



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Cinquante-neuvième session**

Genève, 22-24 mars 2010

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents au service  
du renforcement de la sécurité routière****Les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents au service  
du renforcement de la sécurité routière****Communication de la Fédération européenne des victimes de la route  
(FEVR)**

1. À sa cinquante-huitième session, sur proposition de la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR), le Groupe de travail a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine session un point relatif aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents au service du renforcement de la sécurité routière (ECE/TRANS/WP.1/125, par. 59).
2. Le présent document, établi par la FEVR, est soumis avec un minimum de modifications de nature rédactionnelle apportées par le secrétariat. Le Groupe de travail devrait l'examiner et décider s'il faut en tenir compte ou non dans le cadre de ses travaux. S'il décide d'en tenir compte, les enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents au service du renforcement de la sécurité routière feront peut-être l'objet d'un nouveau chapitre dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1).

**Prévention des décès et traumatismes dus aux accidents de la route par  
la prise en compte effective des analyses et des actions vitales à la suite  
d'un accident**

1. La raison pour laquelle la Commission économique pour l'Europe (CEE) et le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière étudient ensemble les moyens de continuer à réduire le nombre des victimes de la route est que cette réduction s'est avérée difficile à réaliser et le reste. Même dans les pays occidentaux où l'on enregistre les meilleurs résultats, un palier a été atteint dans la réduction du nombre de décès, tandis que l'on ne connaît toujours pas vraiment les chiffres corrects pour les blessés.

2. Les responsables politiques ont tendance à faire peu de cas des chiffres des décès pour la simple raison qu'ils se produisent sur la route. Dans tout autre contexte, de tels chiffres seraient jugés intolérables. Les spécialistes de la sécurité routière sont en revanche très préoccupés par le bilan des accidents de la route. Ils souhaitent en outre éviter que les pays à faible revenu ne passent par une période durant laquelle le nombre des victimes de la route serait considérable avant d'atteindre les niveaux constatés actuellement en Occident.
3. Les associations de victimes d'accidents de la route savent d'expérience que l'on pourrait tirer des enseignements des accidents qui se produisent, mais qu'on ne le fait pas. Dans la matrice de Haddon, la phase d'analyses et d'actions qui suit l'accident est prise en compte, ce qui n'est pas le cas dans la plupart des stratégies de renforcement de la sécurité routière. La FEVR considère que tout plan d'action sur dix ans visant à réduire le nombre des victimes de la route doit prendre en compte la phase postérieure à l'accident afin de porter ses fruits et doit être largement soutenu par toutes les parties contribuant à renforcer la sécurité routière. Les enquêtes menées à la suite de collisions sont une activité fondamentale de la phase postérieure et doivent par conséquent être perçues comme une composante essentielle de la stratégie de chaque pays en matière de sécurité routière.
4. Beaucoup de pays se sont fixé un objectif de réduction du nombre des victimes de la route (jusqu'à 50 % pour certains). Bien que le dénombrement des victimes ne représente qu'un moyen parmi d'autres de mesurer le niveau de la sécurité routière, cela signifie que, même si l'objectif était atteint, ils continueraient à enregistrer des milliers de morts et des millions de blessés chaque année. Pourtant, quasiment aucune disposition n'est prévue dans les stratégies de renforcement de la sécurité routière pour faire face aux accidents et aux victimes annoncés et «planifiés».
5. La FEVR propose que, dans les initiatives de réduction du nombre des victimes de la route et dans les plans de renforcement de la sécurité routière, il soit tenu compte des activités de la phase postérieure à l'accident (à commencer par l'enquête sur l'accident et les initiatives prises au vu des conclusions), des mesures prises pour prévenir des accidents similaires («enseignements tirés») et, le cas échéant, de la procédure judiciaire tant pénale que civile («justice et dissuasion»). Les enquêtes ne devraient pas être menées indépendamment des actions judiciaires, contrairement à ce qui a été dit lors de l'atelier SafetyNet de mars 2007.
6. D'autres activités pourraient être menées pour porter la «prise en charge médicale et sociale» à un niveau acceptable, de façon à réduire la gravité des blessures et à prévenir les risques de mort prématurée due à celles-ci et de traumatisme affectif pour toutes les personnes affectées par un accident de la route, mortel ou ayant occasionné des blessures.
7. Enquêtes sur les accidents: les enquêtes sur tous les accidents, y compris ceux dans lesquels il n'y a pas eu de blessés, devraient être menées de bout en bout et suivies d'initiatives visant à prévenir de nouveaux accidents mortels ou occasionnant des blessures. En ce qui concerne les accidents n'ayant pas provoqué de blessures, cela ne semble possible que dans le cadre d'un projet pilote ou d'une étude particulière, et non à l'échelon national. De façon générale, les enquêtes menées sur les accidents ayant causé des blessures uniquement sont particulièrement insuffisantes et il faudrait y remédier.
8. Enquêtes sur les accidents mortels: les enquêtes les plus minutieuses sont menées à la suite d'accidents ayant provoqué la mort d'une ou plusieurs personnes. Même dans ces cas, les ressources disponibles sont infimes par rapport à celles allouées aux enquêtes portant sur d'autres morts pour lesquelles une infraction peut être retenue (au Royaume-Uni par exemple, elles ne représentent que 2,5 % des ressources affectées aux enquêtes sur les homicides ou les meurtres).

