

Document annexe

Prévention et traitement des prises à contresens

Eléments historiques du groupe de travail

Sommaire

Introduction	5
1 - Présentation du groupe de travail.....	6
2 - Eléments et travaux connexes	8
3 - Les prémices	9
4 - Un groupe de travail	11
5 - La prévention	13
Glossaire	14

Ce rapport traite de la **prévention** et du **traitement** des **prises à contresens** sur les voies à chaussées séparées. Il s'adresse aux différents acteurs susceptibles d'intervenir aussi bien dans la réalisation de projets d'aménagement que dans la gestion de voiries. Il regroupe des recueils d'expériences, des savoirs et des savoirs-faire en la matière. Il contient aussi des propositions en termes de prévention ou de solutions.

Il ne constitue cependant pas un guide technique du Réseau Scientifique et Technique (RST) *stricto sensu*, encore moins une instruction ou un document normatif. Il **aidera** les différents acteurs concernés à **traiter la problématique** des prises à contresens, enjeu faible mais à forte gravité et fortement médiatisé, sur la base de solutions adaptées à chaque cas particulier.

Le groupe de travail a produit plusieurs documents dont cette annexe "Eléments historiques du groupe de travail" qui retrace les événements et les dates importantes.

Document annexe

Prévention et traitement des prises à contresens

Eléments historiques du groupe de travail

Collection les rapports

Ce rapport présente les éléments historiques d'un groupe de travail constitué de :

CGPC

François PERRET, pilote du groupe puis	CGPC CGPC-S4
Jean DETERNE	CGPC-5°MIGT
Jean Michel LANNUZEL	

Conseils Généraux

Pascal FOURNIER	Côtes d'Armor
Jean LE HOR	Finistère

CETE

Catherine BARTHE	ZELT
Marie-Reine BAKRI	ZELT
Jean BERTRAND	LRPC Angers
Olivier BISSON	CETE NC
Cyril BOURGEOIS	CETE Lyon
Patrick DELASALLE	CETE NC-Blois
Stéphane LE MOING puis	CETE NC Blois
Philippe CHOQUEUX	
David GIL	CETE Est
Françoise GUERITAT	CETE Méditerranée
Bernard GUICHET	CETE Ouest
Alexandre HIRTZLIN	CETE Est
Louis NICOLLET	CETE Lyon
Kristen REED-DROUARD	CETE Lyon
Jean Louis SARTRE puis	CETE Lyon
Gilles GALLAND	

Sétra

Michel GRAFF	DECEI
J. Marc DARTOIS	SETRA-DESD
Daniel LEMOINE	SETRA-DESD
Joëlle VILLANNEAU puis	
Christophe DESNOUAILLES	DEGTI

ASFA

Jacques BOUSSUGE

Anne Sophie CAIRON puis

François LAUTÉ

SCA

Christophe ANZORAS

ASF Vedène

Patrick CARY

AREA DEX

Pascal CONTREMOULINS

SAPN

Camille DELORME

AREA

Ghislaine DUVAL

AREA DEX

Sophie OGIER

ASF Vedène

Michaël SANZ

ASF Vedène

Pierre VICEDO

ATMB

CERTU

Christine DEFFAYET

INRETS

Jocelyne DORÉ

DDE

Jean Marc COLIN

DDE 29-CDES

Radoine DIK

DDE 44

Paul QUILLIOU

DDE 29 puis CETE Ouest

Jean Paul ZIX

DDE 57-SEA

DIR

Bérangère GALINDO

DIR Ouest

Daniel PICOUAYS

DIR Ouest

Avec la collaboration de :

Christelle CORÉ – Conseil Général 29

Guy DUPRÉ – CETE Ouest

Roland GERVAIS – DDE 56-CDES

Cyril LAUQUIN - stagiaire DSCR

Yves LE GUELLEC – DDE 29

Jean Marie LUCAS – Conseil Général 29

Gilles PAYET – DIR NO

Le secrétariat technique du groupe était assuré par Daniel LEMOINE – SETRA-DESD

Introduction

Objet et statut de ce document

Ce document retrace les éléments historiques du groupe de travail sur **la lutte contre les prises à contresens sur les voies à chaussées séparées**, qui s'est réuni d'août 2003 à juin 2007. Il apporte des informations supplémentaires sur la vie du groupe mais ne représente cependant pas le cœur de la production du groupe de travail (voir paragraphe suivant).

