

Les collisions frontales

Jacques ROBIN

Les collisions frontales se sont brutalement rappelées à notre attention le 1^{er} avril dernier à Montcenis : 6 tués de 19 à 24 ans.

Deux aspects sont à considérer dans les collisions frontales :

1 - le choc lui-même, qui tue ou blesse,

2 - la déviation d'une des voitures, qui aboutit au choc.

D'abord le choc. Il est violent, et sa violence dépend de la vitesse : depuis que le monde est monde, c'est à dire 4,5 milliards d'années pour la terre, les lois de la physique sont immuables : la violence d'un choc (l'énergie cinétique) est proportionnelle au carré de la vitesse : à 100 km/h le carré de la vitesse est 10 000, à 90 il est 8100, soit 20% de moins, à 80 km/h il est de 6400 soit encore 21% de moins qu'à 90.

Premier constat : on a donc intérêt à respecter la vitesse maximale autorisée car à 90 km/h le choc est moins violent qu'à 100 km/h, d'où l'utilité des contrôles dans le présent, et le souhait pour le futur, d'enregistreurs de vitesse (boite noire) et du LAVIA (limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée).

Mais même à 90 km/h, le choc est encore violent et mortel, donc, deuxième constat : si l'on roule à 80 km/h au lieu de 90 km/h, par obligation si une loi l'exigera un jour, ou par choix personnel, la valeur du choc est donc 21% de moins qu'à 90 km/h il n'est plus qu'à 79%.

Déjà, rien que pour la valeur du choc, elle est de 21% de moins à 80 km/h qu'à 90 km/h, puis intervient la déformation de la partie avant de la voiture.

En plus intervient la déformation de la partie avant de la voiture.

En effet, ces 21% ne suffirait pas pour expliquer que l'on peut être sauf, et on entend effectivement les partisans de la vitesse s'exprimer sur ce point : "de toutes façons, à 90 ou à 80, en cas de collision on est mort". En fait une telle affirmation est fautive car ... **en plus** : En plus de la différence d'énergie cinétique, intervient la déformation en accordéon de la partie avant de la voiture, ce qui amoindrit la violence du choc subi par les occupants de la voiture : pendant 1:10^{ème} de seconde que dure cette déformation, la décélération qui aurait été par exemple de 250 m/s², c'est-à-dire mortelle, tombe par exemple à 100 m/s², c'est-à-dire dans le domaine "supportable".

Des crash-tests concernant la déformation avant des voitures sont réalisés sur tous les modèles de voitures, à 64km/h.

À la vitesse du crash-test (64 km/h), les occupants ont une possibilité de survie et plus la vitesse d'un choc est proche de 64 km/h, plus la violence du choc (décélération) subi par les occupants est amoindrie : à 90 km/h par exemple on est éloigné de 26 km/h par rapport à 64 km/h alors qu'à 80 km/h on en est éloigné de 16 km/h : soit 62%. Le cumul de ce 62 % et de la baisse précédente de l'énergie cinétique (79%) donne un amoindrissement total de $0,79 \times 0,62 = 0,49$.

En cumulant la moindre valeur de l'énergie cinétique (79%) et l'amoindrissement de la décélération due à la déformation de l'avant

de la voiture (62%), l'énergie du choc subi par les occupants à 80 km/h est donc seulement 49% du choc subi à 90 km/h : 2 fois moins fort.

Il est évident que cet amoindrissement peut être influencé par d'autres facteurs : type de voiture, angle et point d'impact, mais globalement, "toutes choses égales par ailleurs", le choc ressenti par les occupants à 80 km/h est environ deux fois moins fort qu'à 90 km/h et cela suffit souvent pour éviter la mort des occupants.

Sur ce point on peut d'ailleurs effectivement constater que parfois une collision frontale ne se termine pas par la mort des occupants, c'est le cas par exemple lorsqu'un début de freinage avant le choc a diminué la vitesse au moment de l'impact.

