

DÉLIT DE FUITE ET ELUCIDATION MINUTIEUSE

*Texte Stefan Debroux
Photos Lavinia Wouters*

Les faits se déroulent une nuit d'été, en juillet 2005. Alors qu'il roule sur la piste cyclable d'un chemin de campagne de Nijlen, un cycliste âgé de dix-sept ans est fauché par derrière par un véhicule. L'auteur commet un délit de fuite, sans se préoccuper du jeune homme gisant par terre, gravement blessé. Deux jours plus tard, la police arrête un suspect... L'équipe d'Inforevue vous emmène dans les coulisses de l'Institut national de criminalistique et de criminologie, où des experts sont parvenus à établir un lien entre l'auteur et la victime grâce à des éclats de peinture.

NEDER-OVER-HEEMBEEK/NIJLEN – Le lendemain de l'accident, le 18 juillet 2005, Gilbert De Roy reçoit plusieurs échantillons de peinture du parquet près le tribunal de police de Malines et se voit confier la tâche urgente de les examiner minutieusement. De Roy est ingénieur en chimie et expert 'forensic' dans l'étude de la peinture, du verre et de l'encre de sécurité auprès de l'Institut national de criminalistique et de criminologie (INCC). "Comme cela est souvent le cas lorsque l'on fait appel à nous, il s'agissait d'un délit de fuite. La description sommaire de l'accident précisait que la vie de la victime était en danger. Sur le lieu de l'accident, le laboratoire de la police judiciaire fédérale de Louvain a relevé un certain nombre de traces. Outre des éclats de peinture rouge sur la piste cyclable et le vélo de la victime qui se trouvait trente-deux mètres plus loin, les membres du laboratoire ont trouvé des éclats présentant une couche noire et brune, ainsi que des particules de verre et de plastique (provenant de phares). Nous nous sommes d'abord penchés sur les éclats de peinture rouge afin de pouvoir déterminer la marque, le modèle, l'année de construction et la couleur du véhicule. Ces informations peuvent s'avérer importantes pour orienter l'enquête judiciaire. Pour les affaires graves

telles que les délits de fuite impliquant des morts ou des blessés graves, nous nous engageons à fournir un rapport d'expertise dans un délai de 48 heures car la rapidité d'action est cruciale dans cette phase de l'enquête. L'auteur ne doit pas avoir le temps de réparer le véhicule, faute de voir les preuves détruites."

Quand des écailles rouges mènent à un véhicule Toyota

Gilbert De Roy et son équipe ont agi de manière méthodique. "La première étape consistait à comparer les traces de peinture relevées", précise-t-il. "La structure visuelle et les différentes couches des éclats de peinture rouges trouvés par terre et sur le vélo de la victime présentaient des similitudes. Les spectres infrarouges ont confirmé l'analyse microscopique: les traces de peinture relevées sur le sol et sur le vélo étaient identiques." Comme nous l'apprend Gilbert De Roy, chaque peinture est différente: "La peinture ou la laque est composée de



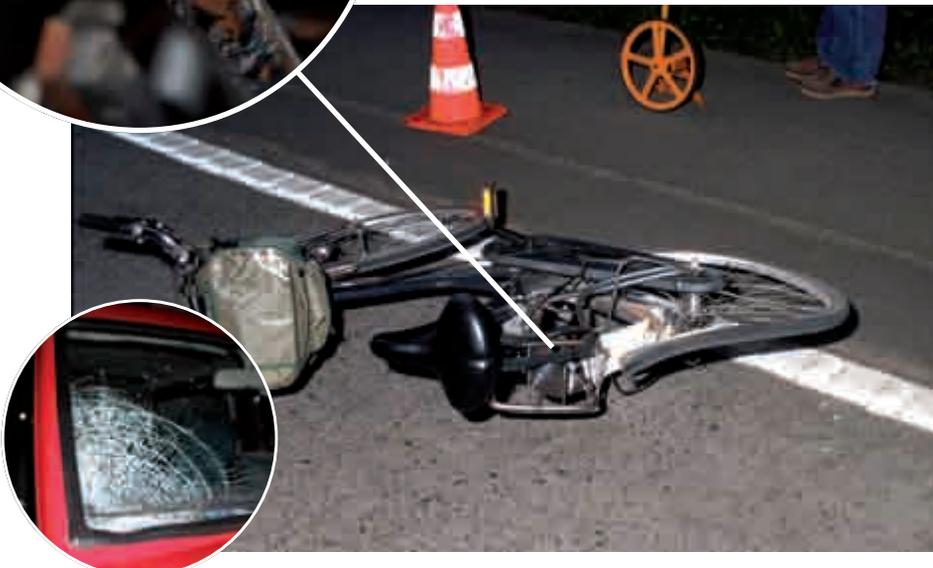
LE CALÉIDOSCOPE DE L'EXPERTISE 'FORENSIC'

