

ETUDE CLINIQUE D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE

RAPPORT SCIENTIFIQUE FINAL

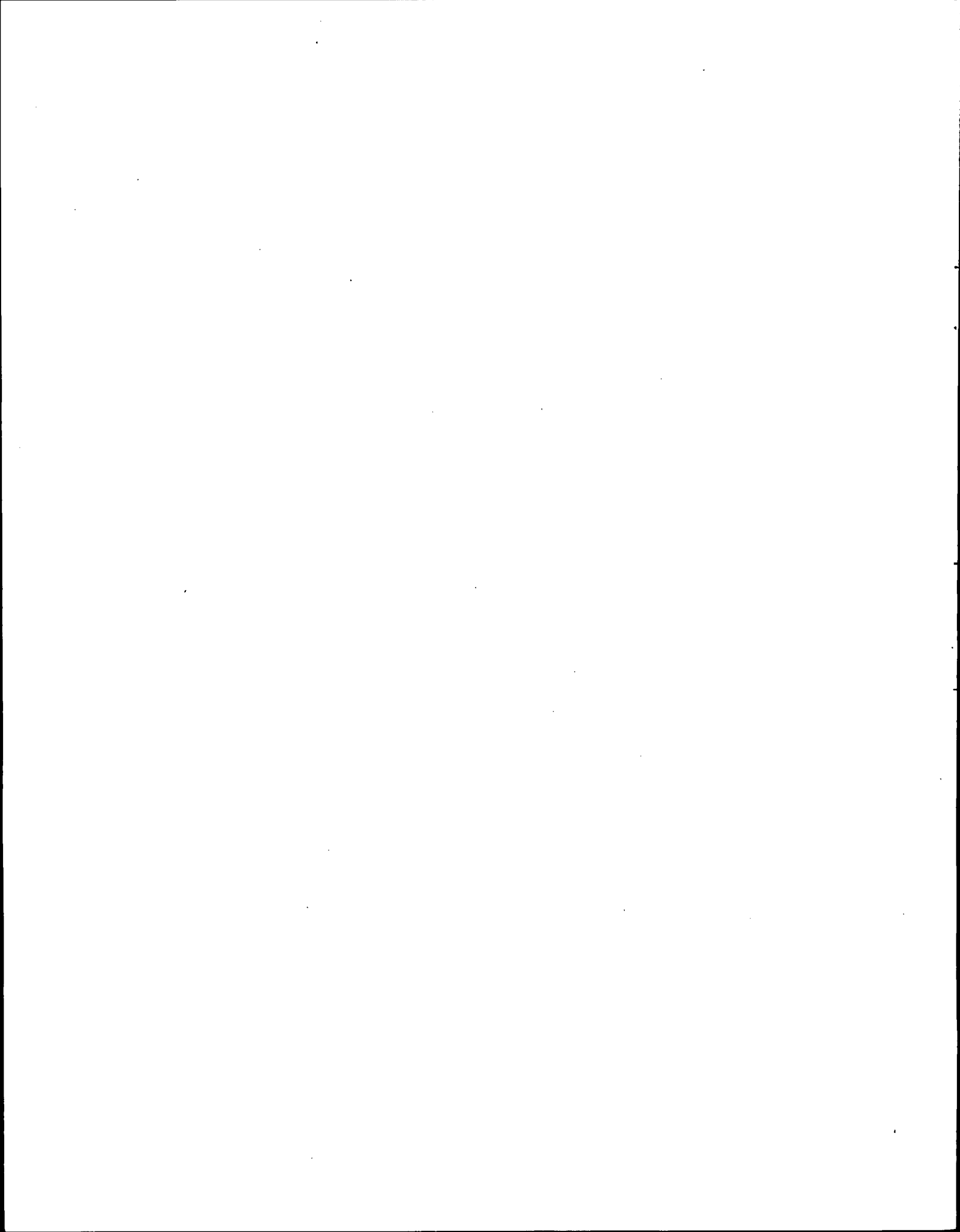
Fascicule III : DOSSIER DE L'ACCIDENT 15
DEUXIEME PARTIE : FORMULAIRE
DESCRIPTION
SYNTHESE

FORMULAIRE STATISTIQUE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIERE
DESCRIPTION DE L'ACCIDENT A PARTIR DU FORMULAIRE ACCIDENT
SYNTHESE 15

Généralités
Entretiens psychologiques et examens médicaux
Examen des véhicules
Détermination du point de choc et déroulement présumé de l'accident
Route
Discussion

CDAT
15062

Cahiers d'études no 9



DESCRIPTION DE L'ACCIDENT A PARTIR DU FORMULAIRE ACCIDENT (1)

Trois véhicules sont en cause, un cabriolet, une berline et un fourgon.

Les conditions générales paraissent bonnes (route, visibilité) et ne pas avoir influencé l'accident.

Les trois véhicules circulaient dans le même sens en ligne droite.

Il semble que, tout d'abord, le cabriolet, qui circulait dans la file de gauche, a fait un écart sur le côté gauche, a heurté la barrière de sécurité du terre-plein central et a été rejeté sur la chaussée qu'il a traversée sur la droite.

Il a apparemment heurté la berline, qui se trouvait, elle, dans la file de droite, et l'a entraînée par-dessus le parapet, à droite de la chaussée.

D'après le schéma, il semble qu'à cet endroit l'autoroute surplombe une autre route et que les deux véhicules (berline-cabriolet) passant par-dessus le parapet soient tombés sur la route inférieure. Ce fait apparaît sur le schéma, mais n'apparaît pas ailleurs.

Quant au fourgon, on ne sait pas quelle voiture il a heurtée (si il en a heurté une) ni quelle a été sa trajectoire, on sait seulement que la partie heurtée est le centre gauche.

Les victimes sont :

1. dans le cabriolet : 1 mort (passager) et 1 blessé grave avec tous deux des blessures multiples (tête, thorax, abdomen et membres) ;
2. dans la berline : 1 blessé léger (conducteur) au crâne et aux membres inférieurs ;
3. dans le fourgon : 2 blessés graves (passagers) au crâne et membres et 2 blessés légers (conducteur et passager) au crâne et aux membres.

Au total donc, 1 mort, 3 blessés graves et 3 blessés légers, aucun occupant de voiture n'étant indemne. Les véhicules ne possédaient aucun équipement de sécurité (ceinture, appuie-tête, etc.) et étaient chargés normalement.

SYNTHESE 15

GENERALITES

Cet accident nous est signalé un jeudi du mois d'avril vers 15 h 55 par un poste de contrôle d'autoroute. On nous indique qu'il s'est produit avenue R..., mais à notre arrivée nous constatons qu'il s'agit en réalité d'une collision survenue sur l'autoroute à l'endroit où elle franchit l'avenue R...

Positions des véhicules

Sur l'avenue R..., à environ 4 m du pont de l'autoroute, un cabriolet de couleur gris métallisé est écrasé roues en l'air. A 5 m à gauche au pied du talus une berline est couchée sur le flanc gauche. Sur l'autoroute à l'entrée du pont un fourgon de couleur orange repose sur le toit, en travers de la voie de droite, l'avant contre la glissière de sécurité.

Description des lieux

A cet endroit l'autoroute comporte 4 voies de 3 m 60

(1) Rédigée au vue du formulaire statistique par une personne compétente étrangère à la recherche.

séparées au centre par 2 glissières de sécurité distantes de 2 m plantées sur un terre-plein de 4 m 40 de large. L'autoroute franchit l'avenue R... sur un pont de 30 m de long et 6 m de haut. A cet endroit la voie réservée au stationnement disparaît, l'emprise totale de la chaussée passe de 25 m à 20 m.

Nous remarquons que la glissière qui délimite le rétrécissement à l'entrée du pont est arrachée sur une longueur de 10 m environ et maculée d'huile. L'un des socles de ciment dans lesquels les montants de la glissière sont fixés a été arraché et projeté sur la voie de droite, au-delà du fourgon renversé. Le parapet métallique qui borde le pont parallèlement à la glissière n'a pas été touché, seule une trace d'érosion est visible sur l'extrémité arrondie de ce parapet. Cinquante mètres avant le pont, la glissière centrale est enfoncée sur 2 mètres de long. L'herbe porte des traces de roues dont la trajectoire forme environ un angle de 14 degrés avec la glissière. Partant de ce point, des traces de pneus décrivent une longue courbe qui aboutit au segment de glissière arraché à l'entrée du pont.

Victimes

Les occupants des trois véhicules ont été évacués à l'hôpital B... Les services de police nous apprennent

Numéro et date du P.V. ou numéro et date de transmission du rapport du gardien.

