



Laçon-Provence (Bouches-du-Rhône), le 24 juillet 2011. Dans la violence du choc, quatre personnes avaient trouvé la mort, dont la conductrice qui roulait à contresens, avec 2,3 g d'alcool par litre de sang. (PhotoPQR/« la Provence ».)

Fatals contresens sur l'autoroute

SÉCURITÉ. Les contresens sont à l'origine d'une dizaine de morts par an. Les proches d'une famille décimée lors d'un accident en 2011 sur l'A 7 veulent faire reconnaître la part de responsabilité de la société d'autoroutes.

D'ORDINAIRE, les rapports de gen-darmerie sont froids comme la glace. Mais parfois, le drame est tel qu'il transpire à travers les pages. C'est le cas de ce compte rendu du 24 juillet 2011. Les enquêteurs y décrivent leur rencontre avec Emmi, 4 ans et demi, à l'hôpital Nord de Marseille. « Elle est installée dans un box des urgences pédiatriques. Elle ne cesse de pleurer. Elle ne veut pas rester à l'hôpital, réclamant sa maman, son papa, son doudou, et de rentrer à la maison. »

Un papa et une maman qu'Emmi ne reverra plus. Depuis 5 h 50, elle est orpheline. Ce matin d'été, de retour de vacances, la famille regagnait son domicile d'Aix-en-Provence. Nicolas Bonan, le tonton d'Emmi, est au volant. A ses côtés, Frédéric Carrión, le père de la petite. Elle-même a pris place à l'arrière, aux côtés de sa maman, Anne-Lise, et de sa tante,

Camille. Vers 5 h 30, tous les cinq ont pris le petit-déjeuner sur l'aire de Laçon-Provence, avant de reprendre l'A 7 dans le sens Nord-Sud.

La voiture ne parcourt que 350 m sur l'autoroute, arrêtée nette par un véhicule roulant à contresens à plus de 150 km/h. Le choc est effroyable. Nicolas, 34 ans, Frédéric, 33 ans et Anne-Lise, 31 ans, sont tués sur le coup, de même que Sabrina, la conductrice de la C2 qui arrivait en face. Camille est héloportée dans un état critique. Elle est aujourd'hui paraplégique.

Une enquête est ouverte par le parquet d'Aix-en-Provence. Trois ans plus tard, les conclusions d'une ex-

perte demandée par les proches des victimes devraient être versées à l'instruction.

Un rapport attendu avec impatience par la famille Bonan, pour qui l'accident est tout sauf le fruit du hasard. En cause selon elle : Vinci, et sa filiale des Autoroutes du sud de la France (ASF), qui exploite l'A 7. « Ce qui s'est passé aurait pu être évité, assène Martine, la mère de Nicolas

Bonan. Il aurait suffi d'un simple feu rouge pour empêcher les voitures de sortir de l'aire, et le drame n'aurait pas eu lieu. »

Au volant de la C2 meurtrière, Sabrina Amri, 24 ans, circulait avec 2,30 g d'alcool dans le sang. Cette

jeune fille fantasque, au parcours familial chaotique, roulait sans assurance. Un an auparavant, son permis lui avait été retiré pour quatre mois. Elle avait effectué plusieurs tonneaux — sans faire de victimes —, avec 1,24 g d'alcool dans le sang. Mi-juillet 2011, Sabrina avait démissionné de la boîte de nuit d'Aix où elle travaillait. Mais ce samedi soir, elle y était repassée boire des verres, pour en ressortir seule peu après 5 heures. A 5 h 46 min et 11 secondes, une image de vidéo surveillance montre sa C2 franchissant le péage de Cou-doux. Elle emprunte alors l'autoroute à contresens, parcourant environ 7 km avant la collision fatale.

Calée sur la voie médiane, Sabrina n'en bougera plus. « J'étais sur la voie de droite, raconte Mathieu, un conducteur qui l'a évitée de justesse. Elle arrivait en face. J'ai donné un

coup de volant pour me mettre sur la bande d'arrêt d'urgence. La voiture s'est elle-même rabattue sur la voie de droite. Pour moi, son conducteur voulait me percuter. » Un peu plus loin, Sabrina arrache dans sa course folle le rétroviseur d'une Golf, puis finit par s'encastrer dans la voiture des victimes.