NEDER-OVER-HEEMBEEK – L'Institut national de criminalistique et de criminologie (INCC) a été fondé en 1992 au sein de l'appareil judiciaire afin d'appuyer les magistrats et les enquêteurs dans le cadre d'enquêtes judiciaires. La criminalistique et l'expertise 'forensic' sont synonymes. En tout, 150 personnes analysent des traces et des matériaux divers, principalement afin de rassembler des éléments de preuve matérielle. Outre le laboratoire 'Peinture, verre et encres de sécurité', qui examine non seulement des traces de peinture en cas de délit de fuite, mais également les traces de laques présentes sur les outils découverts lors de cambriolages ou de meurtres, l'INCC comporte des services se penchant sur la toxicologie, l'analyse ADN, l'analyse de fibres et de textiles, la balistique mécanique, l'entomologie ...

L'INCC est un partenaire de la police et de la justice. En principe, une expertise 'forensic' est demandée par un juge d'instruction ou par le parquet du procureur du Roi. La plupart du temps, les traces sont fournies par un laboratoire de la police technique et scientifique. Chaque année, l'INCC intervient dans plusieurs milliers d'enquêtes judiciaires.

@ <http://nicc.fgov.be>

Jan Allad, l'expert du laboratoire de la police technique et scientifique de Louvain qui est descendu sur les lieux de l'accident, déclare ce qui suit au sujet du prélèvement des particules de peinture rouge sur le vélo de la victime: "Pour prélever les traces de peinture, nous utilisons une couche de gélatine transparente. Des tests ont en effet prouvé que les couches de gélatine noire et blanche peuvent contaminer l'échantillon en raison de l'interaction de la peinture et de la couleur de la couche de gélatine." Au vu des dommages causés au vélo, on peut inférer que le cycliste a été renversé par derrière, par un véhicule plus élevé qu'un véhicule moyen.



...

plusieurs couches [voir photo a]. La laque d'origine des voitures est composée d'au moins trois couches, à savoir une couche inférieure ou 'primer', une couche intermédiaire destinée à faire disparaître les aspérités et une (laque unie) ou plusieurs (laque métallisée) couches finales. L'analyse microscopique a révélé que l'échantillon de peinture (de type laque unie) comportait une quatrième couche : une laque de réparation. Cette donnée est l'atout majeur permettant de distinguer le véhicule concerné des modèles similaires qui n'ont pas été recouverts de cette couche supplémentaire. À ce stade de l'expertise, nous nous sommes toutefois concentrés sur la détermination de la marque du véhicule à l'aide de la spectroscopie infrarouge, et ce, sur la base de la structure de la laque d'origine." Toute couche de toute laque d'origine commercialisée par les constructeurs

plus grande similitude avec l'objet de l'enquête, il convient d'affiner cette sélection manuellement et à l'œil nu. Un vrai travail de bénédictin ! Nous avons finalement trouvé une correspondance pour les trois spectres de la laque d'origine." Le matin du 19 juillet 2005, un courrier électronique comportant un rapport intermédiaire est envoyé par l'INCC au parquet de Malines : *l'éclat de peinture appartient à un véhicule de la marque Toyota, année de construction 1984-1988. La couleur originale est rouge (code 3F4) et a été recouverte d'une peinture rouge légèrement différente de la couleur d'origine.*