FORMULAIRE STATISTIQUE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Renseignements confidentiels - A remplir pour tous les accidents corporels même s'ils ne donnent pas lieu à procédure.

Si l'accident implique plus de 3 véhicules ou plus de 4 piétons, numérotés ci-dessous les formulaires avant de les agréer.

Feuille numéro de (nombre total)

020031

Établi par :
 1 Gendarmerie nationale - Brigade
 2 Sûreté nationale - Commissariat - C.R.S. de
 3 Préfecture de Police (Siège du service)

Cadre réservé N° d'ordre : Col. 3 à 8

A. DATE ET LIEU DE L'ACCIDENT

Année Mois Jour Heure Minute
 Col. 10 11 12-13 14 à 17
 19 04 04 15 40

Département : Cadre réservé
 Commune :
 Rue - N° de l'immeuble - ou lieu-dit :

EN AGGLOMÉRATION Col. 23
 De moins de 2 000 habitants 1
 De 2 000 à 5 000 habitants 2
 De plus de 5 000 habitants 3
HORS AGGLOMÉRATION 4

D. L'ACCIDENT A EU LIEU :

D1. EN INTERSECTION Col. 26
AMÉNAGEMENT Col. 27
 Voies directionnelles 1
 Sans giratoire 2
 Autres 3
 Aucun aménagement 4

CONTROLE Col. 28
 Signaux à bras par Police 1
 Feux tricolores en fonctionnement 2
 Feux clignotants en fonctionnement 3
 Non contrôlé 4

CATÉGORIE JURIDIQUE DE L'INTERSECTION Col. 29
 Art. R. 25 : Priorité à droite 1
 Art. R. 26 : Une des voies est protégée par une balise 2
 Art. R. 27 : Une des voies est protégée par un STOP 3

G1. EMPLACEMENT DU 1^{er} POINT D'IMPACT Col. 48

Sur chaussée 1
 Sur piste cyclable 2
 Sur trottoir 3
 Sur bas-côté 4
 Sur ruelle 5
 Sur terre-plein central 6

G2. CATÉGORIE de route où circulait le véhicule avant l'accident Col. 49-50

EN AGGLOMÉRATION
 Autoroute urbaine 01
 Autre voie urbaine 16

HORS AGGLOMÉRATION
 Autoroute de déviation 21
 Route de liaison 42
 Nationale Autre RN 53
 Chemin Grande circulation 63
 Départ. Autre CD 73
 Voie Communale 84
 Chemin rural ou forestier 95

G5. PROFIL EN LONG Col. 53

Sur route plate 1
 En montée forte (au moins 6 %) 2
 En descente forte 3
 Au sommet d'une côte 4
 Au bas d'une descente 5

G6. PROFIL EN TRAVERS Col. 54

En ligne Normal 1
 droite Bombé 2
 Dévers faible (inférieur à 3 %) 3
 courbe Dévers normal 4
 Dévers inversé 5

G7. ÉTAT DE LA CHAUSSEE Col. 55

En bon état 1
 Déformée, affaissée 2
 Avec trous 3
 Cassée 4

G10. RÉGIME de circulation des voies sur lesquelles circulaient les véhicules Col. 58-59

ROUTE à chaussée unique
CHAUSSEE UNIDIRECTIONNELLE :
 Sans marquage des voies 10
 Avec marquage des voies 11

CHAUSSEE BIDIRECTIONNELLE :
 Sans marquage des voies 22
 Avec marquage des voies :
 2 voies 23
 3 voies 24
 4 voies 25

ROUTE à chaussées séparées
 2 x 2 VOIES :
 Avec carrefour à niveau 36
 Avec carrefour à niveaux séparés 37

2 x 3 VOIES :
 Avec carrefour à niveau 48
 Avec carrefour à niveaux séparés 49

G11. ABORDS de la chaussée Col. 60

Bordure de trottoir ou garde-roue 1
 Accotement en saillie 2
 Accotement dérasé 3
 Glissières de sécurité 4
 Autres 5

B. LUMIÈRE Col. 24

Jour
 Plein-jour 1
 Demi-jour (subé ou crépuscule) 2
 Avec Normal 3
 éclairage
 public Insuffisant 4
 Sans éclairage public 5

Nuit
 Sans éclairage public 5

C. INTÉMPÉRIES Col. 25
 Pluie forte 1
 Pluie légère 2
 Chute de neige 3
 Chute de grêle 4
 Brouillard 5
 Vent fort, tempête 6

D2. HORS INTERSECTION Col. 26
AMÉNAGEMENT pour Circulation transversale Col. 27
 Passage pour piétons 1
 Passage à niveau avec barrières 2
 Passage à niveau sans barrières 3
 Aucun aménagement 4

S'il existe une LIGNE D'ARBRES de l'un ou l'autre côté Col. 28, 29-30, 31

Distance du bord de la chaussée (en mètres) 1
 Espacement des arbres (en mètres) 2
 Fossé devant la ligne d'arbres (oui ou non) 3

G3. LARGEUR de la chaussée Col. 51

Moins de 5,75 m 1
 De 5,76 à 6,5 m 2
 De 6,6 à 8,5 m 3
 De 8,6 à 10 m 4
 De 10,1 à 11 m 5
 11,1 m et plus 6

G4. TRACÉ EN PLAN Col. 52

Dans une partie rectiligne 1
 A l'entrée d'une courbe 2
 En courbe 3
 A la sortie d'une courbe 4
 Dans un S 5

G8. NATURE DU REVÊTEMENT Col. 56

Bitume, goudron, enrobés 1
 Béton 2
 Pavés 3
 Empièrrement non revêtu 4

G9. ÉTAT DE LA SURFACE Col. 57

Chute de pluie dans le quart d'heure précédent 1
 Mouillé 2
 Enneigé 3
 Verglé 4
 Gras, boueux 5
 Gravillons épars 6
 Sec normal 7

E. Panneaux rencontrés

Véhicule Avant-dernier Dernier Cadre réservé
 A ou D
 B ou E
 C ou F
 Col. 9 Col. 32 à 35 Col. 36 à 39 Col. 40-41 Col. 42 à 47

F. Catégorie et n° de la route (Autoroute, R.N., C.D., etc...) Cadre réservé

G5. PROFIL EN LONG Col. 53

Sur route plate 1
 En montée forte (au moins 6 %) 2
 En descente forte 3
 Au sommet d'une côte 4
 Au bas d'une descente 5

G6. PROFIL EN TRAVERS Col. 54

En ligne Normal 1
 droite Bombé 2
 Dévers faible (inférieur à 3 %) 3
 courbe Dévers normal 4
 Dévers inversé 5

G10. RÉGIME de circulation des voies sur lesquelles circulaient les véhicules Col. 58-59

ROUTE à chaussée unique
CHAUSSEE UNIDIRECTIONNELLE :
 Sans marquage des voies 10
 Avec marquage des voies 11

H. CATÉGORIES DES VÉHICULES Impliqués dans l'accident (Le véhicule A ne peut être qu'un véhicule en mouvement)

Genre du véhicule	VÉHICULE A ou D (1 ^{er} ou 4 ^e)				VÉHICULE B ou E (2 ^e ou 5 ^e)				VÉHICULE C ou F (3 ^e ou 6 ^e)									
	Genre du véhicule	P.T.C. de la remorque (en tonnes)	Année de 1 ^{re} mise en circulation	Puissance administrative (C.V. fiscaux)	Genre du véhicule	P.T.C. de la remorque (en tonnes)	Année de 1 ^{re} mise en circulation	Puissance administrative (C.V. fiscaux)	Genre du véhicule	P.T.C. de la remorque (en tonnes)	Année de 1 ^{re} mise en circulation	Puissance administrative (C.V. fiscaux)						
Bicyclette sans moteur	61-62	63 à 65	66-67	68-69	70 à 72	73	61-62	63 à 65	66-67	68-69	70 à 72	73	61-62	63 à 65	66-67	68-69	70 à 72	73
Cyclomoteur (50 cm ³ ou plus)	11						11						11					
Vélocycle ou scooter (de 51 à 125 cm ³)	12						12						12					
Motocyclette ou scooter (plus de 125 cm ³)	13						13						13					
Voiture de tourisme (y compris taxi et ambulance)	14						14						14					
Voiture de tourisme avec caravane ou remorque	21						21						21					
Camionnette (de 1,5 à 3,5 t de P.T.C.)	22						22						22					
Camion (de 3,5 à 10 t de P.T.C.)	31						31						31					
Camion (de 10 à 16 t de P.T.C.)	32						32						32					
Camion (de 16 à 22 t de P.T.C.)	33						33						33					
Camion (plus de 22 t de P.T.C.)	34						34						34					
Tracteur routier, semi-remorque	35						35						35					
Tracteur agricole	36						36						36					
Autocar, autobus, trolleybus	37						37						37					
Train, autocars, draine	41						41						41					
Autre véhicule	51						51						51					
	61						61						61					