La photo ci-contre montre une collision à plus faible vitesse (environ 60 km/h) : elle n'a pas été mortelle : seulement 3 blessés légers

Ensuite abordons les raisons de la déviation. Après l'analyse du choc, le deuxième aspect à considérer dans une collision frontale est la raison de la déviation : lors d'une telle collision, un des deux véhicules a dévié et s'est porté sur sa gauche. Il peut y avoir plusieurs raisons ; l'endormissement par exemple, ce qui est fréquent au retour de discothèque à quatre heures du matin (fatigue, bruit, alcool). Ce peut être un comportement dangereux : un dépassement trop risqué ou un virage à droite pris à trop grande vitesse, ce qui déporte la voiture sur sa gauche du fait de la force centrifuge, ou un conducteur originaire d'un pays où l'on roule à gauche. La cause de la déviation peut être aussi une route glissante en cas de forte pluie, ou l'éclatement d'un pneu d'un camion, ou un malaise cardiaque ou le brouillard ou l'éblouissement par le soleil. Mais lorsque, comme à Montcenis, l'accident se produit à une heure où l'on n'est pas sujet à la fatigue, sur une portion de route droite, sans pluie, sans soleil, sans brouillard, que les conducteurs ne sont pas d'âge à avoir un malaise cardiaque et qu'aucun n'effectuait un dépassement, il reste une cause possible : le regard qui a quitté la route pour envoyer ou recevoir un SMS ou pour régler tactilement la radio ou le GPS ou tout autre organe qui antérieurement se réglait en pressant un bouton, ce qui ne nécessitait pas de quitter la route des yeux.

D'autres distracteurs, dont les constructeurs de voitures sont de plus en plus friands sont des informations inutiles, données en texte sur les écrans (par exemple "passez la 3^{ème}") et qui nécessitent trois secondes de lecture, soit 75m à 90 km/h. Cette cause de perte de vision de la route, due à ces inepties, va monter en puissance dans les prochaines années et faire monter en flèche le nombre d'accidents par collision frontale que les occupants de la voiture venant en face paieront de leur vie, alors qu'ils ne sont nullement responsables.

En ce qui concerne l'accident de Montcenis, il faudra vraisemblablement attendre plusieurs mois pour que les autorités judiciaires rendent publiques les raisons de la déviation d'une des voitures. D'après les autorités ce serait la Golf qui aurait dévié sur sa gauche mais, faute d'être équipé de boîte noire, il faut être prudent pour l'affirmer car on ne peut pas préjuger des réactions des conducteurs, il est parfois arrivé en effet que voyant que la voiture adverse a complètement dévié sur sa gauche, un conducteur, dans un geste de survie incontrôlé, ne voit d'autre issue que de se diriger vers la seule place laissée libre sur sa gauche au moment où malheureusement l'autre décide d'y revenir, alerté par ses passagers.

Comment essayer d'éviter une collision frontale imminente.

Concernant les collisions frontales en général, d'autres points particuliers méritent d'être abordés. D'abord la possibilité d'éviter la collision au moment où l'on s'aperçoit que la voiture adverse

commence à dévier vers vous : à cet instant on dispose seulement d'une ou deux secondes pour réagir : freiner peut-être, mais surtout serrer le plus possible à droite en mordant d'un mètre sur l'accotement, ce qui est possible si cet accotement est dérasé et un peu gravillonné, donc roulant.

Ce déport suffit parfois pour éviter la collision avec la voiture adverse, je l'ai fait deux fois dont une fois où les rétroviseurs se sont touchés. Cette manœuvre d'évitement est d'autant plus facilement réalisable que notre vitesse est faible : à 80 km/h une voiture se dirige mieux qu'à 90. Dans de telles conditions extrêmes, la différence de maniabilité est réelle, d'où l'intérêt de rouler à 80 km/h dès qu'un doute se profile.

Lors d'un choc frontal entre 2 voitures, les vitesses ne s'additionnent pas.

Ce point doit être explicité : un choc de deux voitures (de même masse) qui se heurtent frontalement en roulant chacune à 90 km/h ne compte pas comme un choc à 180 km/h, contrairement à une idée reçue les vitesses ne s'additionnent pas : pour le comprendre, imaginons qu'au dernier moment avant le choc, on place une feuille de papier entre les deux voitures, la feuille ne bougera pas : elle n'avancera ni ne reculera.