Articulation de ce document annexe avec les autres productions du groupe de travail

Ce document retrace les éléments historiques du groupe de travail sur **la lutte contre les prises à contresens sur les voies à chaussées séparées**, qui s'est réuni d'août 2003 à juin 2007.

Le groupe de travail a produit plusieurs documents.

Un rapport d'études, élaboré par le Cété de Lyon.

Un document "Prises à contresens – Réponses apportées par les exploitants des autoroutes concédées" qui présente les pratiques des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA).

Ce présent document "Eléments historiques du groupe de travail " qui retrace les évènements et les dates importantes de ce groupe, élaboré par son secrétaire technique, Daniel Lemoine.

Un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC), dont le rapporteur est M. Jean DETERNE (IGPC), qui est disponible en libre téléchargement à l'adresse suivante:
http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes_rapports/infrastructures/004938-01_Rapport.pdf

1 - Présentation du groupe de travail

1.1 - Contexte

L'accidentologie due à la prise à contresens d'une autoroute ou d'une 2 x 2 voies montre un enjeu quantitatif faible. En effet le nombre d'accidents causés par des prises à contresens représente moins de 1 % du nombre total des accidents survenus sur l'ensemble de ces types de routes.

Cependant la gravité y est plus importante (environ 4 % des accidents mortels). De plus, il s'agit d'une insécurité intolérable au regard de l'opinion publique et des médias.

C'est une accidentologie diffuse avec, souvent, l'implication d'usagers à la vigilance "amoindrie" (âgés ou sous l'emprise de l'alcool, ...).

Dès 1994, le CETE de l'Ouest travaillait sur la problématique des contresens.

En 1997 les Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité (CDES) bretonnes souhaitaient que des propositions soient faites suite notamment aux pressions médiatiques subies.

En 1998, le Conseil Général du Finistère souhaitait expérimenter un système "anticoncontresens" équipé d'un radar. C'est également durant cette année que le RST commençait à lancer des études : recensement des bretelles à risque, étude des géométries et de systèmes dédiés, si ces dernières s'avéraient non modifiables.

La problématique des prises à contresens est véritablement apparue dans les règles de l'art françaises en décembre 2000 avec la nouvelle¹ Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL). En effet, le Directeur des Routes avait souhaité que soit ajouté un paragraphe sur ce thème jusqu'ici traité uniquement dans la masse d'un projet.

Une réunion nationale s'est ensuite tenue le 23 avril 2001, avec plusieurs acteurs déjà sensibilisés, afin de débattre de ce sujet, pour lequel P. GANDIL souhaitait fournir certaines solutions concernant la question des prises à contresens sur les autoroutes et les routes express. Cette assemblée a conclu à la nécessité de déployer un programme de travail compte tenu des faibles résultats obtenus depuis la récente prise de conscience précitée. Une seconde réunion a suivi, le 19 février 2002, au cours de laquelle une expérimentation de plots lumineux a été présentée. Cette session a permis de définir des perspectives de travail. Ceci a débouché sur la mise en place d'un **groupe de travail pluridisciplinaire** qui s'est réuni pour la première fois le 28 août 2003 sous la présidence de François PERRET. Ce groupe a réuni les principaux acteurs gestionnaires des réseaux routiers concernés, l'Etat, des Conseils Généraux et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

1.2 - Objectifs

Les objectifs du groupe de travail sont formalisés dans la note de commande conjointe de la direction des routes et de la direction de la sécurité et de la circulation routières (cf. annexe)

