

Accident dramatique de Ploudaniel : 3 tués dans la même fratrie

Jacques ROBIN

Auteur du site www.securite-routiere-plus.com



- 1 - Les risques de survenance des collisions frontales
- 2 - l'autopsie de l'accident de Ploudaniel 15 novembre 2019
- 3 - réduire la survenance et la gravité des collisions frontales
- 4 – accidentalité globale de la RD 770

1 - Les risques de survenance des collisions frontales

Inhérent. Inhérent, c'est le mot qui convient pour qualifier le risque omniprésent de collision frontale que l'on court lorsqu'on circule sur une route bidirectionnelle, c'est le mot qu'il faut avoir constamment en tête si l'on veut réduire la survenance et la gravité de la collision. Il ne faut pas se voiler la face, le risque est inhérent aux routes bidirectionnelles : on risque à tout moment de voir surgir devant soi une voiture roulant en sens opposé qui s'est déportée. On s'y est habitué depuis 75 ans mais le trafic grandissant, comme c'est le cas extrême de la RD 770 à Ploudaniel, le risque est amplifié démesurément.



Une voiture peut déboîter de sa voie soit pour des raisons liées au comportement du conducteur : alcoolémie, perte de contrôle, vitesse excessive, manipulation d'un SMS, lecture d'une "aide à la conduite", soit pour une raison accidentelle : éclatement d'un pneu, chaussée glissante.

Environ 500 fois par an de telles collisions frontales mortelles se produisent, faisant souvent plusieurs morts, citons ces derniers mois : 2 morts à Camon le 23 novembre, 3 morts à Prévelles également le 23 novembre, 3 morts à Mercier le 14 octobre 2019, 3 morts à Damerey le 6 octobre 2018, 3 morts à Saint-Pardoux le 22 avril 2018, 3 morts à Sante-Catherine-de-Fierbois le 1^{er} avril 2018, 3 morts à Ploudaniel le 3 mars 2018, 6 morts (des jeunes de 20 à 25 ans) à Montcenis le 1^{er} avril 2017.

Ne nous cachons pas la réalité : il n'est pas possible d'éviter TOUS les accidents par collisions frontale car le risque est inhérent au fait que l'on roule sur la même route dans des sens opposés, mais il est possible d'en réduire considérablement le nombre et surtout d'en réduire la gravité lorsqu'elles se produisent, en agissant sur trois "porteurs" de risques : le comportement des conducteurs, l'infrastructure et les véhicules.

Agir sur le comportement des conducteurs, dont d'abord essentiellement la vitesse, et sur ce point arrêtons de nier l'évidence et d'être aveugle et irresponsable en continuant de réclamer le droit de rouler à 90 km/h. Autre comportement dangereux : la lecture et la manipulation des SMS qui font perdre la route des yeux pendant 2 à 3 secondes.

Le deuxième porteur de risques : l'infrastructure, c'est à dire la route : élargir inconsidérablement la chaussée au-delà de 6 mètres au détriment de la largeur minimale de deux mètres d'accotement dérasé favorisent la vitesse et en même temps supprime l'élément essentiel de sécurité constitué par une zone de récupération latérale stabilisée dérasée, comme cela a apparemment été fait par le passé à Ploudaniel sur la RD 770 puisque l'état actuel de la route fait ressortir une chaussée de près de 7 mètres avec un accotement pratiquement inexistant, herbeux et penté vers le fossé ne permettant aucun échappatoire en cas de déviation de la trajectoire d'un véhicule.

Le troisième porteur de risques : le véhicule. Ce qui est appelé faussement les "aides à la conduite" obligent à quitter la route des yeux quelques secondes pour regarder l'écran du tableau de bord. Les constructeurs rivalisent actuellement de telles distracteurs et utilisent les uns et les autres de superlatifs pour mettre en valeur leurs voitures. S'ils acceptaient de se pencher plus sur les possibilités d'utilisation sécuritaires du limiteur de vitesse, ce serait mieux.

2 - L'autopsie de l'accident de Ploudaniel 15 nov 2019

Le 15 novembre dernier (2019), à midi et demi, sur la RD 770 à Ploudaniel, une voiture se déporte sur la voie de gauche et est percuté par un poids-lourd circulant dans le sens opposé. Le conducteur du poids-lourd a serré au maximum à droite pour rouler partiellement sur l'accotement afin d'éviter la voiture mais l'accotement très étroit, herbeux et penté n'a pas pu remplir cette fonction et de ce fait le camion a percuté la voiture et s'est renversé sur cet accotement et dans le champ immédiatement contigu.

La voiture a été coupée en deux sous le choc, elle était occupée par deux frères (21 et 15 ans) et une sœur (18 ans) qui ont été tués sur le coup.

La collision a été particulièrement violente, c'est toujours le cas contre un poids-lourd car la majeure partie de la vitesse du poids-lourd s'additionne à la vitesse de la voiture, contrairement aux collisions entre deux voitures où les vitesses ne s'additionnent pas. Dans une collision avec un poids-lourd, la voiture est habituellement totalement broyée ([Collision contre poids lourd photos](#)), la valeur de la décélération se situant, dans ce cas, très au-dessus de 300 m/s² alors que pour une collision frontale entre deux voitures elle se situe autour de 150 m/s² pour un choc à 80 km/h et de 200 m/s² pour un choc à 90 km/h.