Par contre, si l'une des voitures est nettement plus légère, l'énergie du choc est répartie en sa défaveur, surtout si, en plus, il s'agit d'une voiture ancienne (exemple une 2 CV ou une 4L) où le choc est peu amorti par la partie avant déformable. Sur ce point je pense en particulier aux dangers des "rallyes 4L".

Collision d'une voiture contre un poids-lourd. Dans le cas extrême d'une collision d'une voiture et d'un poids-lourd, tout devient différent car après le choc, le poids-lourd, du fait de son poids, fera reculer la voiture à une certaine vitesse (vitesse résiduelle). Prenons le cas d'une voiture qui roule à 90 km/h et d'un poids-lourd qui roule à 70 km/h : la vitesse résiduelle de l'ensemble "camion-voiture" sera par exemple de 60 km/h, c'est-à-dire que dans le choc le camion aura perdu seulement 10 km/h et la voiture aura subi une vitesse de choc $90+60=150$ km/h.

En clair, une collision frontale contre un poids lourd ne laisse aucune chance de survie : dès le moindre soupçon visuel sur la trajectoire du camion (par exemple pneu avant gauche qui éclate) ralentir, freiner et s'apprêter à prendre l'accotement.

Collision de 2 voitures de masses différentes ou de vitesses différentes.

Prenons deux exemples et les commentaires donnés par l'association Adilca (www.adilca.com).

Masses différentes. Une voiture de masse importante heurte une voiture plus légère : un 4x4 de masse 2600 kilogrammes heurte une voiture de masse 1300 kilogrammes, les deux voitures circulant à 50 km/h.

La vitesse résiduelle est de 17 km/h dans le sens de circulation du 4x4, c'est-à-dire que le 4x4 continue à rouler à 17 km/h en faisant reculer la voiture à 17 km/h.

La décélération pour le 4x4 est de 93 m/s^2 (supportable) et pour la voiture : 185 m/s^2 (mortel). De façon générale, la différence de masse détermine donc l'intensité des décélération en défaveur de la voiture la plus légère.

Vitesses différentes. En cas de véhicule de même masse (1300 kg) circulant à des vitesses différentes (ex 50 et 70 km/h), la vitesse résiduelle est de 10 km/h dans le sens de

circulation de la voiture la plus rapide, c'est-à-dire que la voiture qui roulait à 70 km/h continue à rouler à 10 km/h en faisant reculer celle qui roulait à 50 km/h à 10 km/h. la décélération (violence du choc) est identique pour chacune des 2 voitures : 167 m/s^2

Conclusion des masses ou vitesses différentes :

- la différence de masse entre deux voitures bénéficie à la plus lourde : ses occupants subissent un choc moins violent.
- la différence de vitesse entre deux voitures de même masse n'avantage ni ne désavantage aucune des deux : la décélération (violence du choc) est identique pour chacune des 2 voitures.

Liste des raisons possibles des collisions frontales relevées dans des accidents réels.

- l'endormissement par exemple, ce qui est fréquent au retour de discothèque à quatre heures du matin (fatigue, bruit, alcool).
- une vitesse trop forte ne permettant pas la maîtrise du véhicule, ce qui se produit souvent surtout en ligne droite
- un dépassement trop risqué où l'automobiliste n'a pas le temps et l'espace pour se rabattre.
- un virage à droite pris à trop grande vitesse, ce qui déporte la voiture sur sa gauche du fait de la force centrifuge
- conducteur alcoolisé
- conducteur originaire d'un pays où l'on roule à gauche (Angleterre par exemple).
- jeune conducteur inexpérimenté
- une route glissante en cas de forte pluie ou de verglas
- l'éclatement d'un pneu d'un camion,
- un malaise cardiaque
- le brouillard
- perte de contrôle du véhicule
- l'éblouissement par le soleil.
- l'envoi ou la lecture d'un SMS
- la lecture de l'écran du GPS sur l'écran de la voiture ou sur l'iPhone (il y a des GPS sur les appareils de poche iPhone, téléphone, etc. !!)
- la lecture sur écran d'un message inutile prétendument destiné à faciliter la conduite

Les mesures possibles pour amoindrir les risques de collisions frontales et en réduire la gravité.

