurs un lien susceptible de rattacher le dommage à une activité de l'administration ou à une activité administrative.

Au cas particulier, il convient de préciser que dans le cadre de la responsabilité sans faute, les choses dangereuses peuvent entraîner un tel type de responsabilité.

Dès lors, si l'ouvrage public est considéré comme de nature dangereuse, la victime n'aura pas à démontrer l'existence d'une faute. Il lui suffira de démontrer l'existence de son préjudice, ce qui est très simple, eu égard aux conséquences potentielles d'un accident survenant ensuite d'un contresens, et un lien avec l'activité administrative, ce qui est également relativement simple puisque le dommage résulterait de l'activité de service public concédée.

La notion clé en revanche, sera le caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage qui est assez peu communément admis en matière de voirie et d'autoroute.

Au cas particulier, une autoroute dans un contexte d'exploitation normale (toutes voies ouvertes, systèmes de sécurités en fonctionnement) sera très difficilement considérée comme un ouvrage dangereux.

En revanche, dès lors que des travaux surviennent et nécessitant notamment des dispositifs particuliers de mise en sécurisation, la vigilance du concessionnaire devra être accrue, puisque la qualification ou non d'ouvrage exceptionnellement dangereux découlera du risque réellement encouru dans une situation donnée.

b- La responsabilité pour défaut d'entretien normal.

Cette responsabilité implique la nécessité, pour la victime, de mettre en évidence le défaut d'entretien normal de l'ouvrage, donc de rapporter la preuve d'une faute de la société concessionnaire du service public.

Il conviendra dès lors pour la victime de mettre en évidence des manquements précis imputables au concessionnaire et relatifs à l'entretien de l'ouvrage au sens large (entretien stricto sensu ; mesure d'information ; mesure de prévention ; surveillance ; etc.).

Au cas particulier des contresens, il sera évoqué en seconde partie, les mesures à mettre en œuvre en amont et permettant de caractériser l'existence de l'entretien normal.

2 / Le droit du travail

Une situation de contresens peut aboutir à un accident dont serait victime un des préposés de la société concessionnaire du service public.

La victime serait ainsi soumise au régime normal des accidents du travail et pourrait réclamer, le cas échéant, une indemnisation complémentaire à l'indemnisation forfaitaire résultant de l'allocation des prestations de la Sécurité Sociale, dès lors qu'une faute inexcusable pourrait être imputable à l'employeur (article L 452-1 du Code de la Sécurité Sociale).

Est considéré comme faute inexcusable, le fait, pour l'employeur d'exposer son préposé à un danger dont il a ou aurait dû avoir conscience et s'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver (cassation sociale 28 février 2002 n° 835, 837, 838, 842, 844 et 845 ; cassation 2^{ème} civile 14 octobre 2003 n° 1358).

La charge de la preuve incombe à la victime.

Dans tous les cas, la qualification d'accident du travail, et a fortiori de faute inexcusable, entraîne des cotisations particulières à la charge de l'employeur.

Synthèse des risques judiciaires de type civils

RESPONSABILITE CIVILE ENCOURUE PAR LES SOCIETES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTE						
Nature de la responsabilité	Juridiction / Domaine	Fondement	Elément à caractériser	Difficulté d'administration de la preuve	Charge de la preuve	Risque d'engagement de la responsabilité
Responsabilité administrative sans faute	Tribunaux Administratifs / Ouvrage public dangereux	Jurisprudence	- Dangersité de l'ouvrage - Caractère anormal du dommage	- Moyenne à élevée - Faible (si dommage corporel)	Victime	Faible à moyen (circonstances)
Responsabilité Administrative de droit commun	Tribunaux Administratifs / Dommages de travaux publics	Jurisprudence	- Défaut d'entretien normal de l'ouvrage	- Moyenne	Victime	Moyen à élevé
Accident du travail	Commission et Tribunaux des Affaires de Sécurité Sociale (TASS) / Accident par le fait ou à l'occasion du travail	Articles L 411-1 et suivants du Code de la sécurité sociale	- Lien avec le travail	- Très faible	Victime	Elevé
Accident du travail suite à une faute inexcusable	TASS si défaut de conciliation avec CPAM	Articles L 452-1 et suivants du Code de la sécurité sociale	- Le fait que l'employeur a ou aurait dû avoir conscience d'exposer le préposé à 1 danger - L'absence de prévention	- Moyenne - Faible à moyenne	Victime	Moyen à élevé

B/ La responsabilité pénale

1/ Généralités

D'un point de vue pénal, la responsabilité peut, pour les gestionnaires d'autoroute, découler non pas du contresens lui-même puisque l'auteur seul est concerné, mais des dispositions ou du défaut de dispositions pris pour éviter la survenance d'un contresens ou encore pour un traitement défaillant en cas de survenance d'un contresens.