I. PROFESSION DU CONDUCTEUR Col. 74-75

J. CONDUCTEURS ET PASSAGERS des véhicules impliqués

Si voiture de tourisme : Emplacement 12
 Age : 13-14
 Sexe : (M. ou F.) 15

État des personnes Col. 16
 Tué sur le coup ou décédé dans les 3 jours 1
 Décédé entre le 3^e et 6^e jour après l'accident 2
 Blessé grave : encore dans un hôpital 6 jours après l'accident 3
 Blessé léger : a reçu un traitement médical ou hospitalisation inférieure ou égale à 6 jours 4
 Indemne 5

Localisation des blessures Col. 17 à 19
 Crâne 1
 Face 2
 Rachis cervical 3
 Thorax 4
 Abdomen 5
 Membres supérieurs 6
 Membres inférieurs 7

K. ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE ou de ses occupants

Port du casque (2 roues) Oui ou non 20
 ou Appui-tête (voiture de tourisme) :
 Incorporé 3
 Non incorporé 4
 Absent 5

Casque aux pédales (2 roues) Oui ou non 21
 ou Baudrier :
 Attachée 3
 Non attachée 4
 ou ceintures de sécurité :
 3 points Attachée 3
 Non attachée 4
 Ventrale Attachée 5
 Non attachée 6
 Pas de ceinture 7

L. PARTIE HEURTÉE DU VÉHICULE Col. 22

Inscrire le chiffre romain trouvé sur le schéma ci-dessous I VIII IV

1^{er} des emplacements des occupants - 2^e des parties heurtées des véhicules

K. ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE ou de ses occupants

Port du casque (2 roues) Oui ou non 20
 ou Appui-tête (voiture de tourisme) :
 Incorporé 3
 Non incorporé 4
 Absent 5

Casque aux pédales (2 roues) Oui ou non 21
 ou Baudrier :
 Attachée 3
 Non attachée 4
 ou ceintures de sécurité :
 3 points Attachée 3
 Non attachée 4
 Ventrale Attachée 5
 Non attachée 6
 Pas de ceinture 7

L. PARTIE HEURTÉE DU VÉHICULE Col. 22

Inscrire le chiffre romain trouvé sur le schéma ci-dessous I VIII IV

1^{er} des emplacements des occupants - 2^e des parties heurtées des véhicules

L. PARTIE HEURTÉE DU VÉHICULE Col. 22

Inscrire le chiffre romain trouvé sur le schéma ci-dessous I VIII IV

1^{er} des emplacements des occupants - 2^e des parties heurtées des véhicules

L. PARTIE HEURTÉE DU VÉHICULE Col. 22

Inscrire le chiffre romain trouvé sur le schéma ci-dessous I VIII IV

1^{er} des emplacements des occupants - 2^e des parties heurtées des véhicules

L. PARTIE HEURTÉE DU VÉHICULE Col. 22

Inscrire le chiffre romain trouvé sur le schéma ci-dessous I VIII IV

1^{er} des emplacements des occupants - 2^e des parties heurtées des véhicules

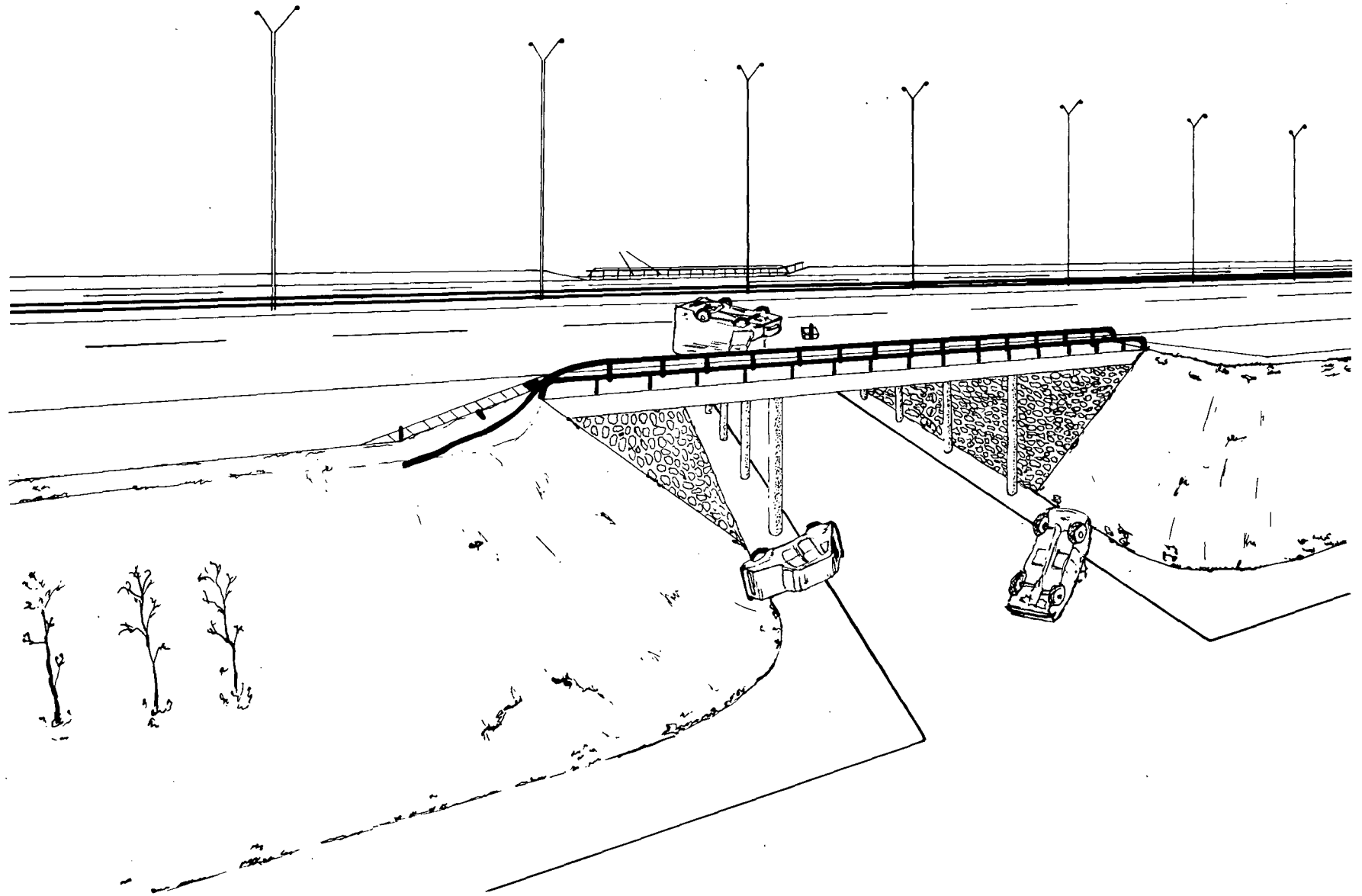
M. LES CONDUCTEURS (victimes ou non)		ÉTAT PHYSIQUE AVANT L'ACCIDENT			Permis de conduire ou licence 2 roues		DÉPLACEMENT EN COURS						
Du véhicule	Nature du trajet												
A ou D	Domicile	Autre	Infirmité grave	Pris de boisson	Malaise soudain	Ancien de délivrance	Non titulaire	Catégorie A B C E	Nbre d'heures de conduite arrêtés compris	Nbre de km parcourus	Nbre d'arrêts	Durée (h) totale des arrêts	Nombre de km prévus
B ou E	Travail												
C ou F													
Col.	23		24			25-26		27	28-29	30 à 32	33	34	35 à 37

