

## PROJET RÉFÉRENT

# Problématique des prises à contresens dans le secteur de Valence Sud



## OBJET DE L'OPÉRATION

A Valence Sud, le secteur du raccordement de la LACRA avec l'autoroute A7 est le théâtre d'un nombre anormalement élevé de contresens, et cela malgré des mesures d'urgence prises par les services gestionnaires. Si les rares accidents n'ont été que matériels, le risque d'accident grave est élevé compte-tenu des vitesses, du contexte autoroutier, et des niveaux importants de trafic. Au niveau national, les contresens sont d'autant plus déroutant qu'ils se produisent sur des réseaux spécifiquement conçus pour les éviter. Les accidents violents qui en résultent créent une forte résonance médiatique et une attente d'intervention. En 2015, 2% des accidents mortels routiers sont dus à un contresens sur autoroute selon le rapport annuel de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).

## LES BESOINS DU CLIENT / PARTENAIRE

A la demande du préfet de la Drôme, la DDT26 a sollicité les compétences du Cerema Centre-Est pour essayer de comprendre les causes de ces contresens, envisager des parades efficaces pour les éviter ou le cas échéant pour réduire leur conséquence. La DDT26 a également mis en place un lieu d'échange permettant de co-construire la réflexion, associant les services de l'État (DIR, CEI), le district autoroutier de Valence Sud, les forces de l'ordre, et les collectivités concernées (département de la Drôme, ville de Valence, Valence Romans Déplacements).

## LA RÉPONSE DU CEREMA

Une équipe projet de quatre personnes aux compétences complémentaires (infrastructure, exploitation, sécurité-signalisation, comportements) a été mobilisée sur plusieurs analyses thématiques qui ont permis de concrétiser une liste de propositions :

### CONTACT



relation-clients-  
aauvergnerhonealpes@cerema.fr

### THÉMATIQUES ASSOCIÉES

- Sécurité routière
- Infrastructures routières et ferroviaires

- L'analyse des contresens signalés à partir d'extraits vidéos a permis d'identifier quatre catégories de contresens et trois types de comportement, depuis l'usager qui s'est trompé, à celui qui est perdu et jusqu'à l'acte délibéré.;
- L'analyse de la signalisation directionnelle et d'information locale a mis en exergue une surabondance générale d'information pouvant justifier des difficultés de lecture, de compréhension et d'orientation ;
- Le système d'échange existant encerclé par un ring équipé de sept giratoires offrant la possibilité de multiples circuits pour un même trajet peut expliquer la désorientation de certains usagers, en donnant l'impression que tous permettent l'erreur, alors que certains sont potentiellement générateurs de contresens (bretelle d'entrée Victor-Hugo). Les comptages effectués ont permis d'appréhender la répartition des trafics, le fonctionnement des giratoires et de la barrière de péage en mode dégradé du fait de la réduction de 5 à 3 gares de péage suite à l'isolement de la bretelle d'entrée (une des mesures d'urgence) ;
- Un audit de sécurité sur la LACRA et les diffuseurs a mis en évidence une géométrie très contrainte, des visibilité faibles pouvant contribuer à des erreurs de destination ;
- En complément, des entretiens avec les gestionnaires des voies concernées, des forces de l'ordre, ont permis de mieux appréhender le vécu au quotidien, les ressentis, les dysfonctionnements engendrés par les contresens et les contraintes de gestion et d'intervention, et enfin leurs idées d'amélioration ;
- Un éclairage sur le comportement des conducteurs confirme trois types de comportement à risque avec la nécessité d'adapter les mesures pour les cas de déficience et d'erreur, et de sensibiliser fortement les actes volontaires sur les risques encourus pour les autres et eux-mêmes. Cette étude a permis de confronter et de corroborer les constats faits par l'analyse des vidéos ;
- Une étude bibliographique fait état d'une documentation spécifique apportant un certain nombre de mesures préventives et correctives. Mais le site de Valence Sud montre que certaines d'entre elles déjà en place n'ont pas d'effet, ce qui a confirmé l'importance d'identifier les causes réelles des contresens pour apporter des mesures adaptées, voire innovantes.

Ces analyses ont permis de dégager une liste de 26 propositions réparties en 7 classes.. Celles-ci ont été évaluées au regard de leur faisabilité; de leur facilité de mise en oeuvre, de leur efficacité sur les différents types de contresens et selon le type de comportement des contrevenants. Cette évaluation a permis d'élaborer des scénarios d'action panachant des mesures de classes différentes en vue de permettre un traitement de tous les types de contresens pour tous les types de comportements.

## **LE CLIENT / PARTENAIRE PILOTE DU PROJET**

Direction Départementale des Territoires de la  
Drôme

Direction du Cerema Centre-Est  
Département Construction Aménagement  
Projet  
M. Jean-Michel FRECHET

## **LE CALENDRIER**

Février à octobre 2016

## **LE MONTANT**

60 K€