La responsabilité pénale n'est donc encourue qu'à posteriori, une fois un contresens avéré.

Seront analysés les moyens humains, matériels et organisationnels mis en place avant, pendant et après la survenance du contresens pour déterminer l'existence d'une maladresse, d'une imprudence, d'une inattention, d'une négligence, d'un manquement délibéré ou non à une obligation de sécurité.

Si l'un de ces éléments est vérifié, il conviendra d'apprécier cet élément au regard des conséquences qu'il a généré (simple mise en danger de la victime jusqu'au décès) pour déterminer la nature de la responsabilité (délictuelle ou contraventionnelle).

La responsabilité concerne à la fois les personnes physiques et les personnes morales.

Cela signifie que toute personne impliquée dans le processus ayant abouti à la conséquence dommageable est susceptible de voir sa responsabilité engagée, qu'il s'agisse d'une société ou d'un individu.

Le chef d'entreprise et les délégataires de pouvoirs particuliers sont en premier lieu concernés, toutefois un préposé, à défaut même de délégation, peut faire l'objet de poursuites et de condamnation.

Les sanctions civiles (indemnisation du préjudice) ressortissent à la compétence des juridictions traitant de l'infraction pénale.

S'agissant, a priori, d'atteintes involontaires à la personne, la nature de la responsabilité ne concerne que deux catégories des trois types de responsabilité pénale prévues par le Code Pénal français (crimes, délits, contraventions).

2/ La nature de la responsabilité encourue

De la gravité des conséquences sera déduite la qualification pénale.

c- Les qualifications délictuelles

Lorsque les conséquences induites par la faute vont d'une Interruption Temporaire de Travail (ITT) de trois mois ou plus au décès de la victime, les peines encourues sont de nature délictuelle. Il s'agit donc, pour les personnes physiques de peines d'amende et/ou d'emprisonnement et pour les personnes morales d'interdictions diverses ou de fermeture temporaire et/ou d'amende.

Le risque n'est donc en aucun cas négligeable puisque, notamment en cas d'accident corporel, une enquête de gendarmerie ou de police est systématiquement diligentée.

Une brève synthèse non exhaustive figure dans le tableau ci-après s'agissant du quantum des peines encourues.

d- Les qualifications contraventionnelles

Ces qualifications ne sont mentionnées qu'à titre indicatif car elles concernent avant tout l'auteur du contresens.

Elles supposent l'absence d'ITT, donc de conséquences corporelles.

A défaut de victime de dommages corporels, il apparaît en effet difficile que le processus d'investigation soit déclenché et aboutisse donc à la caractérisation d'un manquement du concessionnaire de service public.

RESPONSABILITE PENALE						
Nature de la responsabilité	Juridiction / Domaine	Fondement	Elément à caractériser	Peines encourues	Charge de la preuve	Risque d'engagement de la responsabilité
Responsabilité pénale / Délit	Tribunaux Correctionnels/ Homicide involontaire	Articles 221-6 et -7 du Code Pénal	1/ Décès 2/ Maladresse, imprudence inattention, négligence, manquement à l'obligation de sécurité	Personnes physiques : Emprisonnement et Amende Personnes morales : Amende et fermeture ou diverses interdictions Les maximums encourus : Personne physique : 3 à 5 ans/ 45 000 à 75 000 € Personne morale : Interdiction d'exercice à Fermeture pendant 5 ans / 225 000 à 375 000 €	- Pour l'infraction : Le Ministère Public (le cas échéant après enquête ou information judiciaire) - Pour le préjudice : la victime	Moyen à élevé (circonstances)
Responsabilité pénale / Délit	Tribunaux Correctionnels/ Atteinte involontaire à l'intégrité physique	Articles 222-19 et -21 du Code Pénal	1/ ITT+ de 3 mois 2/ Maladresse, imprudence inattention, négligence, manquement à l'obligation de sécurité	Personnes physiques : Emprisonnement et Amende Personnes morales : Amende et Surveillance ou diverses interdictions Les maximums encourus : Personne physique : 2 à 3 ans/ 30000 à 45000 € Personne morale : Interdiction d'exercice à surveillance judiciaire pendant 5 ans / 150000 à 225000€	- Pour l'infraction : Le Ministère Public (le cas échéant après enquête ou information judiciaire) - Pour le préjudice : la victime	Moyen à élevé (circonstances)
Responsabilité pénale / Délit	Tribunaux Correctionnels/ Atteinte involontaire à l'intégrité physique	Articles 222-20 et -21 du Code Pénal	1/ ITT de 3 mois ou moins 2/ Violation manifeste de l'obligation de sécurité	Personnes physiques : Emprisonnement et Amende Personnes morales : Amende et Surveillance ou diverses interdictions Les maximums encourus : Personne physique : 1 an/ 15 000 € Personne morale : Interdiction d'exercice à surveillance judiciaire pendant 5 ans / 75 000 €	- Pour l'infraction : Le Ministère Public (le cas échéant après enquête ou information judiciaire) - Pour le préjudice : la victime	Moyen à élevé (circonstances)
Responsabilité pénale / Délit	Tribunaux correctionnels/ Mise en danger	Articles 223-1 et -2 du Code Pénal	1/ Mise en danger 2/ / Violation manifeste de l'obligation particulière de sécurité	Personnes physiques : Emprisonnement et Amende Personnes morales : Amende et Surveillance ou diverses interdictions Les maximums encourus : Personne physique : 1an / 15 000 € Personne morale : Interdiction d'exercice à surveillance judiciaire pendant 5 ans / 75 000 €	- Pour l'infraction : Le Ministère Public (le cas échéant après enquête ou information judiciaire) - Pour le préjudice : la victime	Faible à moyen