"La trace de peinture ne nous permettait pas encore d'identifier le modèle exact car Toyota utilise cette couleur rouge pour plusieurs modèles de voiture. Si la peinture avait été propre à un modèle précis, par exemple le Landcruiser, le cadre de l'enquête aurait pu être étroit-

reçoit un appel téléphonique : le laboratoire de la police judiciaire fédérale allait apporter un échantillon de comparaison du véhicule d'un suspect. Jan Van Asch, le chef de corps de la zone de police de Nijlen/Berlaar, explique comment ils ont retrouvé la trace du conducteur : "Cela a été rendu possible grâce à un renseignement donné par un habitant attentif de Herenthout qui avait entendu les informations relatives à l'accident dans les médias. Il a vu un homme qui tentait de débosser lui-même la carrosserie de son véhicule et a fait le lien avec les informations diffusées dans les médias. Lorsque la police arriva, la voiture semblait toutefois avoir disparu. La petite enquête menée auprès des garagistes locaux confirma les soupçons des enquêteurs : l'homme avait confié sa voiture à un garagiste afin de la faire débosser par un professionnel."

“

Gilbert De Roy

Contrairement à l'ADN humain les matériaux techniques ne sont pas uniques



automobiles correspond à un spectre infrarouge spécifique. Ce spectre est représenté par une courbe qui fluctue en fonction de la composition chimique de la couche de peinture [voir photo b]. La banque de données EUCAP (*European Collection of Automotive Paints*) comporte 46 000 courbes et leurs codes correspondant à une marque/un modèle/une année de construction/une couleur spécifiques. En tout, ces 46 000 courbes représentent 25 000 véhicules. Pour identifier un éclat de peinture, il convient de comparer le spectre des couches de peinture d'origine de la trace trouvée sur le lieu de l'accident au spectre contenu dans la banque de données EUCAP. "Si le système filtre les spectres de référence présentant la

tement délimité. Selon les statistiques, 154 Landcruisers étaient en circulation à l'époque en Belgique", déclare Gilbert de Roy, qui a accès aux données statistiques de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). "La recherche aurait pu commencer. Finalement, 154 véhicules, c'est un nombre relativement faible. Sur la base de la répartition géographique, un grand nombre de Landcruisers auraient en outre pu être éliminés." Les services de police ont toutefois échappé aux 154 visites ...

Enquête 'forensic'

Une heure après avoir transmis au parquet le courrier électronique contenant le rapport intermédiaire, Gilbert De Roy

Les enquêteurs découvrirent le véhicule endommagé chez un garagiste à Hulshout : une Toyota Landcruiser rouge. Le suspect arrêté nia toutefois être impliqué dans l'accident ... Entretemps, l'affaire avait déjà été soumise au juge d'instruction, qui chargea le laboratoire de la police judiciaire fédérale (PJF) de comparer un échantillon de la Toyota Landcruiser rouge avec des traces de peinture relevées sur le lieu de l'accident. "Il est capital de prélever l'échantillon de peinture le plus près possible du lieu de l'impact, surtout lorsque les véhicules ont été repeints avec des laques différentes", souligne Gilbert De Roy. La question fondamentale à laquelle les experts devaient apporter une réponse

était la suivante : *y a-t-il un lien entre l'accident et le véhicule du suspect ?* "L'analyse a révélé que les spectres infrarouges des traces de peinture relevées sur le lieu de l'accident, plus précisément sur le vélo de la victime, et des échantillons de peinture de la Toyota Landcruiser étaient identiques", confirme Gilbert De Roy. "Mais l'affaire n'était pas encore réglée. Contrairement à l'ADN humain, les matériaux et les voitures ne sont pas uniques. On ne peut exclure la possibilité qu'il y ait une autre Toyota Landcruiser rouge de la même année de construction dans la région. Il en fallait donc davantage pour prouver que cette Toyota Landcruiser rouge était bel et bien le véhicule à l'origine de l'accident. C'est là que la couche de la laque de réparation s'est révélée particulièrement utile : deux véhicules repeints au même endroit avec la même laque, ça semble tout à fait impossible." L'expertise scientifique va au-delà de l'analyse de la peinture. Il y a un large éventail de facteurs permettant d'exclure toute coïncidence. Gilbert De Roy en donne un exemple : "On sait que le véhicule a été endommagé. Le dommage provoqué par un impact est très spécifique pour chaque collision. Cette spécificité peut être examinée sur la base des lois de la physique par un expert en matière de circulation routière. Si ce dernier conclut à l'existence d'un lien de causalité entre le dommage causé au véhicule et le vélo, nous sommes en présence d'un lien unique." Dans cette enquête, la cerise sur le gâteau