N. VÉHICULE		A	B	C
SENS DE CIRCULATION DES VÉHICULES Col. 38				
Circulait dans le même sens que le véhicule A..... 1				
Circulait en sens inverse du véhicule A..... 2				
Venait d'une autre route, parking, garage, trottoir, etc. : — Sur la gauche du véhicule A..... 3				
— Sur la droite du véhicule A..... 4				
Stationnait, faisait marche arrière ou demi-tour (A circulant)..... 5				
MANŒUVRE VOLONTAIRE Col. 39-40				
Allait tout droit..... 01				
Virait pour emprunter une autre route : — A droite..... 02				
— A gauche..... 03				
Faisait marche arrière..... 14				
Faisait demi-tour sur la route..... 15				
A fait un écart sur le côté..... 24				
Était arrêté sur la chaussée..... 31				
Stationnait : — Entièrement sur la chaussée..... 41				
— Entièrement sur le bas-côté..... 42				
— A cheval sur la chaussée et le bas-côté..... 43				
Ralentissait : — Pour aller stationner en bordure de route..... 51				
— Pour toute autre raison..... 52				
A fait un arrêt brusque..... 53				
Manœuvrait sur un parking..... 54				
Entrait sur la chaussée après stationnement hors de la chaussée..... 55				
Démarrait après stationnement sur la chaussée ou à cheval chaussée, bas-côté..... 56				
Se déportait à gauche pour dépasser..... 61				
Dépassait : En 2 ^e position..... 62				
— En 3 ^e position..... 63				
Se rabattait à droite : En 2 ^e position..... 64				
— après dépassement : En 3 ^e position..... 65				
Dépassait à droite..... 66				
Véhicule circulant sans conducteur..... 71				
MOUVEMENTS INCONTROLÉS Col. 41-42				
Dérapage, tête à queue..... 1				
Capotage, tonneau..... 2				
Franchissement de terre-plein central..... 1				
Traversée de la chaussée..... 2				
Sortie accidentelle de la chaussée..... 3				
N2. CIRCONSTANCES PORTUITES Col. 43				
Chute d'un occupant (avant l'accident)..... 1				
Portière ouverte en marche..... 2				
Incendie du véhicule (avant ou après l'accident)..... 4				
MANŒUVRE INTERDITE Col. 44 à 46				
Franchissement d'une ligne jaune continue (oui ou non).....				
Dépassement à droite interdit (oui ou non).....				
Dépassement interdit dans un virage ou au sommet d'une côte (oui ou non).....				
NON-RESPECT DE SIGNALISATION Col. 47				
A franchi un feu rouge ou un signal à bras..... 1				
N'a pas marqué l'arrêt au panneau STOP..... 2				
N'a pas respecté la priorité..... 3				
MAUVAISE UTILISATION DES FEUX Col. 48				
A croisé sans éteindre ses phares..... 1				
A l'arrêt pas de feux de position..... 2				
N4. VITESSE				
Les traces de freinage sont-elles parallèles à l'axe de la chaussée (oui ou non)..... Col. 49				
Longueur des traces (en mètres) : roues de droite..... 50-51				
roues de gauche..... 52-53				
Distance parcourue par le véhicule depuis le point de choc (en mètres)..... 54-55				
Le véhicule était-il dans une file (oui ou non)..... 56				
N5. OBSTACLE HEURTÉ (1^{er} choc) Col. 57				
Lampadaire, poteau, borne..... 1				
Arbre..... 2				
Bordure de passage à niveau..... 3				
Bordure de trottoir, de refuge..... 4				
Glissière de sécurité..... 5				
Animal isolé ou en troupeau..... 6				
Mur, construction, matériaux divers..... 7				

N. VÉHICULE		A	B	C
N4. ÉTAT DES FEUX DU VÉHICULE (Nuit, demi-jour ou brouillard) Col. 58 à 62				
Feux avant utilisés :				
Route : Normaux..... 1				
Très faibles ou un manquant..... 2				
Croisement : Normaux..... 3				
Très faibles ou un manquant..... 4				
Feux de position : Normaux..... 1				
Très faibles ou manquants..... 2				
Feux arrière (véhicule ou remorque) : Normaux..... 1				
Très faibles ou manquants..... 2				
Feux STOP : Normaux..... 1				
Très faibles ou manquants..... 2				
Feux de direction : Normaux..... 1				
Très faibles ou manquants..... 2				
N7. LES PNEUMATIQUES DU VÉHICULE (pour voiture de tourisme seulement) Col. 63 à 68				
PNEU AVANT DROIT : Usure inférieure à 50 %..... 1				
Usure entre 50 et 75 %..... 2				
Usure supérieure à 75 %..... 3				
Lisse ou toile visible..... 4				
PNEU AVANT GAUCHE : Usure inférieure à 50 %..... 1				
Usure entre 50 et 75 %..... 2				
Usure supérieure à 75 %..... 3				
Lisse ou toile visible..... 4				
PNEU ARRIÈRE DROIT : Usure inférieure à 50 %..... 1				
Usure entre 50 et 75 %..... 2				
Usure supérieure à 75 %..... 3				
Lisse ou toile visible..... 4				
PNEU ARRIÈRE GAUCHE : Usure inférieure à 50 %..... 1				
Usure entre 50 et 75 %..... 2				
Usure supérieure à 75 %..... 3				
Lisse ou toile visible..... 4				
Un des pneumatiques avait-il un flanc déchiré (oui ou non).....				
Les 4 pneumatiques sont : — De même marque et type..... 1				
— De marques ou types différents..... 2				
N8. VISIBILITÉ Col. 69-70				
Le rétroviseur intérieur est avec visibilité : — Normale..... 1				
— Gênée par le chargement..... 2				
Le rétroviseur extérieur est : — A gauche ou à droite..... 1				
— A gauche et à droite..... 2				
— Absent..... 3				
N9. LE CHARGEMENT DU VÉHICULE Col. 71 à 73, 74-75				
Le toit du véhicule (ou porte-bagages 2 roues) : — N'est pas chargé..... 1				
— En pleine charge..... 2				
— Porte une charge normale..... 3				
— Porte une charge anormalement lourde ou volumineuse..... 4				
L'intérieur du véhicule est : — Vide..... 1				
— Chargé..... 2				
— Très chargé..... 3				
Le coffre du véhicule (ou la caisse du camion) est : — Vide..... 1				
— En pleine charge..... 2				
— Intermédiaire..... 3				
NOMBRE D'OCCUPANTS (conducteur inclus)..... 2 1 4				
SCHÉMA Ne pas joindre de plans				

P. LES PIÉTONS HEURTÉS (victimes ou non)		1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
P1. LE PIÉTON ÉTAIT Col. 9					
Isolé..... 7					
En groupe (plus de 3)..... 8					
P2. LE PIÉTON tenait à la main Col. 11					
Un cycle ou une poussette..... 1					
Un animal en laisse..... 2					
P3. LE PIÉTON a été heurté Col. 12					
Par le véhicule (A, B, C...).....					
P4. AGE Col. 13-14					
P5. SEXE (M. ou F.) Col. 15					
P6. ÉTAT PHYSIQUE après l'accident Col. 16					
Tué sur le coup ou décédé dans les 3 jours..... 1					
Décédé entre le 3 ^e et 6 ^e jour..... 2					
Blessé grave : encore dans un hôpital 6 jours après l'accident..... 3					
Blessé léger : a reçu un traitement médical ou hospitalisation inférieure ou égale à 6 jours..... 4					
Indemne..... 5					
P7. ÉTAT PHYSIQUE avant l'accident Col. 17					
Infirmité grave..... 1					
Pris de boisson..... 2					
Malaise soudain..... 3					
Inattention, distraction..... 4					
P8. SIGNALISATION du piéton Col. 18					
Avec appareil d'éclairage..... 1					
Avec équipement réfléchissant..... 2					
Sans signalisation particulière..... 3					
P9. EMPLACEMENT du piéton (au moment de l'accident) Col. 19					
Sur chaussée, sur passage..... 1					
Sur chaussée, hors passage..... 2					
Sur accotement..... 3					
Sur contre-allée..... 4					
Sur trottoir..... 5					
Sur refuge..... 6					
P10. DESCRIPTION des aménagements existants pour piétons dans une zone de 100 m du lieu de l'accident Col. 20-21					
Passage : Clouté..... 1					
Zébré..... 2					
Passage : Sans feux, sans refuge..... 1					
Sans feux, avec refuge..... 2					
Avec feux, sans refuge..... 3					
Avec feux, avec refuge..... 4					
Passage souterrain..... 5					
Passerelle..... 6					
Aucun aménagement..... 7					
P11. Si accident hors passage protégé : DISTANCE DU PASSAGE le plus proche par rapport au lieu de l'accident Col. 22					
A moins de 20 m..... 1					
Entre 20 et 50 m..... 2					
A plus de 50 m..... 3					
P12. MANŒUVRES DU PIÉTON Col. 23-24					
Stationnait..... 11					
Marchait sur la chaussée dans le sens de la longueur : — A gauche..... 21					
— A droite..... 22					
— Au milieu..... 23					
Marchait sur l'accotement ou le trottoir : — A gauche..... 31					
— A droite..... 32					
En respectant la signalisation lumineuse ou manuelle..... 41					
Sans respecter cette signalisation..... 42					
Travaillait ou jouait sur la chaussée..... 51					
Venait de descendre d'un véhicule ou allait y monter..... 61					
Tombé sur la chaussée..... 71					
Réparait un véhicule..... 81					
P13. S'IL S'AGIT D'UN ENFANT de moins de 8 ans Col. 25					
Surveillé : Un adulte..... 1					
Un adolescent de plus de 15 ans..... 2					
Un enfant de moins de 15 ans..... 3					
Non surveillé..... 4					
P14. LE PIÉTON était-il titulaire : Col. 26					
D'un Permis de Conduire (oui ou non).....					
P15. PROFESSION du piéton Col. 27-28					
1 ^{er}					
2 ^e					
3 ^e					
4 ^e					
Q. QUESTIONS OPTIONNELLES					
VÉHICULES					
DIRECTION					
VENANT DE :					
ALLANT A :					
A ou D.....					
B ou E.....					
C ou F.....					

