

出國報告（出國類別：訓練）

法國「維護道路安全及防制不當駕駛 行爲」國際訓練課程出國報告

服務機關：南投縣政府警察局南投分局

姓名職稱：巡官陳孟樵

派赴國家：法國

出國期間：105年9月26日至9月30日

報告日期：105年11月17日

[this page left blank intentionally]



攝影：陳孟樵

法國薩托奈營憲兵軍區機動憲兵第5軍區第2大隊第2連連徽

Région de Gendarmerie de Sathonay-Camp
Escadron de Gendarmerie Mobile 22/5 à Annecy

[this page left blank intentionally]

本報告所有照片或圖片不得轉載與連結於任何媒體

[this page left blank intentionally]

公務出國報告提要

頁數：35 含附件：否

報告名稱：法國「維護道路安全及防制不當駕駛行爲」國際訓練課程出國報告

主辦機關：內政部警政署

聯絡人／電話：林晉億／02-23930989

出國人員：陳孟樵 南投縣政府警察局南投分局巡官

出國類別：訓練

出國地區：法國

出國期間：105 年 9 月 26 日至 9 月 30 日

報告日期：105 年 11 月 17 日

分類號／目：

關鍵詞：法國、警察、交通、酒駕

內容摘要：

本篇出國報告為內政部警政署第 1 批派赴法國國際合作局參與有關交通專業課程訓練案；報告內容主要在於記錄本年度安排於法國安錫（Annecy）計 5 日的「維護道路安全及防制不當駕駛行爲」訓練期程中逐日課程相關介紹、所見所聞以及心得建議。基於隱私權考量的要求，本篇出國報告中所有照片或圖片不得轉載與連結於任何媒體。

[this page left blank intentionally]



目錄

目的.....	10
過程.....	12
行前準備—從臺北到安錫.....	12
巴黎掠影.....	13
訓練單位—法國機動憲兵第5軍區第2大隊第2連:EGM 22/5 à Annecy (安錫機動憲兵連).....	15
課程安排.....	18
星期一(9/26).....	18
星期二(9/27).....	20
星期三(9/28).....	24
星期四(9/29).....	31
星期五(9/30)—賦歸.....	33
心得及建議.....	34

[this page left blank intentionally]

目的

一入黃歇浦中，氣象頓異。從舟中遙望之，煙水滄茫，帆檣歷亂。浦濱一帶，率皆西人舍宇，樓閣崢嶸，縹緲雲外，飛甍畫棟，碧檻珠帘，此中有人，呼之欲出。然幾如海外三神山，可望而不可即也。

王韜：〈漫遊隨錄〉

「可望而不可即也」—1848 年，遙望著上海黃埔江畔開放通商後鱗次櫛比的西式建築，在晚清寫下《法國志略》、《普法戰紀》、《法蘭西志》等一系列有關法國重要著作的思想家王韜初次乍見這景致，寫下了這樣的企盼與願景。而拜科技之賜與交通便利所及，距離王韜真正遊歷踏上歐土的 149 年後，法國不再那麼遙不可及，但卻一樣令人心弛神往—那特有的法式風俗民情與藝術文化底蘊、壯麗的自然景色與超過百年的歷史建築，再再都讓人嚮往；魂牽夢縈，前往法國的理由可以有千百種，只是對於此次雀屏中選由內政部警政署遴選派賦至法國受訓的自己而言卻似乎相當單純，就是尋求自我專業領域的精進—已在相當忙碌的現職交通工作業務中，忙裡偷閒獲得些許喘息的機會，藉由國外考察研習之方式，進一步瞭解超速、酒駕及藥（毒）駕防制相關作為，以於現職工作上應用並有效防制交通事故及治安案件發生，畢竟這也是本（105）年度警政署所開辦共 13 項國際訓練課程中，唯一與交通有關的專業訓練課程。因此，藉由此次法國國際合作局（Direction de la coopération internationale）第 5 個年度所舉辦的交通專業訓練課程—「維護道路安全及防制不當駕駛行為（Lutte contre l'insécurité routière）」，不僅讓自己得以成為警政署與法國國際合作局歷年合作中第一批參與交通專業訓練的學員，也讓自己得以生平第一次踏上歐洲的國度。