1.2.1 - Premier objectif : Minimiser les risques potentiels de prises à contresens

Cet objectif passe par plusieurs actions :

- analyser et évaluer la géométrie et la signalisation des lieux soupçonnés d'être à l'origine de prises à contresens, de manière à en améliorer, autant que possible, la lisibilité ;

1 Circulaire n° 2000-87 du 12 décembre 2000

- placer ces lieux sous surveillance au moyen d'un outil de détection approprié, de manière à mieux comprendre les phénomènes et, si possible, déclencher des systèmes d'alerte ;
- compléter les aménagements par des dispositifs spécifiques, à partir d'une connaissance suffisante des éléments à prendre en compte ;
- assurer la coordination et le suivi des dispositifs spécifiques expérimentés sur le terrain (opportunité, protocoles, évaluations, domaine d'emploi).

1.2.2 - Second objectif : Minimiser les conséquences des prises à contresens

Au-delà de l'aspect prévention, le groupe avait aussi à travailler sur la gestion des contresens avérés, en termes de prévention d'un accident, d'interception du contrevenant et d'alerte à l'attention des usagers du « bon sens ».

1.2.3 - Composition

Ce groupe de travail était composé de la direction générale des routes (R/GR), de la direction de la sécurité et de la circulation routières (SR/R1), du SETRA, des CETE (DES ou DLI) concernés, de représentants de Directions Départementales de l'Équipement (RGR, SGT), puis des Directions Interdépartementales des Routes, des représentants des Conseils Généraux du Finistère et des Côtes-d'Armor, de l'ASFA et de sociétés d'autoroutes. Il a été piloté par François PERRET (IGR conseiller du DGR) puis par Jean DETERNE de la mission économie et transports du Conseil Général des Ponts & Chaussées (CGPC). Le secrétariat technique du groupe de travail était assuré par Daniel LEMOINE du Sétra.

1.2.4 - Planning

L'objectif initial assigné au groupe de rendre son rapport en 24 mois semblait raisonnable. Cependant, bien que les travaux engagés aient été poursuivis par les différents acteurs du groupe, ce dernier ne s'est pas réuni en tant que tel entre août 2004 et octobre 2006.

1.2.5 - Champ d'investigation

Les travaux du groupe ont porté sur toutes les voies à chaussées séparées. Ils ont été cependant plus particulièrement orientés vers l'interurbain puisque la gravité des accidents de contresens y est encore plus importante compte tenu des vitesses pratiquées. C'est pour cette raison que le groupe a tenu à associer les services techniques du Conseil Général du Finistère puis ceux des Côtes d'Armor, puisque, sensibilisés à cette problématique, ils ont entrepris des actions de prévention. Les sociétés d'autoroutes et les DDE, puis les DIR, ayant entrepris des actions ont été mobilisées dans les mêmes conditions.

2 - Éléments et travaux connexes

2.1 - Le poids médiatique

Comme les accidents sur passage à niveau, les accidents de contresens sont toujours fortement médiatisés. Ces accidents sont ressentis comme particulièrement incompréhensible voire inimaginable.

La connaissance du blocage mental des conducteurs dans le contexte de la signalisation actuelle est difficilement quantifiable. Pourtant, l'INRETS définit la notion de persistance dans l'erreur comme une explication au fait que le contrevenant ne peut pas se rétablir après une situation dégradée.

2.2 - Les inventions

Le Sétra et la DSCR sont parfois destinataires d'inventions plus ou moins élaborées, œuvres de passionnés pensant avoir imaginé des solutions simples et efficaces pour contrecarrer les prises à contresens. Sans pouvoir être exhaustif, il est possible de citer les propositions suivantes:

- un plateau tournant ;
- des clapets ;
- un bac à sable ;
- un tapis de patinage ;
- des « marches » plus ou moins contondantes ;
- une occultation visuelle.