Responsabilité pénale / Contravention	Tribunaux de Police / Atteinte involontaire à l'intégrité physique	Article R 622-1 du Code Pénal	1/ Atteinte à l'intégrité n'ayant pas entraîné d'ITT 2/ Maladresse, imprudence inattention, négligence, manquement à l'obligation de sécurité	Amende prévue pour les contraventions de 2 ^{ème} classe Personnes physiques : 150 € Personne morale : 750 €	- Pour l'infraction : Le Ministère Public (le cas échéant après enquête) - Pour le préjudice : la victime	Très Faible
Responsabilité pénale / Contravention	Tribunaux de Police / Mise en danger	Article R 625-3 du Code Pénal	1/ Risque d'atteinte à l'intégrité n'ayant pas entraîné d'ITT 2/ Violation manifeste de l'obligation de sécurité	Amende prévue pour les contraventions de 5 ^{ème} classe Personnes physiques : 1 500 € Personne morale : 7 500 €	- Pour l'infraction : Le Ministère Public (le cas échéant après enquête) - Pour le préjudice : la victime	Très Faible

C/ La jurisprudence

Les juges ne se sont que très peu prononcés sur la responsabilité encourue par un concessionnaire d'autoroute en matière de contresens (1), toutefois, lorsqu'ils l'ont fait (au civil comme au pénal), les critères dégagés permettent de faire des analogies avec des situations types plus souvent appréhendées (2).

1/ La pratique constatée des Juges

Les juges se sont prononcés dans deux affaires concernant la société ASF (cf. jurisprudence en annexe), dans les deux cas les demandes exposées ont été rejetées.

a- En matière pénale

S'agissant de l'affaire pénale, celle-ci a pour particularité de concerner ASF non pas en tant que prévenue mais en qualité de partie civile, c'est à dire de demanderesse à l'encontre de l'auteur du contresens. Le contresens constitue une infraction au code de la route.

Toutefois, dans cette affaire, suite à l'attitude d'un automobiliste manifestement pressé et irresponsable, il a été tenté de faire qualifier le contresens de mise en danger d'autrui, fait prévu et réprimé par les articles 223-1 et suivants du Code Pénal.

Il s'agit donc non plus de s'attacher aux conséquences du contresens (comme c'est le cas en matière d'atteinte involontaire à l'intégrité physique) mais bien à l'attitude de l'auteur de l'infraction qui doit avoir commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité.

Les juges n'ont pas estimé que tel était le cas non pas sur le fond, mais sur la forme. Ils ont en effet considéré qu'ASF n'avait pas intérêt à agir car ne pouvant se prévaloir d'un préjudice direct.

Ils ont donc laissé la possibilité de rechercher la responsabilité sur le terrain du manquement délibéré.

En effet, s'il peut être aisément mis en doute la nature délibérée d'un manquement en cas de prise à contresens d'une voie à circulation unidirectionnelle par un automobiliste inattentif, il pourra difficilement être soutenu que le non traitement délibéré par un concessionnaire du phénomène connu et avéré des contresens ne serait pas un manquement délibéré à une obligation particulière de sécurité.