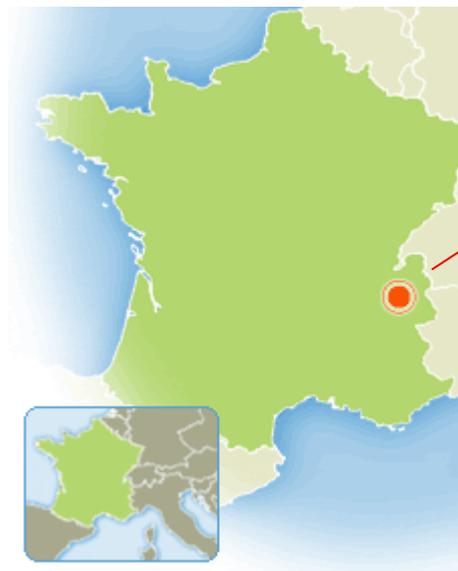
過程

行前準備—從臺北到安錫



攝影：陳孟樵

此次選定的受訓地點位在法國東南一隅素有「阿爾卑斯山裏的威尼斯」的安錫（Annecy）；原以為選定這個倚傍在湖光山水的絕美城鎮符合法國人天性的浪漫與悠閒，不過真正身歷其境參訓後，才瞭解到歷年有關「維護道路安全及防制不當駕駛行為」的交通專業訓練課程，之所以選定這個法國羅訥·阿爾卑斯大區（Auvergne-Rhône-Alpes）上薩瓦省（Haute-Savoie）的首府—水源來自阿爾卑斯山融化冰雪、也是全法國第二大的淡水湖，而有著被譽為歐洲最乾淨的湖泊「安錫湖（Lac d'Annecy）」所環繞的美麗的小鎮，並非因為它的風景宜人，而是在於它鄰近阿爾卑斯山脈主峰白朗峰（Mont-blanc）下名列現今全世界公路隧道第12長、也是法國和義大利兩國重要的跨國境行車隧道—白朗峰隧道（Tunnel du Mont-Blanc）。



安錫（Annecy）¹

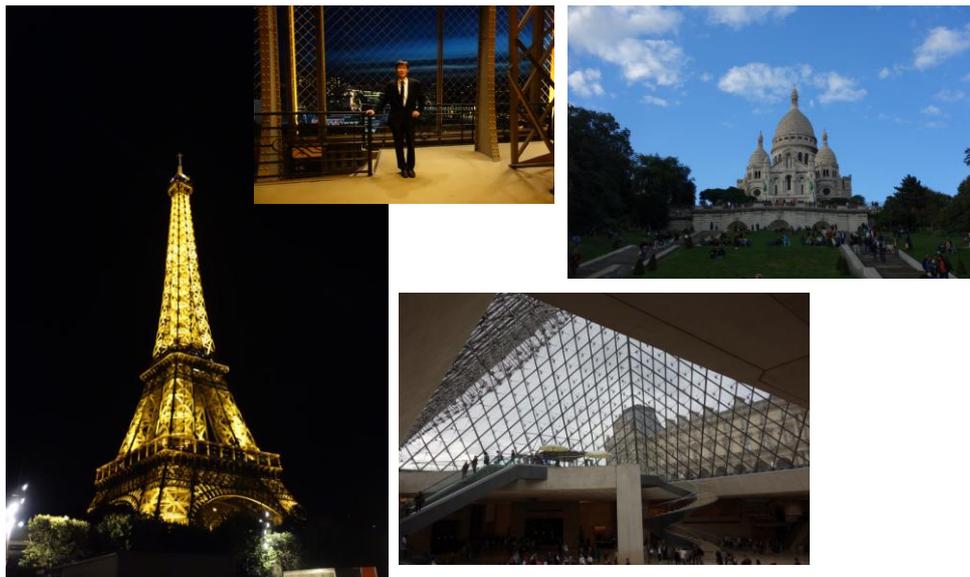
¹ 安錫地理示意圖擷取自：「Eurocamp Independent」，瀏覽日期：2016年10月10日，從：
<http://www.eurocampindependent.co.uk/campsites/overview.cfm?mc=7>。

巴黎掠影



安錫雖然位處法國，但其地理位置上距離瑞士日內瓦只需 30 分鐘的高速公路車程，相較於藉由法國境內其他城市由高鐵、國內班機或高速公路，經由日內瓦較為迅捷。然而，既然是法國境內，取徑巴黎、拜訪這個浪漫之都自然是直接的取徑方式；此外，拜訪在美國求學時期的法國巴黎同學進一步拓展與他國刑事司法單位未來的合作與交流亦是本次參訓的目的之一。因此，在行程上，本次就試著循臺北—巴黎—安錫的路徑，選擇了臺北直航巴黎的長榮航空，由桃園國際機場直飛法國戴高樂國際機場（Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle）後，在巴黎再轉搭法國國鐵（TGV）直搭相隔 550 公里的安錫抵達受訓地點；返程亦循安錫—巴黎—臺北的原路徑回臺灣。