Les propositions les plus réalistes et leurs principaux défauts ont été listés dans le chapitre I. Le Sétra, dans son rôle de veille technique restera attentif à d'éventuelles améliorations de ces inventions ou d'autres propositions.

2.3 - Les travaux à l'étranger

La veille technique du Sétra et du RST en général a permis de recueillir des expériences et des avis, notamment en Belgique et en Autriche.

2.4 - Les réalisations en France

Des réalisations ont été imaginées, voire tentées en France. En plus des deux départements précités, les DDE de la Nièvre, du Morbihan, des Côtes d'Armor, les sociétés ASF et SAPN se sont investies.

3 - Les prémices

Les réunions nationales de 2001 et 2002 ont permis d'initialiser une réflexion et d'en appréhender les limites.

3.1 - La simulation

Lors de la réunion de 2001, il avait été convenu de vérifier de quelle manière un ou plusieurs messages, pour alerter les usagers à contresens mais aussi les usagers circulant normalement (sur le fait qu'ils risquaient de rencontrer un véhicule à contresens), pourraient être élaborés. La simulation avait alors été évoquée. Le CNRS avait proposé une simulation en reproduisant une scène nocturne sur un simulateur de conduite et en testant des usagers lambda.

Le Laboratoire d'Anthropologie Appliquée (Université Paris V), qui étudie la physiologie et l'ergonomie de la conduite, proposait lui aussi l'utilisation d'un simulateur pour effectuer une première étude. Mais elle n'a pas été lancée.

3.2 - La veille technique

Nos voisins européens sont confrontés au même problème de « conducteurs fantômes ». Cependant aucun pays ne s'est lancé dans la mise en place d'un dispositif agressif. Par contre, l'idée de susciter des expérimentations de systèmes de prévention fait son chemin.

3.3 - Le suivi des accidents

Étant donné le faible nombre d'accidents et le manque d'informations sur les quasi-accidents, il a été supposé que les moyens de mesure d'efficacité de dispositifs de prévention étaient excessivement limités.

Par contre, en Bretagne, où les routes à chaussées séparées sont anciennes et sujettes à contresens, certaines brigades de gendarmerie pratiquent des recensements. L'idée d'une grille de questions pour mieux cerner la problématique a germé.

3.4 - Des améliorations à moindre coût

Une étude réalisée par le CETE de l'Ouest a permis à la DDE du Morbihan de programmer des améliorations aisées à mettre en œuvre et de faible coût. Des travaux ont été financés dans le cadre des crédits "aménagement de sécurité d'initiative locale (ASIL)²", ils concernaient par exemple des doublages de panneaux de sens interdit, des allongements de pointes d'îlots. La dernière phase a été réalisée en 2002.

La DDE du Finistère avait établi un programme de modifications de géométrie des carrefours utilisant les crédits ASIL disponibles et le Plan Régional d'Aménagements de Sécurité. Elle a également effectué une campagne d'information.

3.5 - Des idées à la réalisation...

Quelques idées apparemment simples ont été formulées auprès du Sétra, comme la mise en action de flashes sur les Postes d'Appel d'Urgence en cas de contresens avéré. Cette proposition, censée optimiser un équipement existant, au mieux présent tous les 2 km (ou 4, hors autoroute), n'a pas résisté aux tests de l'INRETS. Si les

2 Enveloppe forfaitaire annuelle déléguée aux DDE

usagers connaissaient bien l'objet, ils ne comprenaient pas pourquoi, une lumière s'allumait à leur sommet. Quelques sociétés d'autoroute ont essayé puis abandonné ce système.

Quelques gestionnaires inscrivent des messages dédiés aux contresens sur leurs Panneaux à Messages Variables. Là encore, les tests de l'INRETS n'ont pas validé les résultats a priori bénéfiques de ces pratiques.

3.6 - Des expérimentations

En 2002, deux expérimentations sont effectives.