1 – Abaisser de 90 à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles :

- à 80 km/h le risque de perte de contrôle par le conducteur est moins fort qu'à 90 km/h.
- à 80 km/h la maniabilité de la voiture est nettement meilleure qu'à 90 (je l'ai testé), cela permet de manœuvrer plus facilement pour serrer à droite et en roulant en partie sur l'accotement et d'éviter ainsi la collision.
- le choc subi par les occupants à 80 km/h est seulement 49% du choc subi à 90 km/h : 2 fois moins fort. (voir détails plus haut). Cette diminution suffirait souvent pour éviter que les occupants soient tués ou trop gravement blessés.

2 – Prendre des mesures LÉGALES (décret) contre tous les distracteurs :

- les écrans des GPS de la voiture ne devraient pas s'allumer lorsque le véhicule est en mouvement

-- les données visuelles telles que GPS ou de SMS transmis par les appareils tels que téléphones, iPhone, Smartphone ne devraient pas fonctionner lorsque le véhicule est en mouvement. On objectera que c'est l'Europe qui décide cela : soit, mais d'une part l'Europe c'est nous, donc exigeons que ces mesures soit décidées par l'Europe. D'autre part il est toujours possible de prendre des mesures de subsidiarité quand c'est justifié, et là C'EST JUSTIFIÉ.

En attente, ou parallèlement, les constructeurs français de voitures doivent montrer l'exemple.

Résumé : aucun écran visible en roulant, à part le compteur de vitesse

Les aménagements possibles pour réduire les risques de collisions frontales.

Route à 2 x 1 voie : 1 seule voie dans chaque sens, séparées par un terreplein central et une glissière en B É T O N. Lorsque l'emprise est suffisamment large il est possible de transformer une route bidirectionnelle en gardant une voie dans chaque sens, séparées par un terreplein pourvu d'une barrière de sécurité en béton. Cette solution est possible puisque actuellement toutes les voitures peuvent rouler à 90 km/h et qu'il n'est pas autorisé de rouler plus vite que 90. Le principal problème sera les poids-lourds car leur vitesse est limitée à 80 km/h sur les routes prioritaires (ce sera le cas). La solution sera assez simplement de réaliser de temps en temps des zones de dépassement. La largeur d'assiette nécessaire est de 14 m à 16 m en section normale, et de 16 m à 18 m en section de dépassement. Une précaution est nécessaire concernant l'accotement : il ne devra pas être ni trop large, ni trop roulant, sinon certains automobilistes voulant dépasser la voiture située devant, feront le forcing (appel de phare, clignotant, rapprochement exagéré) pour la forcer à circuler sur l'accotement.

Quelques collisions frontales récentes très meurtrières.

6 morts à Montcenis le 1er avril 2017 : Six jeunes gens sont décédés et un autre a été gravement blessé dans un accident de la route survenu samedi soir à Montcenis en Saône-et-Loire. Vers 23 heures, deux véhicules - une Twingo et une Golf - sont entrés en collision dans un choc frontal sur la route départementale 680 faisant 6 morts : 5 garçons et 1 jeune fille, tous âgés entre 20 et 25 ans.

4 morts en Moselle le 3 octobre 2016 : une mère et ses trois enfants tués, le père grièvement blessé. Le père de 38 ans a perdu le contrôle de son véhicule, et celui-ci s'est placé en travers de la route. Il a alors été percuté par une autre voiture qui arrivait en sens inverse.

3 morts près de Meaux le 30 avril 2016 : le choc a eu lieu vers 8h15, la Citroën, conduite par une femme de 28 ans, s'est déportée sur la voie de gauche. La voiture a percuté l'avant gauche d'une Mazda. Deux hommes, âgés de 46 et 45 ans, se trouvaient à l'avant de la Mazda. Le garçon était à l'arrière. Les trois adultes ont été écrasés par les moteurs des véhicules. La conductrice s'est-elle endormie ? Le véhicule a-t-il dérapé sur la chaussée glissante ?

12 morts dans l'Allier le 24 mars 2016 : peu avant minuit un minibus parti de Suisse pour rejoindre le Portugal a percuté un poids lourd, tuant ses douze passagers portugais. Selon la préfecture, le véhicule a dévié de sa route pour une raison encore indéterminée et a percuté en choc frontal un poids lourd venant en sens inverse qui n'avait aucun dégagement pour l'éviter à cet endroit.