3 - Réduire la survenance et la gravité de telles collisions frontales

Il n'est malheureusement pas possible en général d'obtenir près des autorités des renseignements sur les causes des accidents mais, concernant cet accident de Ploudaniel, l'examen des lieux sur place et les circonstances de l'accident permettent de mettre en évidence quelques hypothèses possibles sur les raisons du déport de la voiture vers la gauche et les raisons de la percussion par le poids-lourd.

Hypothèses sur les raisons du déport de la voiture.

- Hypothèse 1 : avoir mordu l'accotement. Sur les raisons du déport vers la gauche, la voiture pourrait avoir mordu l'accotement à droite et comme cet accotement ne dispose pas de la moindre largeur revêtu et roulant, contrairement aux recommandations du Guide d'Aménagement des Routes (alinéa 2.3), la voiture se serait trouvée naturellement déstabilisée et de plus le conducteur aurait pu donner un coup de volant à gauche pour remettre les roues de droite sur la chaussée ce qui aurait eu pour conséquence de faire dévier brutalement la voiture sur la voie de gauche avec un angle par rapport à l'axe de la chaussée. Cet angle expliquerait que la voiture ait été coupée de deux, c'est-à-dire percuté partiellement sur le côté.

Si un automobiliste suivait la voiture il pourrait le préciser mais apparemment cela n'a pas été connu des reportages de presse. Je n'ai pas vu de trace de pneu particulièrement parlante à cet endroit. Cette situation avait déjà été notée dans l'accident précédent du 3 mars 2018 : " *D'après un témoin, la voiture familiale aurait mordu le bas-côté. Elle est alors partie de travers avant de taper contre la Nissan qui arrivait en sens inverse* ".



- Hypothèse 2 : la glissance. La chaussée pourrait avoir été glissante d'une part par la faible angularité initiale des gravillons et l'attrition progressive ayant poli leur face supérieure (photo), d'autre part par l'humidité de la chaussée ou/et la basse température : il faisait froid le 15 novembre. Cette hypothèse de la glissance peut se vérifier actuellement par des essais. Dans le programme d'éradication des points noirs lancé dans les années 80, la glissance était une des causes recherchées.



- Hypothèse 3 : les distracteurs. La manipulation ou la lecture d'un SMS par le conducteur qui l'aurait fait quitter la route des yeux quelques secondes : ceci peut se vérifier a posteriori par l'analyse du téléphone. Dans le même ordre d'idée, le conducteur peut avoir quitté la route des yeux pour consulter une "aide à la conduite" sur l'écran du tableau de bord, cela est, par contre, plus difficile à vérifier. Couramment la consultation du GPS peut constituer un distracteur mais dans le cas présent c'est à exclure car le conducteur connaissait bien cette route et n'avait pas besoin de recourir au GPS.

- Hypothèse 4 : un motif quelconque a pu distraire le conducteur ou le faire se retourner vers l'arrière : dispute interne, recherche d'un objet quelconque dans la voiture, recherche du téléphone s'il sonne.

- Hypothèse 5 : vitesse excessive engendrant une perte de contrôle, situation pouvant se conjuguer avec les quatre précédentes hypothèses. Une vitesse excessive peut être motivée par une habitude d'aimer rouler vite et l'interrogation des proches du conducteur pourra donner un éclairage sur ce point. Une vitesse excessive peut également être motivée par la volonté de ne pas être en retard sur l'activité quotidienne prévue.

Après avoir proposé quelques hypothèses sur les raisons possibles de la déviation de la voiture examinons maintenant la raison de la percussion de la voiture par le poids-lourd. Il est évident qu'il est difficile d'éviter une voiture qui s'est déportée à gauche car tout se passe en une ou deux secondes, il apparaît néanmoins que le conducteur du poids-lourd a tenté d'éviter la voiture en serrant sur le bas côté à droite mais l'accotement est très étroit, penté, terreux et herbeux et ne dispose pas de la moindre largeur dérasée ce qui ne rend pas possible d'y rouler, même partiellement avec les roues de droite pour dégager la largeur suffisante de chaussée afin de permettre le passage de la voiture. Au moment du choc le poids-lourd s'est donc trouvé déséquilibré et s'est renversé dans le fossé et le champ contigu.



4 - Accidentalité globale de la RD 770 : les carrefours aussi.

Il a été rapporté que cette route RD 770 a été le théâtre de beaucoup d'accidents graves et qualifiée d'accidentogène.

En plus du manque de bande dérasée roulable dans l'accotement, qui favorise les collisions frontales que nous venons d'aborder, un autre élément accidentogène important existe sur ce tronçon de route : les carrefours. Sans préjuger de savoir s'ils ont **déjà** été des lieux d'accidents, certains carrefours de la RD 770 près de Ploudaniel sont dangereux car exempts d'îlot séparateur sur la voie secondaire, par exemple le carrefour ci-dessous situé un peu au nord de l'endroit de l'accident.

Ce genre de petit carrefour **en croix**, **sans îlot séparateur**, est dangereux car le conducteur est trompé par la continuité de la route en face et risque de ne pas se rendre compte, ou trop tard, qu'il coupe une route prioritaire.



Il faut un îlot ici en élargissant des 2 cotés



Sur chaque branche de la route non prioritaire, l'implantation d'un tel îlot constitue l'aménagement de base
Extrait du guide carrefours du SETRA (CEREMA)

Trois jeunes ont été tués à Campuzan le 30 octobre 2015 sur un carrefour rigoureusement identique au carrefour ci-dessus de Ploudaniel

Fin