La première concerne la mise en place sur une bretelle de la RN 165, non loin de Vannes dans le Morbihan, de plots lumineux à éclats rouges en travers de la chaussée entre deux panneaux sens interdits, complétés par une flèche au sol. Devant les résultats encourageants, il a été décidé d'élargir l'expérimentation en vue d'une véritable évaluation.

Une autre expérimentation a vu le jour en juin 2002. Il s'agit d'un système baptisé Prévention et Interception des Accidents de Contresens (PIAC) qui, grâce à un radar Doppler détectant un contrevenant, déclenche l'allumage d'un panneau sens interdit lumineux. Ce système est expérimenté par le Conseil Général du Finistère sur une bretelle de la RD 785.

3.7 - Faire quelque chose

Face à l'enjeu des prises à contresens, ces réflexions sont apparues insuffisantes. Il a été imaginé de travailler selon quatre gradations d'aménagements possibles :

- meilleure application de la réglementation actuelle sur la signalisation directionnelle (notamment son principe de continuité) ;
- amélioration de la lisibilité et de la géométrie des lieux ;
- sur-signalation avec autorisation³ d'emploi ;
- équipements innovants qui nécessitent une autorisation d'emploi et une homologation.

3 Cf. site sur les expérimentations Sétra-DSCR www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr

4 - Un groupe de travail

Ces prémices avaient révélé le besoin de la mise en place d'actions facilement réalisables, à faible coût et privilégiant des solutions rapides pour les services. Pour cela un guide et des rapports d'études réalisés par le Sétra ont semblé nécessaires. Afin de rassembler toutes les expériences, un groupe de travail a été mandaté.

4.1 - Les travaux

Très vite, les réflexions ont confirmé les familles d'intervention possibles, existantes et envisageables :

- Modification de la géométrie des carrefours afin de dissuader les manœuvres de prises à contresens ;
- Signalisation statique renforcée (réglementaire ou expérimentale) ;
- Signalisation dynamique de détection et d'alerte ;
- Système d'arrêt avec ou sans détection.

Pour les deux dernières familles, l'important est d'informer également les usagers « normaux » sur l'existence d'un véhicule venant à contresens, sous réserve de mettre au point une signalisation et/ou des messages compris sans ambiguïté. Les débats et présentations lors des réunions peuvent être résumés de la manière suivante.

4.1.1 - août 2003

Un état des lieux a été dressé, et les premières pistes d'actions imaginées. Le débat a été principalement alimenté par les participants bretons (CG 29, DDE 29 et Cété de l'Ouest) qui ont présenté leurs actions : étude accidentologique, aménagement des géométries, proposition d'expérimentation d'une barrière lumineuse et système d'alerte à radar. Les sociétés ATMB, AREA et ASF ont également exposé leurs travaux. Le Sétra a présenté les dernières études et tests concernant l'avertissement des usagers, circulant dans le bon sens, de la présence d'un véhicule à contresens.

La DSCR a rappelé sa politique en matière d'innovation : elle acceptera les expérimentations justifiées en terme d'opportunité et bien évaluées. Mais elle a rappelé la nécessité de raisonner globalement par rapport à l'ensemble des équipements de la route certifiés.

4.1.2 - octobre 2003

Les sociétés SAPN et ATMB ont exposé leurs travaux. Le Cété Normandie-Centre a présenté une expérience d'étude des comportements à l'aide d'une programmation particulière des stations SIREDO de la RN 60. Le Sétra a présenté la constitution du réseau SIREDO (746 stations sur le RRN à 2x2) et ses possibilités pour la détection des contresens. Le Cete de l'Ouest a présenté le projet d'expérimentation de barrières lumineuses à grande échelle, entre St. Nazaire et Brest.

4.1.3 - mars 2004

La société ATMB a présenté un document établi en complément d'une étude réalisée par le CETE de Lyon. Ledit document est composé de 3 parties : Généralités, Prévention et Gestion des prises à contresens.

Le Cété de l'Ouest a produit les schémas de carrefours réalisés intégrant les remarques du groupe de travail. Le principe de continuité de la signalisation directionnelle est également rappelé.