s'est présentée sous la forme d'un cheveu dans les fissures du pare-brise de la Toyota. "Un test ADN a révélé que le cheveu appartenait à la victime", déclare Lieve Janssens du laboratoire de la PIF de Malines qui a passé au crible la Toyota. Ce cheveu constitue la preuve irréfutable que le cycliste a été renversé par la Toyota Landcruiser rouge du suspect. La somme de tous ces éléments a apporté des preuves écrasantes. "Au début, le suspect n'en démorait pas et niait toute implication dans l'accident", déclare Jan Van Asch. "Il déclarait avoir endommagé son véhicule en renversant un animal, un hibou. Mais plus l'enquête avançait, plus les preuves s'accumulaient. Finalement, il est passé aux aveux. Le soir en question, il rentrait d'une fête de la bière." Le conducteur a été accusé d'abstention coupable et de coups et blessures avec

la circonstance aggravante d'un délit de fuite lors d'un accident ayant entraîné des blessures pour autrui. Le tribunal de Malines a condamné l'auteur de l'accident à une peine d'emprisonnement d'un an avec sursis et à une déchéance du droit de conduire de six mois. Les observateurs se sont accordés à dire qu'il s'agissait là d'une peine relativement

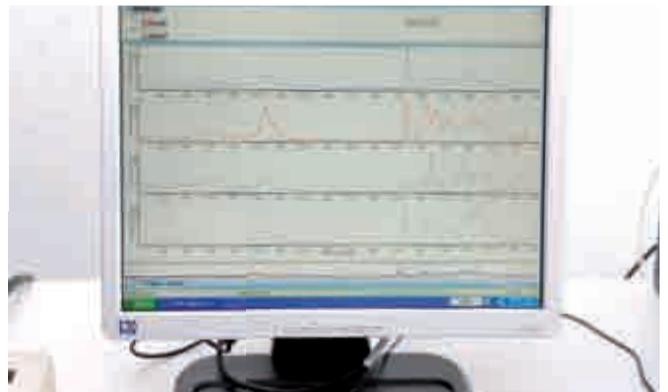
clémentine par rapport à celle infligée dans ce genre de faits. La victime a survécu à l'accident mais en garde des séquelles, et ce, à perpétuité... ■

¹ Le terme anglais 'forensic' n'a pas de réelle traduction française. Son acception couvre à la fois les notions d'expertise, de spécialisation et de légalité.

(a)
Épaisseur d'une couche de peinture : 'primer' : environ 30 microns ; couche intermédiaire : de 30 à 150 microns ; couche de couleur unie : environ 40 microns ; couche de laque métallisée : 15 microns ; couche de vernis : environ 40 microns.



(b)
Un spectre infrarouge est représenté par une courbe qui fluctue en fonction de la composition chimique de la couche de peinture.



LES DÉLITS DE FUITE EN CHIFFRES

Il ressort des chiffres des tribunaux de police que 11 520 délits de fuite ont été commis en 2008. Dans nonante pour cent des cas, il ne s'agissait que de tôles froissées, mais dans 31 cas, une personne était décédée dans l'accident. Au cours de la même année, 31 conducteurs ont été condamnés *chaque jour* en raison d'un délit de fuite. L'année précédente, le nombre de conducteurs condamnés pour la même raison ne s'élevait qu'à onze (soit 3 921 délits de fuite en 2007). Par rapport à 2006 (664), l'augmentation des condamnations en raison d'un délit de fuite était encore plus spectaculaire. La charge de la peine pour un délit de fuite varie de quinze jours à deux ans d'emprisonnement et/ou d'une amende de 200 à 5 000 euros (augmentée de 5,5 décimes additionnels). En cas de récidive, les peines sont multipliées.

Les chiffres du Fonds commun de garantie automobile révèlent toutefois que chaque année, 600 conducteurs se rendant coupable d'un délit de fuite à la suite d'un accident qu'ils ont provoqué et qui a entraîné des blessures pour autrui *ne sont pas retrouvés, ni punis*. Le Fonds commun de garantie automobile indemnise les dommages en cas d'accident impliquant un conducteur non assuré et en cas de délit de fuite, à condition qu'il y ait des lésions corporelles.