3 morts – Bas-Rhin le 8 février 2016 : Aux alentours de 9 h, sur la RN59 sur le ban communal de Kintzheim une Renault Laguna se serait vraisemblablement déportée sur la gauche, entrant en collision frontale avec le poids lourd qui arrivait en sens inverse. Le conducteur et la passagère se trouvant sur la banquette arrière, sont décédés sur place, une fillette a succombé à ses blessures dans l'après-midi. La femme du conducteur et un garçon sont gravement. Le conducteur du poids lourd est indemne.

4 morts en Charente le 26 septembre 2015 : vers 6 heures, la voiture, à bord desquels avaient pris place cinq jeunes originaires de Charente sortant de discothèque, s'est déportée sur la voie opposée et a percuté une autre voiture qui arrivait en face. Elle s'est ensuite immobilisée sur le bas-côté avant de s'enflammer. Quatre des cinq occupants sont décédés, le cinquième, blessé, a été transporté vers le centre hospitalier de Saintes, comme les deux personnes ayant pris place dans le véhicule percuté, qui ont été blessées. Le parquet de Saintes a confirmé que la vitesse est bien à l'origine de l'accident

3 morts - Monistrol-sur-Loire - 1er août 2015 : Peu après 18 heures, alors qu'ils circulaient à bord d'une Dacia Logan, le conducteur du véhicule a glissé sur la chaussée humide dans une courbe à droite. La Dacia a d'abord frôlé le côté d'une Peugeot 407 avant de partir en toupie. C'est là que s'est produit le choc, d'une très grande violence, avec une Peugeot 207 arrivant en sens inverse. Les trois occupants de la Dacia, un couple âgé d'une trentaine d'années, ainsi que leur bébé âgé de 16 mois, ont été tués sur le coup. La conductrice et une passagère de la 207 a été légèrement blessée. .

4 morts dans l'Orne le 13 janvier 2015 : Trois personnes âgées de 35 à 42 ans sont mortes et une autre se trouvait dans un état critique après un accident de la route. Le blessé est décédé. La Mercedes où se trouvaient les quatre morts s'est déportée sur la voie de gauche et elle est entrée en collision avec un poids lourds. Vent, coup de téléphone ou alcool, les raisons pour lesquelles la voiture a changé de voie demeuraient hypothétiques mardi soir.

3 morts Bonny-sur-Loire 4 avril 2015 : vers 8h30 collision frontale sur la RD 2007, Loiret, entre un monospace, à bord duquel se trouvaient quatre personnes, et un véhicule utilitaire. L'un des véhicules se serait déporté avant une courbe et le choc a été «d'une extrême violence», selon la gendarmerie. Dans le monospace, trois personnes d'une soixantaine d'années ont été tuées et une autre grièvement blessée. Le conducteur de l'utilitaire est également gravement blessé.

4 morts dans l'Yonne 1er décembre 2014 : Terrible bilan pour un choc frontal entre deux véhicules survenu vers 18 heures. La voiture transportant les quatre personnes tuées (trois adultes et une fillette) s'est déportée sur la gauche pour une raison encore inconnue et a été percutée sur le flanc par une automobile arrivant en face. Trois des morts ont dû être désincarcérés en début de soirée, le quatrième avait été éjecté de la voiture. La personne légèrement blessée a été hospitalisée à Sens

6 morts, dont 5 enfants à Courteranges – 22 juillet 2014 : Dans l'après-midi, un minibus transportant des enfants s'est littéralement déporté sur la gauche, selon le témoignage d'un automobiliste qui le suivait et le procureur l'a par la suite confirmé. Il a heurté de front le poids lourds qui venait en face dans l'autre sens. 5 enfants et le chauffeur 28 ans ont été tués. Le conducteur du poids lourd, a été légèrement blessé. Le groupe rentrait d'une excursion au Lac d'Orient, à une heure de route de Nangis. Le contrôle d'alcoolémie du chauffeur du poids lourds s'est révélé négatif, et les conditions de circulation ne posaient a priori pas de difficultés particulières. D'après le maire, "les ceintures de sécurité étaient toutes en état de fonctionner précisant ignorer si les enfants avaient