SITUATION DES VEHICULES APRES L'ACCIDENT



que les 2 passagers du cabriolet ont été retrouvés gisant sur l'avenue R... de part et d'autre de leur véhicule. L'un d'eux était mort, le second très gravement blessé.

Le conducteur de la berline, éjecté sur le talus, s'était relevé de lui-même et avait regagné l'autoroute. Le chauffeur du fourgon avait été relevé inanimé près de son véhicule, les trois autres occupants paraissaient moins sérieusement touchés.

Témoignages

La conductrice d'une voiture qui circulait en sens inverse se présente pour témoigner mais elle ne peut décrire les trajectoires des véhicules qu'elle a vu "voler en l'air". Elle précise cependant que le cabriolet roulait très vite.

Il est intéressant de remarquer que l'accident n'a pratiquement pas eu de témoin capable de préciser les faits mais qu'un consensus semble se dégager du groupe des spectateurs pour accuser le conducteur du cabriolet d'excès de vitesse.

ENTRETIENS PSYCHOLOGIQUES ET EXAMENS MEDICAUX

Le conducteur de la berline M. M...

est un homme de 39 ans, assez massif, paraissant plus que son âge. On peut remarquer à ce sujet que, aussi bien les occupants du fourgon que les agents de Police-Secours nous l'ont décrit comme un "pépère débarquant de sa campagne", ce qui paraît constituer un amalgame un peu hâtif de l'aspect général du personnage et de la lenteur de son véhicule.

M. M... est directeur commercial dans une entreprise de chauffage central. Son passé de conducteur est assez mouvementé et marqué par plusieurs accidents : une collision grave avec un motocycliste arrivant sur sa gauche à une intersection (M. M... estime qu'il était pourtant lui-même dans son tort) ; deux accidents avec sa dernière voiture, une DS, dans chaque cas, souligne-t-il dans son droit. Les frais de réparations élevés dont il avait dû faire l'avance l'avaient alors décidé à abandonner les voitures rapides et coûteuses pour racheter la berline de son neveu, datant de 1954, et dont la puissance avait été légèrement augmentée. M. M... s'estimait satisfait de cette voiture qui symbolisait en quelque sorte, à ses yeux, l'engin de travail dénué

de tout agrément de conduite. Il se montre très sceptique et amer en ce qui concerne la circulation et les automobilistes.

"Les gens n'ont jamais été aussi peu libres que maintenant, aussi enserrés, coincés entre leur standing, leur femme, leur voiture, leur employeur, leur percepteur. Il n'y a qu'en voiture qu'ils sont encore un petit peu quelque chose, alors quand vous les lâchez, c'est fini, ils passent à droite, ils passent à gauche, n'importe où, ils sont fous".

Dans ces conditions, M. M... a décidé de ne plus sortir en voiture que pour de stricts déplacements professionnels. Le jour de l'accident, il se rendait par l'autoroute à un rendez-vous de chantier. Il roulait bien à droite à 65 km/h environ. Il perçut brusquement sur sa gauche une présence, une masse sombre qui se déplaçait assez lentement. Au même moment il ressentit un "choc épouvantable" à l'arrière gauche puis la voiture s'ouvrit sur la glissière et dévala le talus, lui-même étant éjecté dans l'herbe. Il se releva seul. Il s'obstinait machinalement à réunir les feuilles d'un dossier professionnel éparpillées sur le talus.

M. M... estime que cet accident a été pour lui comme "un coup de tonnerre dans un ciel serein". Il a beaucoup réfléchi au problème, mais n'a toujours pas compris ce qui s'était exactement passé. Hospitalisé à B... dans la même salle que les deux autres conducteurs, il a pu parler avec eux et a cru comprendre les faits suivants :

- le conducteur du fourgon avait entrepris de dépasser la berline après avoir jeté un coup d'œil dans le rétroviseur ; il avait aperçu une voiture très loin derrière lui sur la voie de gauche ;
- le cabriolet était une voiture "gonflée" dont la vitesse de pointe était passée de 180 à 200 km/h ; son propriétaire aimait rouler "pied au plancher". Au moment de l'accident, il aurait actionné son avertisseur, serré à gauche et touché la glissière.
- M. M..., qui a assisté à deux dépositions successives du conducteur du fourgon, a l'impression que la deuxième version, produite en présence d'un avocat était modifiée ; mais il ne précise pas dans quel sens.

En conclusion, il semble que M. M... recèle sous un abord tranquille une agressivité qui se manifeste lorsqu'il évoque les problèmes relatifs à l'automobile.

Son renoncement amer au plaisir de conduire est antérieur au dernier accident auquel il vient d'être

mêlé. Après avoir longtemps aimé la vitesse et conduit des voitures de sport, il s'est désormais interdit toute satisfaction de cet ordre : ce choix de ce qu'il présente comme la voix de la sagesse peut être considéré comme la sanction rationalisée de ses accidents.

La collision de l'autoroute est remarquable sur ce plan par le renversement des rôles : M. M... fait cette fois figure de victime innocente brutalement agressée par la voiture de sport lancée à pleine vitesse. A aucun moment le conducteur de la berline n'a admis l'idée qu'il pouvait constituer une gêne ou même un danger par sa lenteur.

Du point de vue médical, M. M... ne présente aucun antécédent pathologique. L'examen permet seulement de noter une varicosité des pommettes, un hypernervosisme et des réflexes rotuliens très vifs.

M. R... conducteur du fourgon

ne répond pas tout d'abord à notre demande d'entrevue. Nous devons prendre contact avec son chef de service pour obtenir qu'il se présente à nos bureaux.

M. R... est un homme de 41 ans, taille moyenne, plutôt longiligne. Il répond à nos questions avec une grande vivacité, sans marquer d'hésitation ni même, semble-t-il, réfléchir au préalable.

M. R... est contremaître depuis 1953. Le matin de l'accident il s'était aperçu qu'il manquait de sable pour des essais de mortier. Il avait donc décidé de se rendre au dépôt au début de l'après-midi avec 3 aides pour charger 20 sacs de sable. Alors qu'il se préparait à partir, son chef lui demanda d'attendre quelques instants un sac de ciment qu'il devait déposer en cours de route. Voyant que ce sac n'arrivait pas, M. R... décidait de partir, se réservant de faire le transport du ciment à son retour. Il comptait alors faire le voyage aller-retour et le chargement en 1 h 15 environ. La circulation à cette heure (15 h 15) était peu dense sur l'autoroute. M. R... était au volant, M. G... occupait la place avant droite, M. C... était derrière le conducteur, assis sur une caisse, et M. T... près de la porte coulissante à droite, était assis sur le passage de roue. Le fourgon roulait à 80 km/h environ et venait de franchir un embranchement ; la conversation portait sur les risques d'accidents présentés par ce genre de situation. Après avoir suivi quelques instants une berline, M. R... jetait un coup d'œil dans le rétroviseur, mettait le clignotant et déboîtait. Il avait remarqué derrière lui une voiture "loin, même très loin". Il achevait son dépassement et cherchait la berline dans son rétroviseur (ce qui constitue habituelle-

ment son repère de distance pour se rabattre). Il aperçoit alors, au lieu de cette berline, le cabriolet qui "zigzagait, un conducteur perdu".

Le cabriolet touche le fourgon à hauteur de la portière gauche ; M. R... se souvient encore très bien d'avoir vu les deux occupants par sa vitre avant gauche.

Le cabriolet pousse le fourgon vers le pont, les 2 roues avant du fourgon montent sur le trottoir ; à ce moment, devant le "trou" (c'est-à-dire le vide au-delà du pont) M. R... contrebraque et perd connaissance. Selon M. R... le conducteur du cabriolet n'a pas utilisé d'avertisseur sonore ou optique.