La DDE 29 a présenté succinctement le dernier logiciel (ARAMIS) de la Gendarmerie pour l'exploitation des appels reçus sur le RAU⁴. Le logiciel semble incontournable en vue de réaliser des évaluations d'équipements mis en place.

4.1.4 - juillet 2004

La réunion a porté sur l'analyse des dispositifs "anti-contresens" expérimentés ou prévus (barrières lumineuses, PIAC, SIREDO). L'assemblée a également apporté quelques avis sur le document présenté par ATMB, sur une proposition de la DDE 58 (pose d'un système de Détection par Analyse d'Images) et sur une autre du CG 22 qui consiste en la pose de PMVA destinés aux usagers du « bon sens ».

Le Sétra a présenté une analyse réalisée à partir des enquêtes REAGIR. Cette analyse conforte le groupe dans ses questionnements et les pistes d'amélioration envisagées.

4.1.5 - novembre 2006

Après une interruption de plus de deux ans, les travaux ont repris autour d'un état des lieux dressé par le Sétra. Les travaux ont porté sur l'examen des documents qui ont continué d'évoluer durant l'arrêt des travaux du groupe : Guides sur les contresens avérés par les sociétés d'autoroute, et sur la prévention par le Cété de Lyon et le Sétra.

Les autres thèmes avaient également évolué durant cet arrêt : les barrières lumineuses, ARAMIS, le système PIAC, l'utilisation des stations SIREDO.

4.1.6 - mars 2007

Les travaux ont continué autour de l'examen des documents : document sur la prévention par le Cété de Lyon et le Sétra. Ce document qui ne sera pas un guide, recevra encore quelques améliorations et devra être définitivement validé lors de la session suivante et dernière.

L'évaluation des systèmes a été longuement débattue, étayée par l'exemple des PMVA du CG22 présenté en séance. La DSCR a rappelé son attachement à la conclusion de sa commande à la ZELT⁵, via le Sétra, portant sur une évaluation nationale de tous les systèmes existants sur le réseau.

4.1.7 - juin 2007

La mise en place de l'évaluation de l'expérimentation des plots lumineux sur les échangeurs des RN 165 et 171 est présentée par la ZELT. Les chiffres du système ARAMIS depuis mars 2006, comparés à ceux d'octobre 2005 à février 2006 montrent, malgré les petits nombres, une baisse des contresens signalés de nuit. Par contre, les contresens de jour, sont en légère augmentation. La suite de l'étude menée au CETE de l'Est sur la programmation des stations SIREDO est exposée : l'algorithme de filtrage a été amélioré.

Les participants ont fait état de leurs remarques issues de leur relecture du projet de document sur la prévention à la lumière de la relecture approfondie du Sétra.

Un point sur l'expérimentation de PMVA par le Conseil Général 22 a été réalisé (il n'y a pas eu de contresens depuis la dernière réunion de mars). La seconde phase a été explicitée.

Le groupe a été informé de la récente consultation des DIR afin de trouver des itinéraires où expérimenter le panneau jaune à la "main levée". Cinq DIR étaient intéressées.

4 Réseau d'Appel d'Urgence

⁵ La Zone Expérimentale et Laboratoire de Trafic est un laboratoire national, implanté à Toulouse, susceptible d'intervenir pour tous les acteurs de la gestion du trafic. Créée au début des années 80, à l'initiative du Ministère de l'Équipement (DSCR), avec le concours actif de la Mairie de Toulouse, la ZELT est une structure partenariale gérée par le Cete du Sud-Ouest

L'utilisation des radars automatiques comme moyen statistique a été évoquée.

