

AUTEUR

Patrick Leweurs
Directeur des infrastructures
et des transports
Conseil général des Côtes d'Armor

Les contresens sur les 2 x 2 voies constituent un fléau national qui engendre chaque année une quarantaine de morts.

Le conseil général des Côtes d'Armor expérimente depuis 2004 un dispositif original qui vise à informer en temps réel les usagers qu'un véhicule circule en contresens, afin qu'ils puissent ainsi anticiper. Après trois ans de fonctionnement, le dispositif va être complété par un système entièrement automatique qui offrira également une surveillance sur 25 kilomètres de réseau en rase campagne.

Le principe conçu par la société Neavia consiste, à partir d'un ensemble de balises autonomes sur mât implantées tous les 500 mètres et dotées de 3 capteurs d'images (8 à 10 images/secondes), de bruit et d'un télémètre laser, à détecter automatiquement des contresens, des bouchons, des objets sur chaussée, voire à allumer des panneaux à messages variables (PMV) ou à récupérer l'image instantanée de l'événement dans un poste centralisé distant.

La première tranche test sur 10 kilomètres, pour un investissement de 500 000 euros, est en cours de réalisation.



Photo 1
Panneau simple face
Single-sided sign

Lutte contre les prises à contresens sur les 2x2 voies Bilan d'une innovation en Côtes d'Armor

Les accidents recensés en 2006, au niveau national, liés à des prises à contresens de chaussées à 2 x 2 voies se sont élevés à plus de 100, occasionnant une cinquantaine de morts, soit un taux de gravité 4 fois supérieur à la moyenne nationale, et pour un coût économique de près de 60 millions d'euros par an. Encore ne s'agit-il là que d'événements ayant malheureusement engendré un accident, car le total des prises de contresens est bien supérieur. La Bretagne n'est pas épargnée par ce phénomène, mais ne se singularise pas au niveau national, avec près de 200 contresens recensés par an, dont une quarantaine dans les Côtes d'Armor.

Le contexte routier breton est pourtant particulier notamment avec une desserte,

en périphérie de la Bretagne, composée de 2 x 2 voies réalisées il y a trente ans, sans péage. Ces 2 x 2 voies, pour la plupart des routes nationales, mais aussi quelques routes départementales, présentent des échangeurs très régulièrement répartis puisque la vocation de ces voies est d'abord d'irriguer le territoire breton. Ces échangeurs, un peu anciens, sont le plus souvent conçus « en losange » raccordant des voies secondaires, avec parfois des géométries de carrefours très complexes (par exemple à Guingamp le long de la RN 12), source de confusion dans la compréhension même des directions à prendre. En outre, ces 2 x 2 voies n'ont pas été conçues avec de véritables itinéraires parallèles alternatifs identifiés et simples d'accès.

Ainsi il est tentant, pour certains usagers (perdus, peu attentifs), de prendre certaines 2 x 2 voies en contresens. Le constat annuel montre que ces prises sont assez régulières, notamment la nuit.

Fort de ce bilan et soucieux d'éviter des drames de la route, le conseil général des Côtes d'Armor a décidé d'expérimenter un dispositif d'alerte des contresens sur un itinéraire départemental constitué de 25 kilomètres de 2 x 2 voies, entre Guingamp et Lannion, supportant 17 000 véhicules/jour en moyenne. A noter que cette route départementale n'est pas plus accidentogène qu'une autre, voire moins, mais la domanialité départementale facilite la mise en place de ce dispositif. Alors qu'au niveau national, 5 % des contresens aboutissent à un accident souvent très grave, les cinq cas avérés de contresens enregistrés sur l'axe Guingamp-Lannion depuis deux ans n'en ont occasionné aucun. Le dispositif est mis en place depuis 2004.

Le dispositif

L'idée

Des discussions régulières avec le commandant du groupement de gendarmerie et ses collaborateurs, il est apparu que la plupart du temps, quand un véhicule circule en contresens, l'information par téléphone portable des autres usagers aux gendarmes était pratiquement connue dès l'origine. Malheureusement, la mise en place des patrouilles très rapides ne suffit pas toujours à éviter l'accident souvent très grave. Constatant que nous disposions de l'information très tôt, il nous a semblé indispensable de pouvoir la diffuser au plus grand nombre et le plus rapidement possible.