M. R... s'explique cet accident de la manière suivante : sur une route, quand on est à une certaine distance de plusieurs véhicules, on arrive à identifier chaque véhicule et à le différencier quant à ses performances. Le conducteur du cabriolet aurait fait la différence entre le fourgon et la berline en attribuant au fourgon une vitesse de 100 à 110 km/h et il aurait maintenu sa vitesse en tablant sur un dépassement rapide. Arrivé à 150 m du fourgon, il se serait trouvé perdu, incapable de freiner à 180 km/h, et aurait "cherché le trou".

M. R... connaît bien le fourgon dont il a la responsabilité. Il possède personnellement une Dauphine et l'utilise chaque matin pour aller à son travail par l'autoroute du Sud.

M. R..., qui a son permis depuis 1953, a eu plusieurs accidents antérieurs. Diverses chutes lorsqu'il utilisait une moto 650 BSA, et une collision dans une courbe en forêt de Fontainebleau qui s'était soldée pour lui par une plaie abdominale (qu'il rend responsable d'un ulcère à l'estomac qui serait apparu dans les jours suivants et qui aurait eu une confirmation radiologique) et pour sa femme par diverses blessures. Il avait alors une Aronde, et estime qu'en Dauphine il aurait été tué.

M. R... estime que la circulation n'est pas dangereuse en soi, mais que certains conducteurs sont dangereux, en particulier les propriétaires de DS "qui n'arrivent pas à lever le pied de l'accélérateur, qui arrivent en trombe à 3 m derrière vous sur l'autoroute et vous mettent des grands coups de klaxon". Il cite plusieurs exemples, toujours sur autoroute. M. R... s'estime d'une façon générale "plutôt nerveux, mais pas sur la route : si tu me klaxonnes, c'est que tu es pressé alors passe mon vieux, y a un trou, je me range, je m'en fous".

Cet entretien peut se diviser assez nettement en deux parties. Pour tout ce qui ne concerne pas directement l'accident, M. R... se révèle assez spontané, bavard,

satisfait de se raconter. Le récit de l'accident proprement dit est au contraire certainement biaisé dans l'optique du rejet des responsabilités sur le conducteur du cabriolet. Plusieurs points sont contestables, en particulier l'emplacement du premier choc, le fait que le cabriolet aurait d'abord touché la glissière (voir paragraphe "détermination du point de choc"), l'allégation de très grande circonspection entourant les diverses manœuvres de dépassement de la berline par le fourgon.

Entretiens avec les passagers du fourgon

Cette impression d'un récit préparé à l'avance est encore accentuée par les entretiens avec les autres occupants du fourgon. M. C... se trouvait à l'arrière, les avant-bras appuyés sur le dossier du siège du conducteur. Il déclara tout d'abord n'avoir rien vu, puis se souvint de s'être retourné et d'avoir aperçu "une Lancia" (1). Ensuite il reçut sur la tête un choc, et s'extirpa lui-même du véhicule renversé.

M. G... ne se souvient même pas de la berline. Il a vu le cabriolet "au loin, tout petit et qui arrivait très vite". Selon lui, le premier choc du cabriolet se serait produit sur la glissière avant de dépasser, puis l'arrière de la voiture aurait touché le fourgon. M. G... note cependant que M. R... était "cramponné au volant pour contrebalancer la berline".

M. T... ne sait plus si le fourgon dépassait la berline mais il a bien remarqué le premier choc de la voiture de sport contre la partie gauche de la camionnette.

Ces trois versions de l'accident se caractérisent surtout par un flou très considérable en ce qui concerne les positions des véhicules, probablement afin d'éviter de mettre en cause la responsabilité d'un collègue. Le comportement du conducteur du cabriolet est en revanche stigmatisé dans chaque récit. Il est remarquable que deux des trois passagers aient aperçu le cabriolet alors qu'il se trouvait encore derrière leur véhicule et ne s'était pas manifesté.

Entretien avec M. B... conducteur du cabriolet (3 mois après l'accident)

L'entretien a lieu dans le studio photographique de M. B... qui est graphiste conseil en publicité.

(1) Erreur sur la marque du cabriolet

Nous sommes devant un homme de 38 ans avec lequel le contact se fait très aisément. Notre interlocuteur est parfaitement à l'aise, comprend d'emblée les raisons de notre démarche, il s'exprime avec une grande aisance et une grande précision de raisonnement. Il conduisait depuis des années des voitures rapides, sans avoir jamais eu d'accident grave. Il reconnaît aimer conduire, mais sans investissement affectif excessif dans la voiture, qui reste pour lui avant tout un moyen de déplacement rapide, agréable et commode dans son métier qui l'oblige à beaucoup voyager. Il prend souvent l'avion, et, dès qu'il arrive dans une ville étrangère, il loue une voiture quelconque. Il a ainsi conduit de nombreux modèles. D'une manière générale il semble effectivement très actif et entreprenant. Pour lui, il faut savoir s'engager dans la vie sans pusillanimité. Il sera difficile, en fin de compte, d'appréhender de façon plus précise sa personnalité, car, malgré la qualité de son contact, sans réticence, il sera très discret sur son propre sujet, nous livrant, en particulier, peu d'éléments biographiques.

En revanche, il nous retracera l'accident de façon très intéressante, essayant de nous livrer son vécu profond du drame à partir de son début (déboîtement imprévu pour lui du fourgon) jusqu'à son dénouement. Il reconnaît avoir pu être influencé par le récit de l'accident qu'il a pu entendre, ou lire, mais s'efforce de rester objectif. De plus, il ne se sent absolument pas impliqué juridiquement ; de façon très sincère, il se voit avant tout comme la victime du drame, sans pour autant et paradoxalement marquer de franche agressivité envers ses adversaires.

Il roulait, capote baissée, à 135 km/h sur la file de gauche. Il se souvient bien de la vitesse, d'autant qu'il avait toujours remarqué que, capote baissée, cette vitesse constituait un maximum en raison du bruit. Avant de prendre l'autoroute, il avait déjeuné avec un ami. La discussion avait porté sur un accident mortel survenu récemment à un de leurs amis communs, victime d'un dépassement en haut de côte. Il reconnaît avoir été frappé par cette discussion au cours de laquelle ils avaient abordé le problème de la vitesse et du risque, mais ne pense pas avoir pris la route particulièrement soucieux ou préoccupé. Au moment où il allait dépasser le fourgon, il voit ce dernier se déporter brusquement sur la gauche, sans avertir, pour dépasser la berline qui le précédait. Il ne garde aucun souvenir du premier choc, mais se souvient très bien avoir pensé "M... c'est vraiment un truc comme mon ami... un obstacle pas prévisible...". Il évoque ensuite un sentiment de "tension intérieure", puis l'arrivée sur la glissière de droite après avoir freiné sur toute la largeur de l'autoroute. Au moment où il défonce la glissière, il a encore le temps de penser : "Zut, ça s'est bien passé... la voiture sera

foutue... mais on s'en sortira". Autrement dit, il ne se rend pas compte qu'après la glissière c'est le vide. Enfin, il nous dit avoir ressenti ensuite une profonde angoisse : "c'est différent de tout ce que j'ai connu dans ma vie... je vais vers l'inconnu... après je me réveille à l'hôpital". Rétrospectivement il regrette d'avoir freiné "aveuglément" et de n'avoir pas assez tenté de redresser la trajectoire de son véhicule.

Problèmes particuliers
posés par l'entretien avec ce conducteur

Cet accident nous a posé de façon très nette le problème de la circulation à grande vitesse sur autoroute.

Nous avons été frappés par la sous-estimation de ce conducteur pourtant expérimenté du danger des grandes vitesses sur autoroute. Pour lui, du moment qu'on est bon conducteur, il n'y a pas de problème. Il nous dit avec pittoresque : "Il faut être super-c... pour faire un accident sur l'autoroute... c'est tout droit... c'est pas possible". Cette formule ne laisse pas d'être troublante. Elle semble impliquer deux postulats :

- D'abord, tout accident consisterait en une collision frontale. Il serait intéressant de faire une enquête sur ce point pour savoir si, dans l'esprit de beaucoup de conducteurs, accident est synonyme de collision, et de quel type de collision.
- Ensuite, le fait de circuler sur autoroute engendrerait un sentiment spécial de sécurité. Pourtant, lorsqu'on a beaucoup roulé à grande vitesse, et que l'on réfléchit au problème, on sait qu'à partir d'une certaine densité de circulation, et quelle que soit la voie, le niveau de vigilance du conducteur rapide doit être extrêmement élevé, précisément à cause des dangers des dépassements. De même, il serait intéressant de faire une enquête psychosociologique sur le vécu des conducteurs de voitures rapides, ainsi que sur la façon dont le conducteur moyen voit le problème des voitures rapides sur autoroute.