Il est donc peut être heureux que la constitution de partie civile d'ASF n'ait pas été reçue, même si ce refus de statuer sur le fondement de la mise en danger d'autrui n'est pas totalement écarté par la Haute Juridiction.

b- En matière civile

L'affaire concernée a donné lieu à trois décisions : une d'une juridiction civile confirmant le caractère administratif du contentieux et deux des juridictions administratives.

L'ensemble de ces décisions est favorable au concessionnaire d'autoroute.

Ces deux dernières décisions sont révélatrices de la méthode utilisée par les juridictions pour apprécier le degré de responsabilité et illustrent la responsabilité sans faute et celle découlant du défaut d'entretien.

Elles ont par ailleurs l'avantage d'illustrer l'appréciation du caractère de dangerosité particulière d'un ouvrage dans un contexte d'exploitation exceptionnel puisque l'accident ayant donné lieu au contentieux en question s'est déroulé dans un périmètre de circulation restreint à raison de l'existence d'un chantier de réfection de la chaussée.

Les juges ont estimé que l'ouvrage n'était pas exceptionnellement dangereux car le chantier était temporaire. Cela signifie qu'un secteur peut être, le cas échéant, sujet à une appréciation différente notamment à raison de son profil particulier (degré de courbe, situation etc.), de dangers objectifs l'environnant et qu'en conséquence la non qualification d'ouvrage exceptionnellement dangereux n'est pas conférée à toute autoroute, mais à ce problème particulier.

Ils ont par ailleurs estimé que les mesures de prévention, de surveillance, d'entretien et les moyens mis en œuvre étaient de nature à satisfaire l'obligation d'entretien normal de l'ouvrage et qu'enfin le comportement de l'usager était un facteur à retenir dans la survenance du dommage de telle sorte que la responsabilité du concessionnaire d'autoroute devait être écartée.

2/ Prospective

Peut-on considérer que les juges seraient susceptibles de prendre à contresens le semblant de courant jurisprudentiel actuel ?

Cette question mérite d'être soulevée au regard de la jurisprudence en matière d'animaux divaguant et de phénomènes météo.

En effet, le contresens est à la fois un événement soudain et incontrôlable (réaction parfois imprévisible de certains automobilistes) mais procédant d'un phénomène connu et donc prévisible et qui peut être favorisé par des éléments extérieurs identifiables (contexte géographique particulier, disposition de signalisation, chantiers mobiles, etc.).

Par ailleurs, le phénomène de socialisation des risques peut aboutir à des réflexes de plus grande sévérité de la part du juge administratif.

Il n'est pas donc improbable que la jurisprudence se montre plus exigeante à l'avenir.

Il apparaît donc extrêmement important d'anticiper le contentieux en ayant une démarche préventive forte permettant de soutenir, a posteriori, la notion d'entretien normal et/ou de diligences adéquates.

III/ COMMENT TENDRE VERS EXONERATIONS OU ATTENUATIONS DE RESPONSABILITE

Il convient de tirer les enseignements de la pratique par les juges des textes concernés (A), de mettre en œuvre des procédures relatives aux mesures préventives et curatives (B) et de collationner en cas de survenance de sinistre l'ensemble des éléments objectifs en vue de la constitution d'un dossier probant (C).

A/ Les enseignements à tirer de la pratique des juges

1/ La notion de conscience du risque

Le risque est identifié, avéré sur chacun des réseaux, traité par la jurisprudence.

L'ignorer reviendrait quasiment à manquer délibérément à une obligation particulière de sécurité. En effet cette dernière obligation résulte en général des cahiers des charges des concessions qui imposent d'assurer la continuité de la circulation dans des conditions de sécurité satisfaisante.

Pratiquer la politique de l'ignorance à raison de statistiques d'occurrence faibles pourrait s'avérer extrêmement dangereux pour le concessionnaire car susceptible de « délictualiser » un événement qui, au regard de ces conséquences n'aurait été traité que comme une simple contravention par exemple.

2/ La méthode des Magistrats

Un des enseignements primordiaux à tirer de la jurisprudence se situe au niveau de la méthodologie.

Le magistrat remonte, à contresens, la chronologie des événements ensuite de la survenance d'un sinistre pour identifier les dysfonctionnements.

Il convient donc d'adopter par anticipation cette méthodologie pour mettre en place une procédure cohérente de prévention, de traitement et de restitution des incidents ou accidents.

