

Conducteurs circulant à contresens: accidents, mesures préconisées

Source

Bureau suisse de prévention
des accidents bpa
Laupenstrasse 11
CH-3008 Berne

Tél. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
E-mail info@bpa.ch
Internet www.bpa.ch

*Sous la responsabilité de
Gianantonio Scaramuzza*

1. Introduction

Les parcours à contresens sur l'autoroute et les accidents provoqués par des automobilistes à contresens ont un côté sensationnel qui leur vaut un large écho médiatique. Cette médiatisation peut donner une image biaisée du problème, surtout lorsque l'on sait qu'il ne se produit pas nécessairement un accident pour chaque annonce radio d'automobiliste à contresens.

Aussi le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) a-t-il mené une étude-pilote à ce sujet. Cette étude s'est donné pour objectif d'évaluer l'ampleur du phénomène des conducteurs circulant à contresens en Suisse, de déterminer les facteurs de risque et d'élaborer des solutions possibles.

Pour bien comprendre et analyser le problème, il faut impérativement faire la différence entre *accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens, annonces diffusées à la radio et point de départ d'un trajet à contresens*.

2. Etat actuel des connaissances

Les conclusions suivantes peuvent être tirées des études réalisées en Suisse, en Autriche, aux Pays-Bas, en Finlande, en France et aux Etats-Unis:

- S'ils sont rares, les accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens sont en revanche souvent très graves. L'heure et le lieu des accidents ne coïncident quasiment jamais avec ceux des annonces radio.
- Les personnes à risque sont les jeunes conducteurs qui entreprennent des manœuvres dangereuses (demi-tour sur la chaussée) sous l'influence de l'alcool, de même que les conducteurs âgés qui, de nuit, confondent entrée et sortie d'autoroute.
- Dans la moitié des cas environ, les trajets à contresens commencent sur une sortie d'autoroute. Dans l'autre moitié, leur point de départ est l'autoroute elle-même, sans qu'aucune unité ne se dégage quant à la répartition entre «faire demi-tour sur la chaussée» et «quitter une aire de repos dans le faux sens».
- Les interventions proposées au niveau de l'infrastructure sont une signalisation et une conduite du trafic claires dans les jonctions. Les dispositifs anti-contresens mécaniques (hérissons, par exemple), qui bloquent physiquement les conducteurs engagés à contresens, rencontrent quant à eux de la réticence. En revanche, l'importance des informations routières radiophoniques est unanimement soulignée. La conduite de jour feux allumés promet également des effets positifs. Quant aux systèmes électroniques permettant de détecter les conducteurs circulant à contresens, ils génèrent un nombre *trop* important d'alertes erronées.

3. Situation de la Suisse en matière de normes et d'installations existantes

La Suisse dispose actuellement de trois normes – en partie obsolètes – qui contiennent des indications isolées sur la construction et la signalisation des jonctions autoroutières. Par ailleurs, une petite enquête menée par le bpa a révélé une signalisation très hétérogène des sorties d'autoroute, particulièrement en ce qui concerne le nombre de signaux «Accès interdit» et le marquage des flèches de direction.

4. Annonces radio et accidents: état des lieux en Suisse

135 *annonces de conducteurs circulant à contresens* ont été diffusées à la radio entre octobre 2003 et octobre 2005. Tout danger était généralement écarté au bout de 2 à 5 diffusions (soit 7 à 12 minutes). Certaines autoroutes font l'objet de bien plus d'annonces que d'autres. C'est le cas de l'A16 (Bienne-Tavannes), de l'A6 (Interlaken-Berne), de l'A13 (Sargans-Coire) et de l'A5 (Soleure-Bienne).

Entre 2000 et 2004, la police a recensé chaque année une moyenne de 21 *accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens*, qui ont fait en moyenne 3 victimes et 20 blessés. Si de tels accidents sont donc rares, ils sont en revanche très graves. Ils concernent surtout la région d'Yverdon, L'A9 entre Monthey et Villeneuve, L'A51 ainsi que l'A5 dans la zone Neuchâtel/Vue des Alpes.

Si l'on compare les accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens à l'ensemble des accidents qui surviennent sur l'autoroute, on constate que certaines caractéristiques sont surreprésentées (tableau 1).