Notons enfin, pour terminer l'observation, que, d'une certaine manière, M. B... n'a pas très bien "assumé" son accident. Il ne veut plus de voiture, il a peur, il pense que le danger est finalement indépendant des qualités du conducteur. Il est passé d'un extrême à l'autre, d'une attitude fataliste à une autre. Après avoir pensé qu'un bon conducteur n'a pas d'accident, il pense maintenant que le danger est toujours là pour tout le monde et qu'on n'y peut rien.

Résultats des prises de sang pratiquées entre 19 h et 19 h 30

M.	0,15
R.	0,20
B.	0,00

EXAMEN DES VEHICULES

1. Cabriolet

Le véhicule décapotable n'avait parcouru que 8.494 kilomètres.

Aucun défaut mécanique n'a été relevé. Les pneumatiques étaient en bon état et surgonflés (+ 0,2) en vue des vitesses maximales (cette voiture peut rouler à 200 km/h).

La direction et la suspension étaient normales. Au contrôle, le levier de vitesses était au point mort.

Pour le freinage, l'efficacité n'a pu être contrôlée, mais le circuit et la course à la pédale étaient normaux.

Déformation du véhicule

A l'avant, l'aile avant droite a été défoncée par le choc contre le fourgon, l'aile avant gauche et la portière gauche par celui contre la glissière centrale. Au troisième choc, celui contre la glissière de droite, la partie inférieure de la calandre a été touchée, le carter moteur a éclaté et il y a eu rupture de la fixation de fusée de la roue arrière droite. En se retournant, le véhicule a porté sur le montant de pare-brise et l'aile arrière gauche.

2. Berline

L'état de la berline après l'accident ne permet pas le contrôle. C'est une voiture datant de 1954. Les pneumatiques sont usés et un pneu avant est lisse. Le plancher avant a été refait (tôle fixée sur l'ancien plancher).

3. Fourgon

Ce véhicule a 46.388 km au compteur. Les pneumatiques sont en bon état. La direction n'est pas contrôlable car la biellette droite est faussée (roue à angle droit). L'efficacité des suspensions n'est pas contrôlable. Il en est de même pour les freins, car la pédale est bloquée par la déformation de la porte avant. L'indicateur de

direction ne fonctionne pas après l'accident ; il n'y a pas de rupture dans le circuit, il semblerait que le commutateur (minuteur) soit à changer.

Visibilité dans ce véhicule

La transparence des glaces est normale. La vision arrière est limitée (3 petites glaces) mais bonne pour ce type de véhicule.

L'efficacité du rétroviseur intérieur est bonne. Celle du rétroviseur extérieur gauche n'est pas contrôlable, et à droite la rotule a du jeu et le réglage n'est pas possible.

Déformation du véhicule

On remarque des traces de choc au niveau de la portière avant gauche (cabriolet) et de la porte coulissante droite, (berline). L'avant du véhicule a dû percuter le parapet du pont au moment du renversement.

DETERMINATION DU POINT DE CHOC ET DEROULEMENT PRESUME DE L'ACCIDENT

Le cabriolet touche le fourgon puis percute la glissière centrale et est renvoyé sur la glissière de droite. Pendant ce temps le fourgon heurte la berline à l'arrière et la pousse vers la même glissière à droite.

On sait que la berline roulait sur la file de droite. On peut dire que le fourgon était au début de son dépassement car des traces de peinture jaune sur la berline commencent au niveau de l'aile arrière gauche. Sur le fourgon, le choc se situe au niveau de la porte coulissante.

On peut penser que le choc cabriolet-fourgon a eu lieu avant celui du cabriolet contre la glissière centrale de sécurité. Si le contraire avait eu lieu, les roues du cabriolet auraient été braquées vers la droite et la roue avant aurait dû être touchée. De plus, les traces sur la chaussée nous donnent une trajectoire continue entre les deux glissières. Le témoignage de M. R... confirmerait cette thèse.

La trajectoire des véhicules après le premier choc est difficile à déterminer. Les traces d'huile sur la berline doivent provenir de son carter éclaté et non de celui du cabriolet, car il ne serait plus possible d'expliquer la

position du fourgon (sur lequel on ne trouve pas de traces d'huile) au moment où le cabriolet et la berline ont percute la deuxième glissière droite.

ROUTE

Les principales données se trouvent au début de la présente synthèse. Le revêtement était bon et le sol sec.

Nous avons envisagé au début de l'étude de l'accident une configuration de faux-plat qui aurait pu avoir de l'importance. Ceci nous a conduit à effectuer une étude au profil en long (coupe longitudinale), et pour cela nous avons supposé une vitesse de 150 km/h pour le cabriolet et de 80 km/h pour le fourgon (voir schéma ci-joint).

En partant du point de choc (temps t) nous sommes remontés dans le temps seconde par seconde pour situer les positions respectives des deux véhicules. Les segments fléchés en trait plein situent la position de l'œil du conducteur du cabriolet par rapport au sol, ceux en pointillé le haut du fourgon. A tout moment le conducteur du cabriolet apercevait le fourgon. Même en jouant sur l'approximation faite sur les vitesses on ne peut en aucun cas retenir le rôle éventuel d'un faux-plat.

DISCUSSION

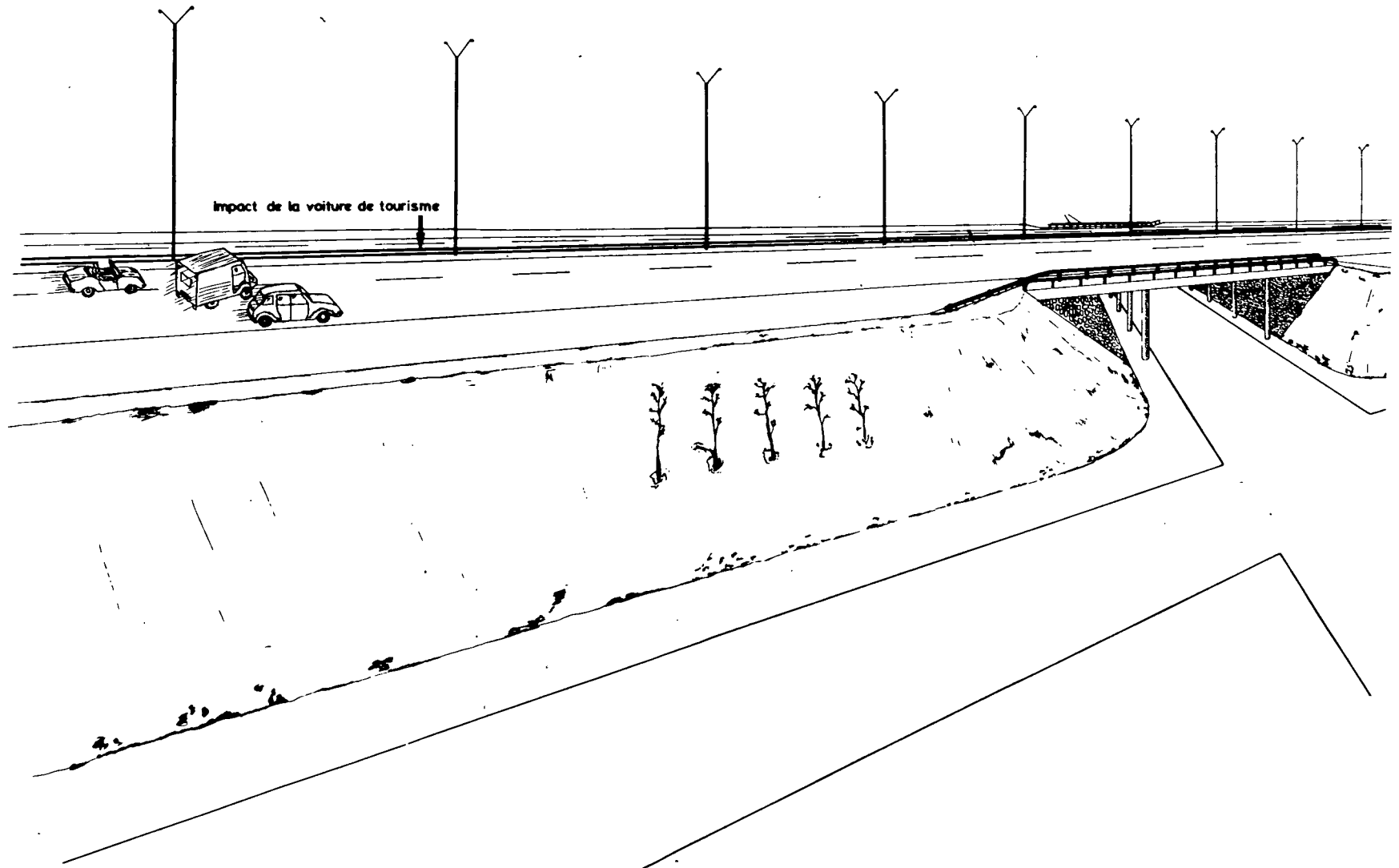
1. Présence de véhicules très dissemblables sur autoroute

Ceci pose le problème de l'image de l'autoroute pour les usagers. S'agit-il d'un autodrome destiné aux grandes vitesses et aux performances, et où les conducteurs doivent adopter des règles de circulation calquées sur la compétition ?