J. DETERNE a présenté son projet de rapport final aux Directions d'Administration Centrale en regard de la mission confiée au CGPC. Ce rapport est librement téléchargeable à l'adresse suivante : http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes_rapports/infrastructures/004938-01_Rapport.pdf

5 - La prévention

Extraits de l'avis de Philippe Jaquard, Président 6ième section CGPC "sécurité-sûreté"

« Les accidents récents et fortement médiatisés, qui se sont déroulés durant les travaux du groupe (comme sur la A20 aux environs de Limoges) démontrent bien l'intérêt de cette action de prévention contre les contresens. Il est donc important de mener la réflexion à bien et d'agir en conséquence et si possible d'arriver à des conclusions "nationales" assez rapidement en utilisant aussi les expériences étrangères.

L'idée d'une démarche de consultation des auto-écoles me paraît excellente : elle fait des auto-écoles des partenaires, elle implique des conducteurs inexpérimentés donc neutres et fidèles sur l'appréciation de la lisibilité générale des panneaux et de leur contenu. Cette démarche pourrait être étendue par Internet à une population plus large avec présentation :

- du risque,
- des réflexions,
- et de questions fermées sur avis.

Elle aurait ainsi un triple avantage :

- pédagogique avec le rappel du risque,
- de valorisation de la démarche de la DSCR et autres services par le porté à connaissance effectué et enfin,
- de participation des populations concernées au 1er chef ».

Glossaire

107.7 (radio)

Cette fréquence radio est réservée aux radios spécialisées dans l'information routière.

Accident corporel

Accident ayant eu comme conséquence au moins une victime : blessé hospitalisé, blessé non hospitalisé ou tué à 6 jours. A noter qu'avant le 1er janvier 2006, les victimes étaient décomptées en : tué à 30 jours, blessé grave et blessé léger.

APRR

Autoroutes Paris Rhin Rhône

AREA

Société des Autoroutes Rhône-Alpes

ASIL

Aménagements de Sécurité d'Initiative Locale

ASF

Autoroutes du Sud de la France

ASFA

Association Française des Sociétés d'Autoroutes

ATMB

Autoroutes et tunnel du Mont Blanc

CDES

Cellule départementale d'exploitation et de sécurité

CERTU

Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CETE

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

CGPC

Conseil Général des Ponts et Chaussées

DDE

Direction Départementale de l'Equipement

DIR

Direction Interdépartementale des Routes

DSCR

Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières

INRETS

Institut National de REcherche sur les Transports et leurs Sécurité

PAU

Poste d'Appel d'Urgence, borne téléphonique spécialisée, mis à disposition des usagers en difficulté et permettant de donner l'alerte directement aux forces de l'ordre.

PIAC

système de Prévention et d'Interdiction des Accès à Contresens.

PMV

Panneau à Messages Variables

SAPN

Société des Autoroutes Paris-Normandie

SETRA

Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes.

ZELT

Zone expérimentale et Laboratoire de Trafic

L'accidentologie due à la prise à contresens d'une autoroute ou d'une 2 x 2 voies montre un enjeu quantitatif faible. En effet, le nombre d'accidents causés par des prises à contresens représente moins de 1 % du nombre total des accidents survenus sur l'ensemble de ces types de routes.

Cependant la gravité y est plus importante (environ 4 % des accidents mortels). De plus, il s'agit d'une insécurité intolérable au regard de l'opinion publique et des médias.

C'est une accidentologie diffuse avec, souvent, l'implication d'usagers diminués physiquement (âgés ou sous l'emprise de l'alcool).

Rédacteurs

Daniel LEMOINE (Sétra)

Contact Sétra

Rodolphe Chassande-Mottin

Tél : 01 46 11 33 78

Mail : rodolphe.chassande-mottin@developpement-durable.gouv.fr

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr>
- I2 (réseau intranet) : <http://intra.setra.i2>

Service d'études techniques des routes et autoroutes
46, avenue Aristide Briand – BP 100 – 92225 Bagneux Cedex – France
téléphone : 33 (0)1 46 11 31 31 – télécopie : 33 (0)1 46 11 31 69

Ce document ne peut être vendu. La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Sétra devra être demandé.
© 2008 Sétra