Volonté de suicide ? Inconscience liée à l'alcool ? La famille Bonan n'a aucun début de réponse. « Les proches de Sabrina ne nous ont jamais contactés... » souffle Monique, qui fustige l'attitude de Vinci, lequel n'a pas souhaité répondre à nos questions. « A chaque réunion, ce n'est que mépris, regrette Monique Bonan. Nous ne réclamons pas de la pitié. Mais l'autoroute, c'est chez eux, et ils y ont une obligation de sécurité. »

NICOLAS JACQUARD

« Des solutions existent »

Pierre Chasseray, délégué de 40 Millions d'automobilistes

LE DÉLÉGUÉ NATIONAL de l'association 40 Millions d'automobilistes, Pierre Chasseray, regrette que l'adoption de solutions anticontresens sur l'autoroute ne trouve aucun écho auprès des sociétés autoroutières. Hier encore, deux conducteurs ont été blessés à l'entrée de l'A 5 en Seine-et-Marne, après que l'un d'eux l'a empruntée en contresens. Mercredi, c'est un octogénaire qui a parcouru 25 km dans le mauvais sens entre Albi et Toulouse sur l'A 68, heureusement sans faire de victime.

Un automobiliste roulant à contresens sur l'autoroute relève-t-il de l'exception ?
PIERRE CHASSERAY. Malheureusement, cela arrive très régulièrement. Et l'emprunt à contresens des autoroutes engendre une longue litanie d'accidents mortels. Dix personnes, en moyenne, y trouvent la mort chaque année, sans parler des blessés graves. A chaque fois, la problématique est identique : soit il s'agit de personnes âgées, soit de personnes alcoolisées.

Et ces conducteurs ne se rendent pas compte de leur méprise ?

Dans 99 % des cas, si. Le problème, c'est que, naturellement, l'automobiliste va rouler à droite, sur la file la plus rapide. Une fois qu'il se rend compte de son erreur, il va tenter de virer sur la gauche pour gagner la bande d'arrêt d'urgence. Mais la voie la plus à droite est généralement la plus empruntée. L'automobiliste qui s'est trompé peine donc à s'en sortir et à traverser la chaussée. Le plus souvent, il trouve lui-même la mort dans l'accident qu'il finit par provoquer.

Il y a donc une fatalité ?

C'est ce que l'on répond aux proches des victimes, que c'est le destin, qu'il n'y avait rien à faire. Il n'y a rien de plus faux. Car des solutions existent. Celle que nous prônons, c'est l'installation de herses antiretour, comme il y en a déjà

en service aux Etats-Unis. Si l'on passe dans le bon sens, la herse ressemble à un petit dos-d'âne. Dans l'autre sens, elle se redresse pour crever les pneus du véhicule. On sait qu'une fois le véhicule engagé à contresens, il est déjà trop tard. Avec ce dispositif, on agit immédiatement. Bien disposé, à l'entrée des aires, sur les voies d'accès, il éradiquerait le problème du jour au lendemain.

« Nous prônons l'installation de herses antiretour »

Pourquoi n'est-il pas mis en œuvre ?
Nous le demandons régulièrement aux sociétés d'autoroutes, sans succès. Elles font la sourde oreille. A 300 € la herse, on peut pourtant imaginer qu'elles aient peu de difficulté à financer le dispositif avec les 2 Mds€ de bénéfices qu'elles ont engrangés cette année. Mais peut-être que, pour elles, dix morts, ce n'est pas une motivation suffisante pour innover.

Propos recueillis par N.J.

Deux précieuses minutes perdues

Pour M^e Jean-Pierre Darmon, l'avocat de la famille Bonan, dont le fils Nicolas est décédé dans l'accident, celui-ci ne doit rien à la fatalité. « Il y a 245 caméras sur l'A 7, tonne le conseil. Mais elles ne fonctionnent que si l'opérateur les met en œuvre, et les images sont effacées au bout d'une demi-heure. En clair, elles ne servent à rien... » Ensuite, M^e Darmon fustige des « retards dans l'alerte et la prise de décision ». « Un premier appel a prévenu les pompiers, qui ont rebasculé sur les gendarmes et enfin le PC autoroute, à Orange, note l'avocat. Deux minutes au moins ont été perdues. Si cela n'avait pas été le cas, le patrouilleur aurait eu le temps d'intervenir. » « ASF nous parle d'un cas de force majeure, donc imprévisible. C'est tout sauf le cas », s'agace M^e Darmon, qui déplore le comportement de Vinci. « Ils ont tout fait pour sortir le premier expert de la procédure. Depuis, ils n'ont fait aucun dire d'expert. A aucun moment ils n'ont fait connaître leur position. »

N.J.