L'autoroute est interdite aux piétons, aux voitures hippomobiles, aux cycles et cyclomoteurs, tracteurs et matériels de travaux publics. Il semble que le point commun à tous ces usagers soit leur faible vitesse, ce qui paraîtrait indiquer que l'autoroute est réservée aux véhicules rapides.

Si cependant on considère la vitesse différentielle des véhicules admis sur l'autoroute, il semble qu'elle soit actuellement en augmentation. Il y a vingt ans, entre les deux extrêmes de la production française de grande série, 15 CV Citroën et 4 CV Renault, la différence des vitesses de pointe était de l'ordre de 35 km/h. Entre DS 21 et 2 CV Citroën, elle est actuellement de 80 km/h.

VUE PERSPECTIVE DU LIEU DE L'ACCIDENT
QUELQUES INSTANTS AVANT LE PREMIER CHOC
(selon l'hypothèse la plus probable)



La présence de 2 véhicules lents occupant totalement la chaussée pour un dépassement constitue l'obstacle peu fluide incompatible avec l'image de l'autoroute que peut avoir un conducteur tel que celui du cabriolet.

La conduite rapide sur autoroute nécessite, faute de pouvoir diminuer les temps de latence, une plus grande anticipation et une meilleure intelligence des situations complexes.

On peut noter que le conducteur du cabriolet avait fait "gonfler" son véhicule mais ne possédait aucune connaissance particulière de la conduite "sportive".

2. Vitesse excessive du cabriolet. Se déduit du 1.

3. Vitesse insuffisante de la berline et du fourgon.

Se déduit également du 1.

On peut rappeler à ce sujet que l'article R 43-3 du Code de la Route précise que des arrêtés ministériels peuvent fixer une vitesse minimale sur autoroute.

4. Manoeuvre de dépassement entreprise trop rapidement par le conducteur du fourgon.

Ceci expliquerait que le conducteur du cabriolet n'ait pu ralentir suffisamment pour minimiser l'accident.

On doit évoquer ici le problème de l'usage du rétroviseur. Il semble que la visibilité à l'intérieur du fourgon n'était

pas excellente. Dans la mesure où M. R... a utilisé son rétroviseur extérieur, on peut se demander s'il a su interpréter l'image "lointaine" du cabriolet et notamment la vitesse de rattrapage de celui-ci. Si l'on ajoute que l'indicateur de direction ne fonctionnait probablement pas, il semble que la manoeuvre ait pu être entreprise dans des conditions hasardeuses.

5. Autoroute à deux voies

Il ne semble pas qu'elle puisse réellement être mise en cause comme l'ont fait plusieurs des accidentés. On peut imaginer qu'un accident semblable se serait produit avec un triple dépassement.

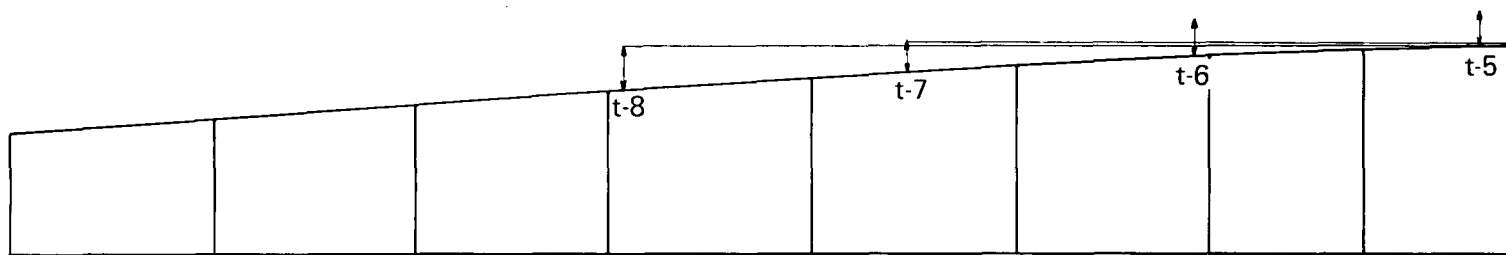
6. Hypothèse complémentaire

Etat d'imprégnation alcoolique du conducteur du cabriolet.

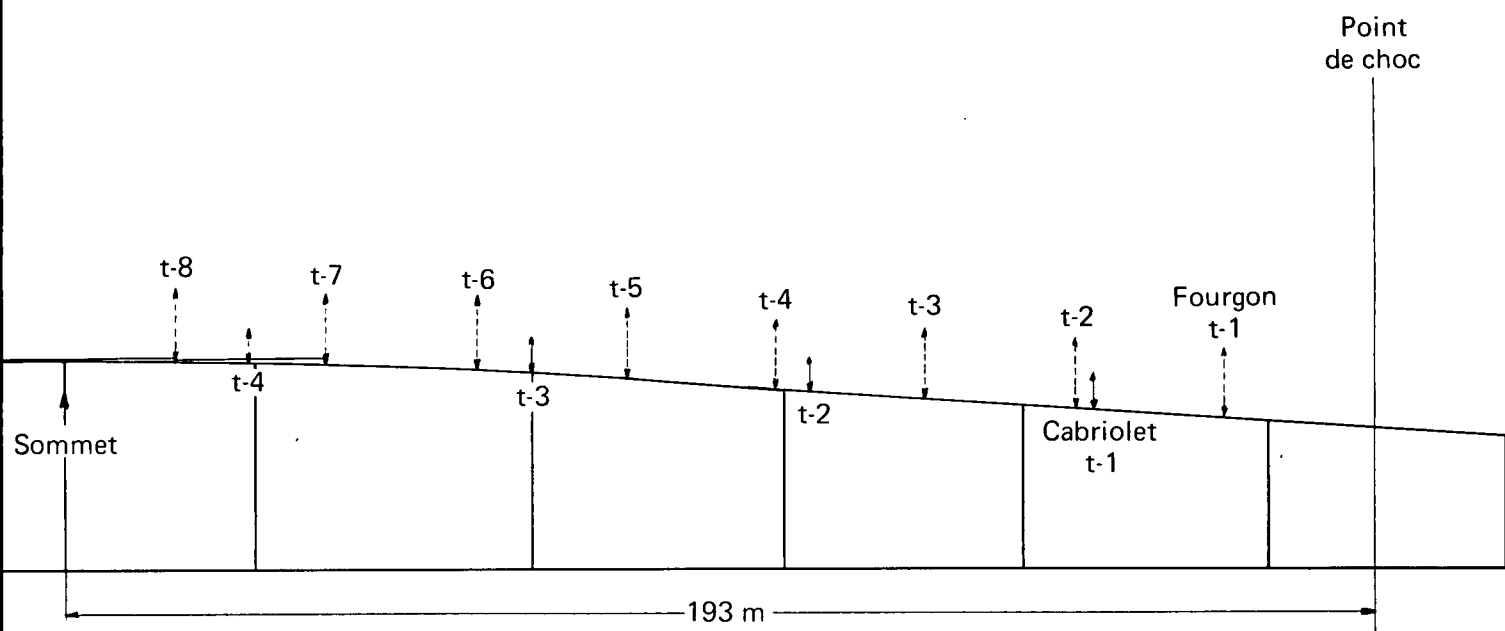
Une simple distraction ne semble guère compatible avec un trajet rectiligne de plusieurs centaines de mètres avant l'impact. Toutefois, la prise de sang infirme cette hypothèse.

7. Facteur aggravant

Glissières de sécurité du type "socle muret". Selon les essais du laboratoire de l'O.N.S.E.R. à Lyon, la glissière a probablement accentué le basculement du cabriolet.



Vitesses suposées : Cabriolet 150 km/h
Fourgon 80 km/h



ACCIDENT N° 15
 PROFIL EN LONG – VISIBILITE