attaché leur ceinture, mais malheureusement, pour avoir vu l'impact et l'état du véhicule, je ne suis même pas sûr que les ceintures auraient pu préserver les enfants". Les médecins légistes ont « pointé un faible taux de glucose dans son sang qui aurait pu induire un malaise hypoglycémique et ainsi expliquer la perte de contrôle », a indiqué le procureur de Troyes. Selon lui, le jeune homme de 25 ans « s'était alimenté très légèrement » à l'occasion du pique-nique avec les enfants. L'hypothèse du jeûne du ramadan a été avancée : "s'il n'avait ni bu ni mangé depuis le lever du soleil et donc son corps n'ayant pas supporté le jeûne, il s'est endormi en plein après-midi." Remarque JR : le chauffeur avait-il assez dormi la nuit précédente : à quelle heure s'est-il couché et à quelle heure s'est-il levé. Dans les heures qui suivent le repas de mi-journée, les endormissements sont fréquents)

5 morts sur la RN 4 à Saulvaux 25 juillet 2014. L'accident s'est produit vers 8 heures du matin, la voiture est entrée en collision avec un poids-lourd qui a traversé le terre-plein central. Le conducteur de la voiture et ses quatre passagers sont décédés (cinq personnes d'une même famille, dont trois enfants âgés de 7 à 13 ans). Le poids-lourd a roulé sur la voiture légère et l'a littéralement écrasée, puis a finit sa course en contrebas". L'état de la voiture était tel que les gendarmes sur place n'ont pas pu se prononcer immédiatement sur le nombre de victimes à l'intérieur. L'accident a fait une sixième victime collatérale : ayant perdu sa compagne et son fils, un père de famille s'est suicidé le lendemain de la collision.

3 morts à La Guerche-de-Bretagne 26 juin 2014 : Un violent accident impliquant deux voitures s'est produit peu avant 14h sur la RD 463. Seule à bord d'une Citroën C3, une jeune femme de 21 ans a percuté une Peugeot 206 qui arrivait en face. A son bord, une personne de 59 ans et une autre de 78 ans. Les trois personnes sont décédées. Selon le capitaine de gendarmerie la Citroën C3 s'est déportée sur la gauche, entraînant un choc frontal très violent. A l'arrivée des pompiers, les trois personnes étaient en arrêt cardiaque. Le médecin du Samu n'est pas parvenu à les réanimer. Aucune trace de freinage n'a été constatée.

3 morts à Priaires 19 janvier 2014 : L'accident s'est produit vers 5 h 30, sur la route départementale 115, une Mini Cooper et un fourgon se sont percutés de plein fouet. Les carcasses des véhicules témoignent de la violence du choc, il ne reste plus grand-chose de la Mini Cooper et du fourgon. . A l'intérieur de la Mini Cooper, Lilian Renaud (20 ans), Florian Malguid (19 ans) et un troisième jeune homme de 19 ans, roulaient dans le sens Saint-Jean-d'Angély-Niort. En face, au volant de la camionnette, un chauffeur de la société « Taxi du Marais » effectuait une course.

4 morts près de Marseille – 16 novembre 2014 : Une Clio grise à la sortie d'un virage légèrement en pente a percuté de plein fouet et à grande vitesse une Citroën C4. Quatre passagers de la Clio, deux hommes et deux femmes tous âgés de 21 ans, sont décédés. Les airbags ne se seraient pas activés. Les deux conducteurs sont vivants : l'homme à l'origine de la collision est blessé. L'homme qui conduisait la C4, seul à bord de sa voiture, sort indemne de l'accident. vitesse excessive de la Clio serait en cause, suivie d'une perte de contrôle du véhicule. Aucune alcoolémie ni présence de stupéfiant n'ont été détectés

4 morts près de Villedieu-les-Poêles 29 octobre 2014 : peu après 8 heures le conducteur d'une Scénic aurait mordu l'accotement puis est revenu sur la chaussée en perdant le contrôle de son véhicule et heurtant une autre voiture, une Mercedes Classe S. Dans la Scénic, trois personnes, restées prisonnières du véhicule qui a pris feu, sont décédées, de même qu'une quatrième, éjectée lors du choc. Un blessé grave est à déplorer dans la Mercedes. Deux témoins de l'accident, un homme de 47 ans qui a tenté de libérer les occupants de la voiture en feu et une femme de 54 ans qui a tenté d'éteindre l'incendie à l'aide d'un extincteur, ont été pris en charge, incommodés par les fumées,