Si connaître et comprendre les méthodes des magistrats ne doit pas conduire à mettre en place des procédures dans le simple but de se prémunir d'action judiciaire, cela permet d'appréhender de manière relativement exhaustive les suites possibles et donc d'opérer des choix en fonction des probabilités et des moyens et donc de justifier concrètement les mesures prises.

A cet égard, les récents événements judiciaires ont illustré la nécessité de ne négliger aucun détail et de tirer un enseignement traçable et démontrable de chaque événement pour le concrétiser par une action identifiée et répertoriée ou par la justification d'une absence d'action.

Les peines sollicitées illustrent également le fait, que nonobstant une ampleur particulière quant aux dommages générés par un sinistre, les magistrats du Parquet savent et peuvent apprécier la répression sollicitée au regard de la complexité des problèmes auxquels les concessionnaires sont confrontés et le caractère aléatoire des solutions devant être envisagées.

B/ Les mesures préventives

L'ouvrage en tant que tel est générateur de risque de prise à contresens, cependant les actions ponctuelles d'entretien, de mise en œuvre de secours, de gestion particulière de trafic (cf. stockage actuel ensuite de la fermeture du Fréjus) peuvent aboutir à cette conséquence dans un contexte qui normalement ne serait pas d'une exceptionnelle dangerosité.

Il est donc important de :

- ⇒ Procéder au recensement des zones et situations à risque en identifiant les points de limite d'intervention du concessionnaire et d'aviser et inviter les gestionnaires de voiries contiguës à mettre en œuvre des mesures adaptées.
- ⇒ Mettre en place les équipements de signalisation, de prévention, de détection et d'intervention.
- ⇒ Mettre en place les procédures à suivre pour détecter les contresens potentiels.
- ⇒ Mettre en place les procédures devant être suivies par les personnels en cas de contresens et en cas de sinistre (intervention ; fermeture des voies ; information des autres usagers ; maîtrise de la communication des personnels, etc.).
- ⇒ Mettre en place les procédures en vue de faire appel à des services extérieurs (Autorité de police ; SDIS, etc.).
- ⇒ S'assurer du respect des consignes par toute méthode de traçabilité appropriée.

Une fois les différentes démarches effectuées, il convient également de veiller en continu à l'actualisation de ces éléments au regard des expériences en interne et en externe.

Il convient également d'actualiser la connaissance des personnels par tous moyens d'information et de formation appropriés.

Enfin, il convient de formaliser de manière traçable et utilisable l'ensemble de ces éléments et d'explicitier les choix opérés de manière à pouvoir démontrer, le cas échéant, l'adéquation des mesures prises.

Un processus cohérent permet, le cas échéant, d'éviter la qualification de l'ouvrage en ouvrage d'une exceptionnelle dangerosité et donc d'éviter d'induire la responsabilité sans faute et/ou de démontrer la mise en œuvre de mesures.

En dépit de toutes les mesures prises, l'accident peut survenir.

Dès la survenance, d'un point de vue juridique, il convient de préparer le dossier.

C/ En cas de dommage

En cas de survenance d'un contresens et a fortiori d'un sinistre, l'analyse des comportements, la charge de la preuve et la maîtrise de la communication sont des éléments majeurs permettant de faire face à l'éventuel contentieux subséquent.

1/ Le comportement des auteurs et victimes du contresens

Il faut analyser le comportement des victimes au regard des consignes de sécurité diffusées pour apprécier l'existence d'une faute de leur part en conservant à l'esprit que l'auteur du contresens (qui peut en être victime) a nécessairement commis une faute.

Ces fautes étant exonératoires de responsabilité, la preuve de celles-ci est primordiale de telle sorte que la traçabilité des événements est essentielle (mise en place et conservation des enregistrements vidéo et/ou audio, horodatage etc.).

2/ Le comportement des préposés et des services extérieurs concernés

Face à une situation de crise, la société concessionnaire doit pouvoir s'assurer que ses personnels en place :

- ⇒ sont dirigés ou coordonnés à tout moment par la personne disposant des pouvoirs et des moyens déployables ;
- ⇒ sont formés pour faire face à l'incident ;
- ⇒ sont équipés pour assurer la gestion de l'incident ;
- ⇒ ont respecté les consignes établies.

Elle doit en outre veiller à la traçabilité de l'attitude des services extérieurs sollicités.

Une fois les événements traités, la société doit veiller à ce qu'une restitution des événements soit effectuée immédiatement par l'ensemble des personnels concernés auprès de la personne en charge de l'exploitation.