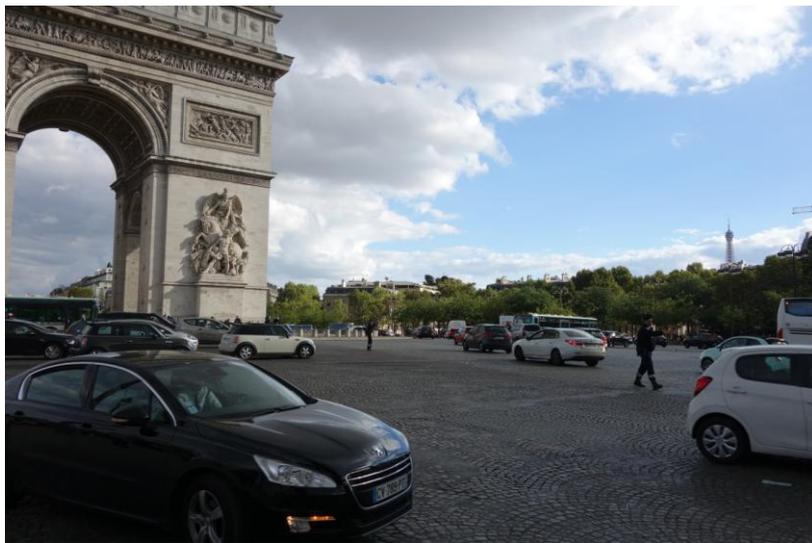
由於此次受訓期間為期 1 週（星期一至星期五），於是，在時間安排上，保留了受訓時間的前、後各 2 個週末作為在巴黎的自由行程。而這樣額外的日程與旅費大約較原先預期的費用支出多了 800 至 1,000 歐元，不過亦在巴黎停留期間，不僅遊覽了巴黎鐵塔（La Tour Eiffel）、塞納河（La Seine）、紅磨坊（Moulin Rouge）、羅浮宮（Musée du Louvre）以及凱旋門（Arc de triomphe de l'Étoile）、聖心堂（Basilique du Sacré-Cœur）等景點，也近距離地觀察到法國警察在日常街頭拖吊違規車輛、交通疏導、攤販清理等勤務的真實勤務運作。



圖·法國掠影



圖・巴黎市區內違規停車拖吊一景（2016/9/24）



圖・巴黎凱旋門下執行交通疏導的員警（2016/10/1）

訓練單位—法國機動憲兵第 5 軍區第 2 大隊第 2 連：

EGM 22/5 à Annecy（安錫機動憲兵連）



圖・第一天於營區升旗場前留影（2016/9/26）

肇始於歷史背景形成所帶有軍事警察與國家執法單位雙重性質的定位，法國國家憲兵（Gendarmerie nationale）亦為法國國內維護治安的一支重要力量，其與警察均為國內執法單位，彼此相輔相成並共同架構起法國國家社會安全維護的工作。而基於受訓期間食、宿安排的考量，本次受訓單位即選在安錫所屬轄區的法國薩托奈營憲兵軍區機動憲兵第 5 軍區第 2 大隊第 2 連（EGM 22/5 à Annecy）營區中進行²；編制上，法方隨行人員私下解釋，法國機動憲兵（la Gendarmerie Mobile）每一機動憲兵連（squadron）均由 3 位數代碼所組成，第 1 碼為所屬大隊（Groupement）編碼、第 2 碼為該所屬大隊下機動憲兵連（squadron）編碼、第 3 碼則是軍區（Region）編碼³，由於安錫所屬上薩瓦省歸屬於第 5 軍區薩托