Tableau 1:
Facteurs de risque des accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens

Critère	Facteur de risque	Risque relatif
Conditions de lumière	Nuit	1,81
Sexe	Sexe féminin	1,66
Age du conducteur	Plus de 65 ans	7,65
Faute/influence	Influence de substances (alcool, drogue, médicaments)	3,68

Le risque relatif indique combien de fois le rapport entre les accidents provoqués par des conducteurs à contresens et l'ensemble des accidents autoroutiers en présence du facteur de risque considéré est supérieur au même rapport en l'absence de ce facteur de risque. En d'autres termes, la part des accidents provoqués par des conducteurs à contresens dans l'ensemble des

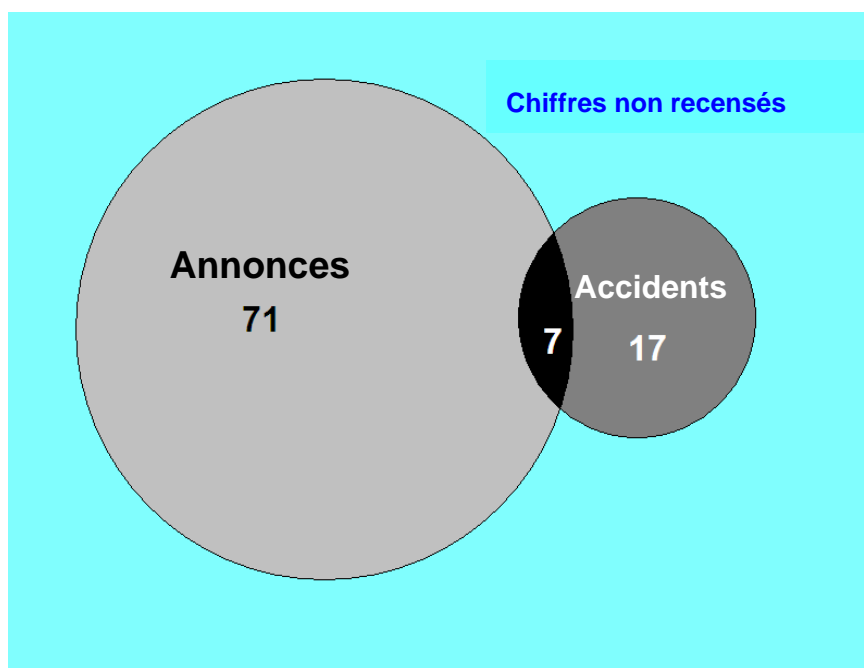
accidents autoroutiers est par exemple 1,81 fois plus grande de nuit que de jour.

La comparaison des annonces radio et des accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens montre que les premières sont environ 11 fois plus nombreuses que les seconds. La nuit, les accidents sont nombreux et les annonces peu fréquentes; à la mi-journée (heure de pointe), c'est l'inverse. Pour les autres périodes de la journée, aucun rapport clair ne peut être établi entre la fréquence des annonces et celle des accidents.

On constate que l'intersection des accidents et des annonces est très petite. Ceci laisse présumer une certaine efficacité des annonces: les conducteurs à contresens signalés sont rarement à l'origine d'accidents. En revanche, les accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens sont rarement précédés d'une annonce (figure 1).

Figure 1:

Totalité des trajets à contresens (octobre 2003 - décembre 2004)



5. Mesures préconisées

Il y a tout lieu de penser que la *diffusion d'annonces à la radio* contribue largement à éviter les accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens. A cet égard, les principaux acteurs sont les polices cantonales, Viasuisse et la radio. En dépit de leur très haut niveau de savoir-faire quant au traitement des annonces, ils sont invités à continuer à optimiser le dispositif, car toute amélioration même mineure de celui-ci (fût-ce au niveau de la fréquence des annonces ou de la vitesse de transmission) peut être à l'origine d'un gain de sécurité substantiel. S'agissant

du décalage entre la réception d'une annonce et la diffusion de celle-ci sur les ondes radio, il est proposé d'examiner la possibilité de diffuser immédiatement toute annonce de ce type, indépendamment du programme en cours, et de s'assurer que l'ensemble des radios privées reçoit bien ce genre d'informations.