Le concept développé a pour objet de prévenir les usagers qui circulent dans le bon sens du risque qui vient en face. Ainsi la coopération avec le poste centralisé de gendarmerie est essentielle ; c'est lui qui reçoit les appels, vérifie leur pertinence et active automatiquement, à partir d'un poste centralisé, des panneaux d'information implantés sur le terrain et repérés sur site.

Ce dispositif est équipé de cinq PMV, deux en direction de Guingamp, trois en direction de Lannion. Un premier ensemble est constitué d'un panneau simple face se situant sur la rive droite en début de crèneau à 2 x 2 voies vers Lannion (photo 1). Un deuxième ensemble est placé

en terre-plein central avant Pédernec, composé d'un panneau double face (photo 2). Un troisième ensemble est placé en terre-plein central au niveau de Bégard, formé d'un panneau double face.

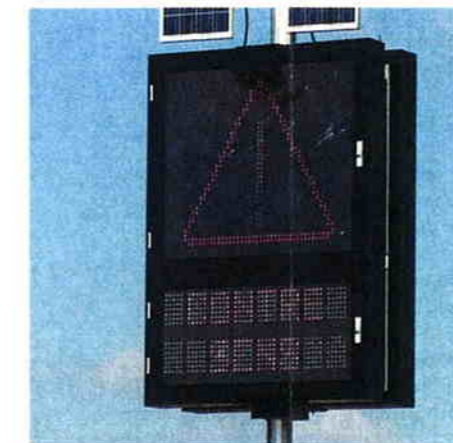


Photo 2
Panneau double face
Double-sided sign

Ces panneaux lumineux s'allument pour prévenir les usagers roulant dans le bon sens de circulation, qu'un automobiliste circule à contresens et risque d'arriver face à eux. Le message lumineux qui s'affiche sur le panneau à alimentation solaire est un symbole A 14 (point d'exploitation dans un triangle) avec un message d'alerte en alternat : « contresens-ralentir ». Un panneau fixe d'information placé en début de l'itinéraire de part et d'autre de la section 2 x 2 voies explique à l'utilisateur, par le biais d'un schéma simple, le dispositif qu'il va rencontrer sur l'axe qu'il emprunte (photo 3).



Photo 3
Panneau d'information
Information sign

L'allumage de ces panneaux est effectué par le Centre opérationnel de gendarmerie (COG) de Saint-Brieuc, qui actionne les panneaux dès qu'un usager appelle pour signaler un véhicule en contresens par liaison GSM (chaque panneau comporte une carte).

L'installation

La mise en œuvre de l'ensemble du dispositif a été confiée à la société Sofrel-Lacroix dans le cadre d'une démarche d'innovation puisque ce dispositif n'existe pas ailleurs. Le coût de cette opération, en valeur juin 2004, a été de 85 000 euros H.T. comprenant la fourniture et pose de 5 PMV, la fourniture et mise en place du logiciel et de l'ordinateur au COG. En complément, un « dialogue » est prévu entre le poste centralisé et chaque panneau pour signaler tout défaut (batterie faible, perte de communication, etc.). Cette innovation développée avec l'appui de Lacroix-Sofrel se singularise par son installation en rase campagne, où aucun réseau à proximité (EDF, téléphone) n'est disponible. Ce qui a nécessité des panneaux alimentés par panneaux solaires et équipés de carte GSM.

Par ailleurs, le coût d'un tel dispositif est déterminant pour son implémentation. Il est aussi intéressant dans la démarche de participation-coopération entre deux grands services publics, la gendarmerie et les services routiers du conseil général.

L'évaluation

Alors qu'une multiplication d'appels parasites était à craindre, le constat en deux ans (2005-2006) montre que le nombre d'appels est très réduit, avec en moyenne trois par an. On peut donc penser qu'ils sont réservés aux cas avérés.

Les panneaux ont été allumés à temps et l'utilisateur contrevenant a réussi à sortir avant tout accident, mais n'a pu être rattrapé par la patrouille de gendarmerie qui est déclenchée systématiquement. Du point de vue du comportement des autres usagers, l'on constate un important ralentissement lorsque les panneaux s'allument et des interrogations fortes sur l'attitude à adopter. L'évolution logique de ce dispositif est son automatisation puisqu'il repose sur une intervention manuelle.