3 morts à Ghisonaccia - 24 août 2014 Aux alentours de 4h20 du matin, un véhicule, avec trois personnes à son bord, est entré en collision avec une voiture circulant dans le sens opposé au niveau de l'étang d'Urbinu. Dans l'accident, une femme de 40 ans, son fils de 10 ans et un jeune homme de 30 ans ont perdu la vie. Une fillette et un garçon de 8 ans sont sérieusement blessés. Un homme de 37 ans souffre également de plusieurs fractures.

3 morts en Saône-et-Loire - 22 mars 2014 : La collision meurtrière a eu lieu vers 10h40 entre deux véhicules qui circulaient le long du canal, sur la route départementale 974, en direction de La Gravoine. Le choc frontal a fait trois morts, trois jeunes hommes qui circulaient à bord d'une auto conduite par un jeune de 20 ans. A l'intérieur du véhicule, il y avait aussi son jeune frère de 14 ans et un ami de 22 ans. L'auto a dérapé en sortie de virage sur une portion limitée à 70 km/h et s'est mise en travers de la route, selon les constatations faites par les secours. La conductrice qui arrivait en face a été grièvement blessée.

3 morts à Nérís-les-Bains – 1er décembre 2013 : Vers 0 h 10, alors qu'il roulait dans le sens Montluçon-Nérís, le conducteur d'une Volkswagen Passat, a perdu le contrôle de son véhicule, pour des raisons encore inconnues, au niveau d'un virage. La voiture a alors percuté de travers une Rover qui arrivait en sens inverse. La conductrice de la Rover et sa fille, assise à l'arrière de l'auto, ont été tuées sur le coup ainsi que le passager de la Passat. Très grièvement blessé, le passager de la Rover a été hélicoptéré au CHU de Clermont-Ferrand. Le conducteur de la Passat, également dans un état critique, a été transporté au centre hospitalier de Vichy.

4 morts à Lançon-de-Provence le 24 septembre 2013. Sur la route départementale 113, une voiture avec 4 personnes à bord, s'est déportée sur la file de gauche et a percuté frontalement la voiture venant en face. Les quatre occupants de la première voiture, trois hommes d'une soixantaine d'années et une femme d'une vingtaine d'années, sont décédés. Le conducteur de l'autre voiture, seul à bord, est grièvement blessé et a été transporté à l'hôpital de Salon-de-Provence.

5 morts à Lombers 16 décembre 2000 : soir Moyenne d'âge 17 ans : 18-18-19-17-13. Quatre jeunes tués dans l'une (Peugeot 309). Dans l'autre (Scénic) 1 tué 13 ans et 3 blessés. La Peugeot 309 revenait d'un "repas d'adoption" des compagnons du devoir. Vitesse , Sortie de courbe : le jeune conducteur de la 309 aurait perdu le contrôle et serait allé à gauche ..

4 tués en Loir et Cher - 12 janvier 2001 : 23 h 30 sortie de légère courbe - Moyenne d'âge 20 ans et demi : 28,16,21,18 ? Opel : conducteur 28 ans et passagère 16 ans tués - Opel Tigra conducteur 21 ans et 1 passager 18 a tués pris feu immédiat.

6 tués 27 - Revigny - Janvier 2001 : dont deux enfants - samedi soir, "sur une petite route près de Revigny" (Jura) . Entre Clairvaux et Lons-le-Saunier plus une blessées : fillette 12 ans.

6 tués dont 3 enfants à Avrechy - 4 août 2001 : 22, h 40 en ligne droite. Le conducteur d'une BMW roulant très vite aurait entrepris un dépassement et a perdu le contrôle de sa voiture, au moment où arrivait en face une Renault 21. Six tués dans la voiture non responsable qui arrivait en face : 32 a, 26 a, 5 a, 4 a, 18 mois. Une survivante : 7 ans.

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com

L'auteur accueillera favorablement toutes remarques