9. La FEVR souhaiterait que des normes nationales et à terme internationales soient établies pour les enquêtes sur les accidents mortels de la circulation routière, sur le modèle des enquêtes sur les homicides.
10. On trouvera ci-après certaines informations provenant du Royaume-Uni, qui est représenté au sein de la FEVR par l'organisation RoadPeace.
11. Dans le Road Death Investigation Manual du Royaume-Uni, document contenant des recommandations uniquement, il est dit que «le manuel est fondé sur le principe selon lequel toute collision mortelle doit faire l'objet d'une enquête pour "unlawful killings" (meurtre) jusqu'à preuve du contraire. Indépendamment de ce que semblent être les circonstances initiales, toutes les collisions mortelles doivent faire l'objet d'une enquête menée conformément aux normes les plus strictes».
12. Au Royaume-Uni, des progrès appréciables ont été accomplis en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents mortels de la circulation routière depuis que les résultats d'une enquête sur la formation des policiers dans ce domaine ont été jugés accablants dans la publication *Police Review* de 2000: «seuls 16 des 43 corps de police proposent une formation aux investigations consécutives à un accident. Dans les 16 corps qui proposent une formation, la durée de celle-ci varie entre soixante-quinze minutes et cinq jours. Au total, 27 corps ne proposent aucune formation quantifiable». Actuellement, tous les corps de police proposent une formation aux enquêtes sur les collisions et des stages de formation répondant à des normes devraient être mis en place.
13. Dans le Road Death Investigation Guide for bereaved families (RoadPeace, 2008), il est dit que «l'on ne saurait surestimer l'importance d'une enquête en bonne et due forme sur un accident mortel de la circulation routière dans la mesure où celle-ci est primordiale aux fins d'une procédure pénale équitable et d'une juste indemnisation au civil. Il est également primordial pour les familles des disparus de savoir que la mort non naturelle de leurs proches fait l'objet de l'attention et de la priorité qui conviennent dans pareil cas. Même si aucune infraction n'est retenue au pénal, des enseignements peuvent éventuellement être tirés afin d'aider à éviter d'autres morts».
14. Indépendamment du fait que la justice est ainsi rendue, traiter sérieusement un accident équivaut à souligner que la question est grave, ce qui constitue à la fois un facteur de dissuasion et un appui aux activités de renforcement de la sécurité routière (contrairement à ce qui se passe si l'accident est traité avec désinvolture).
15. Dans la «Déclaration de Bruxelles», adoptée par les organisations non gouvernementales (ONG) à l'issue de leur Conférence mondiale en mai 2009 et signée par 70 organisations, figurent quelques recommandations pertinentes adressées aux gouvernements:
- a) Mener une enquête approfondie à la suite d'un accident, en particulier lorsqu'il a causé la mort d'une ou plusieurs personnes, ou des blessures, afin d'en déterminer toutes les causes et de prendre toutes les mesures possibles pour éviter qu'il ne se reproduise;
  - b) Prendre des mesures judiciaires effectives, proportionnées et dissuasives face aux infractions du Code de la route et aux accidents causant des décès ou des blessures (en engageant une procédure et en rendant un jugement pour les victimes des accidents);
  - c) Étudier les situations nationales pour apprécier les capacités d'investigation sur les collisions, le nombre de poursuites pénales en cas d'accident de la route et la qualité des services fournis aux victimes des accidents.
16. Renseignements destinés aux familles des morts de la route: dans le cadre des enquêtes sur les accidents mortels de la circulation routière, la FEVR et les organisations

nationales qu'elle rassemble souhaitent que les renseignements ci-après soient fournis à ces familles:

- a) Sans délai
  - i) Les coordonnées de l'équipe chargée de l'enquête;
  - ii) Le nom du ou des conducteurs concernés et les informations relatives à leur assurance automobile;
- b) Enquête sur le lieu de l'accident (emplacement des véhicules, traces de dérapage, schéma après la collision, photos du lieu et des véhicules, enregistrements des systèmes de télévision en circuit fermé et feux de circulation; systèmes de contrôle des voitures et des camions et documentation; coordonnées et brèves déclarations des conducteurs, tests d'alcoolémie et de dépistage de la consommation de stupéfiants; et coordonnées et brèves déclarations des témoins)
  - i) Emplacement du point d'impact et mode de détermination de celui-ci;
  - ii) Vitesses d'approche et à l'impact et mode de calcul de celles-ci;
  - iii) Renseignements sur le mode de vérification du dispositif local de régulation de la circulation (feux de circulation, panneaux, signaux et éclairages) afin de savoir s'il a contribué à l'accident;
  - iv) Renseignements sur les tests effectués, notamment sur l'éthylotest;
- c) Examen des véhicules (pneus, rétroviseurs, feux, ceintures de sécurité, résistance des structures métalliques, freins, direction, coussins gonflables, tachygraphe et enregistreurs)
  - i) Renseignements sur les mesures qui seront prises pour déterminer si l'état du véhicule a contribué à l'accident ou à la mort de la victime;
- d) Enquête relative au lieu de l'accident (limite de vitesse et estimation de la vitesse, caméras d'enregistrement en circuit fermé, historique des collisions, etc.)
  - i) Nombre et nature des collisions survenues sur ce lieu au cours des dernières années;
  - ii) Renseignements sur les activités d'entretien du lieu;
  - iii) Éventuelles observations locales concernant la vitesse, la visibilité, etc.;
  - iv) Éventuelles questions concernant les feux de circulation, l'aménagement de la route ou l'infrastructure;
- e) Identification et interrogation des témoins (indépendamment des parties concernées; témoins de l'accident ou de la situation ayant précédé celui-ci; appels à témoins par voie d'affichage, porte-à-porte pour la collecte de renseignements, visionnage des enregistrements des systèmes de télévision en circuit fermé, etc.)
  - i) Renseignements sur la façon dont les témoins ont été identifiés;
  - ii) Renseignements sur les personnes qui interrogeront les témoins;
  - iii) Renseignements sur la possibilité pour les familles d'apporter leur contribution en lançant un appel à informations ou à témoins par l'intermédiaire des médias;
- f) Enquête relative aux conducteurs (déclaration formelle, vue, santé, antécédents en matière de conduite, usage d'un téléphone mobile et état de fatigue; conducteurs professionnels et conducteurs non assurés)

- i) Résultats des tests d'alcoolémie et de dépistage de la consommation de stupéfiants;
- ii) Renseignements sur l'assurance;
- iii) Renseignements indiquant si les appels sur téléphone et la vue ont été vérifiés;
- g) Poursuites
  - i) Renseignements sur la date à laquelle le dossier des services de police a été transmis aux autorités judiciaires et, le cas échéant, sur l'infraction que lesdits services ont recommandé de retenir;
  - ii) Renseignements sur l'infraction que retiendront les autorités judiciaires, le cas échéant;
  - iii) Dans le cas où aucune infraction n'est retenue, explication des raisons.

Dans leur Déclaration, les ONG ont recommandé que les capacités d'enquête sur les collisions et le nombre de poursuites pénales pour accident mortel ou ayant occasionné des blessures fassent l'objet d'un suivi;

- h) À la fin de l'enquête
  - i) Fournir gracieusement aux familles un exemplaire du rapport d'enquête et leur proposer une réunion pour faire le point sur les enseignements tirés en vue de réduire les risques que des accidents similaires ne se produisent dans le futur.

17. Dans sa réponse à la consultation de la Commission européenne sur le quatrième Programme d'action européen pour la sécurité routière, la FEVR a fait valoir que la technologie des boîtes noires contribuerait à l'application et au respect des règles de la circulation et permettrait d'obtenir des éléments de preuve en cas de collision.

---