Les facteurs de risque connus que sont *l'alcool, la nuit ou un âge avancé* font déjà bien souvent l'objet de mesures tant éducatives que relatives à la surveillance du trafic (*contrôle de l'air expiré* sans indice d'ébriété, examen de la *capacité de conduire* pour les conducteurs de plus de 70 ans), ce qui contribue à éviter de tels accidents.

Au niveau de l'infrastructure, l'assainissement des *jonctions* sur l'ensemble du réseau autoroutier suisse serait inefficace, puisque les accidents provoqués par des conducteurs circulant à contresens sont rares et fortement dispersés. De plus, seule la moitié environ des trajets à contresens commencent sur une jonction d'autoroute. L'accent doit donc être mis sur des mesures peu coûteuses portant sur l'ensemble du réseau autoroutier (flèches de direction et signal «Accès interdit» des deux côtés de la chaussée dans le sens non autorisé). Il est aussi proposé d'examiner la mise en place d'un signal spécial.

Les *offices cantonaux des ponts et chaussées* compétents pour les tronçons autoroutiers faisant l'objet d'un grand nombre d'annonces et d'accidents seront informés des résultats de cette étude.

On procédera à la révision des *normes* de technique de la circulation qui traitent de l'aménagement des jonctions autoroutières.

Enfin, les *appareils électroniques* permettant de détecter les véhicules à contresens sont sujets à un nombre de fausses alertes tel qu'on ne saurait en prendre la responsabilité. De plus, l'équipement de l'ensemble du territoire suisse n'est financièrement pas envisageable.

6. Bibliographie

- B+S Ingenieure AG, Ernst Basler + Partner AG & Landert Farago Partner. (2004). *Wirksamkeit und Nutzen der Verkehrsinformation (Forschungsauftrag SVI 2000/386)*. Bern: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Strassen ASTRA.
- Blokpoel, A. & Braimaister, L. (1998). *Wrong-way drivers on motorways. Part I: The extent and development of the number of wrong-way drivers prior to the end of 1996*. Leidschendam: Institute for road safety research, SWOV.
- Blokpoel, A. & De Niet, M. (2000). *Wrong-way drivers and head-on-collisions on motorways: Number and development of their threat to road safety, in the period up to 1998*. Leidschendam: Institute for road safety research, SWOV.
- Brevoord, G. A. (1998). *Spookrijden*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, AVV.
- De Niet, M. & Blokpoel, A. (2000). *Heading in the wrong direction: Descriptive research on wrong-way driving on Dutch motorways: Background, causes, liability and measures*. Leidschendam: Institute for road safety research, SWOV.
- Forschungsgemeinschaft Strasse und Verkehr FSV (Hrsg.). (2002). *Strassenausrüstung, Vertikale Leiteinrichtungen, Massnahmen gegen Geisterfahrer. Richtlinie und Vorschrift für den Strassenbau*. Wien: Autor
- Forthoffer, M., Bouzar, S., Lenoir, F., Blosseville, J. M. & Aubert, D. (1996). Automatic incident detection: Wrong-way vehicle detection using image processing. In ITS America (Hrsg.), *Intelligent transportation: Realizing the future* (Abstracts of the Third World Congress on Intelligent Transport Systems, 14.–18.10.1996). Washington DC: ITS America.
- Institute for road safety research SWOV (Hrsg.). (2005). *Fact sheet – Wrong-way driving*. Leidschendam: Autor.
- Karhunen, M. (2003). *Wrong way driving on motorways; Frequency, reasons and prevention*. Helsinki: Tiehallinto, Finnish National Road Administration.
- Olivier, F. R. & Contremoulins, P. (n.d.). *Dispositif anti-contresens de Maison-Brûlée sur l'autoroute A13*.
- Robatsch, K. & Hagspiel, E. (2002). *Geisterfahrer – Ursachen von Falschfahrten und entsprechende Massnahmen*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48, 64-72.
- Schweizer Norm SN 640 035. (1978). *Projektdarstellung, Signale/Markierung*. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Zürich
- Schweizer Norm SN 640 845. (1975). *Signale, Anordnung an Autobahnen*. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Zürich
- Schweizer Norm SN 640 854. (1993) *Markierungen, Anwendungsbeispiele für Autobahnen und Autostrassen*. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Zürich