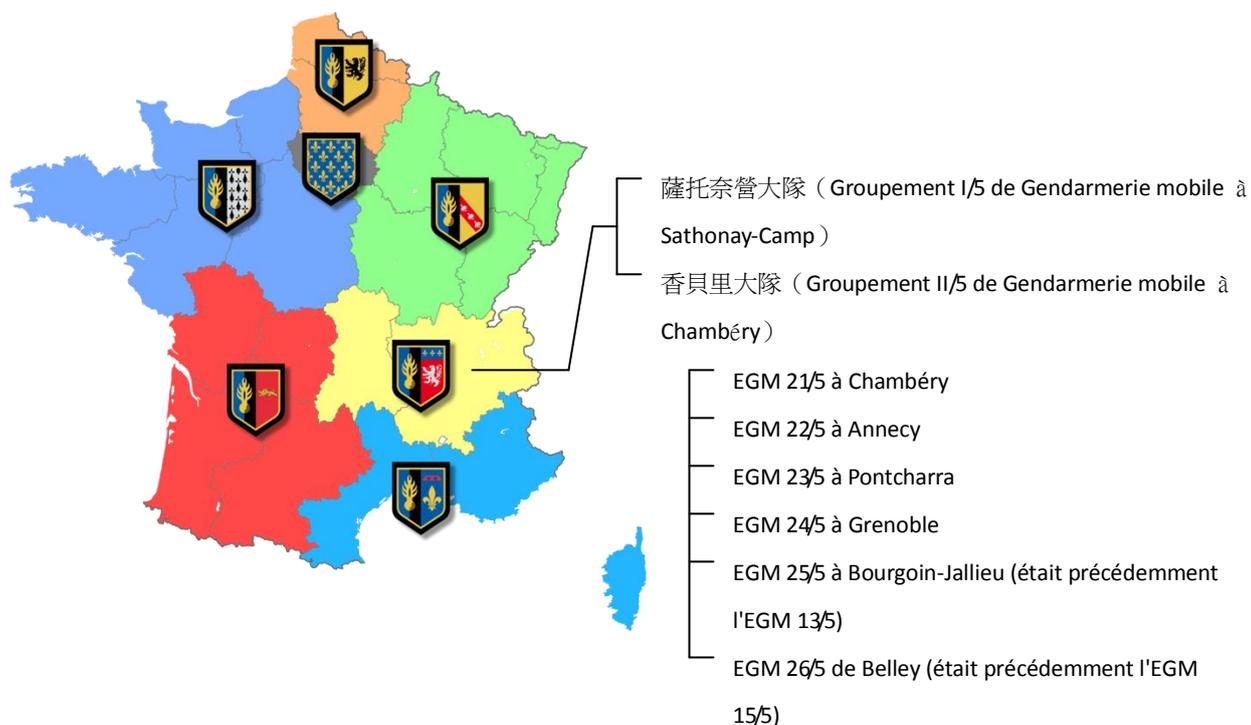
² 法國國家憲兵以地區憲兵為主要，並有空軍憲兵（la Gendarmerie de l'Air）、海巡憲兵（la Gendarmerie Maritime）、機動憲兵（la Gendarmerie Mobile）、軍備憲兵（la Gendarmerie de l'Armement）、憲兵特勤隊（GSIGN）等類型單位以因應各種不同的勤務型態；其中機動憲兵性質定位上為作為支援地區憲兵處理突發事件的預備隊，在法國屬僅次於地區憲兵的第二大憲兵力量，平時除支援地區憲兵維護公共安全外，也在地方行政長官要求下協助各級政府維持社會秩序與負責法律的執行。

相關資訊參考，蘇育平，〈憲兵制度的先驅者—法國國家憲兵（上）〉，《憲兵學術半年刊》第 55 期，民國 91 年 9 月，頁 19 至 40。

³ 由於法國機動憲兵亦同地區憲兵，以法國國土對應到法國國防部的「防衛軍區」而區分為不同的軍區（Region），軍區下分為數個憲兵團（Legion）轄區，憲兵團由大隊（Groupement）組成，惟於 2005 年取消憲兵團編制，大隊直接對應於軍區；軍區的劃分隨著時間變更有更迭，現行

奈營憲兵軍區第 2 大隊香貝里大隊 6 個機動憲兵連中第 2 連安錫機動憲兵連所負責，因此，編制代碼上即以 22/5 顯示。

圖・法國機動憲兵第 5 軍區薩托奈營憲兵軍區編制示意圖⁴



住

受訓期間住宿安排係由法國國際合作局隨行人員代訂安錫當地旅館—「阿爾卑斯酒店 (Hôtel des Alpes)」；儘管不是高星級的酒店，但因地理位置距離安錫火車站、舊城區以及商店僅幾步之遙，相當便利，環境也相當舒適。整個訓練課程之始，即在課程開始前一日 (9 月 25 日) 與法國國際合作局隨行人員在此一旅館會晤後展開。

法國僅有 7 個軍區，惟編碼上仍維持 2005 年前 9 個軍區的編碼不變。

⁴ 法國機動憲兵編制分區圖擷取自維基百科，瀏覽日期：2016 年 10 月 10 日，從：
https://fr.wikipedia.org/wiki/Groupements_de_Gendarmerie_mobile。



圖・住宿旅館

食

受訓期間午餐部分，除星期三（9月28日）因至白朗峰隧道考察而就近於當地所屬之高山憲兵連隊（Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne）餐廳午餐外，其餘均安排於安錫機動憲兵連餐廳中進行，每餐均由前菜、主餐以及甜點組成；上午課程結束後，學員、法方隨行人員與授課教師即會一同於餐廳午餐，整體而言用餐環境相當雅致。至於晚餐，亦是學員間的社交時間，則由學員自行安排，學員彼此間利用課後此一期間相約群聚小酌，相互瞭解各國之間的執法工作與生活並增進友誼。



圖・安錫機動憲兵連餐廳一隅

課程安排

受訓期間僅有 1 週的時間，課程安排上，以理論與實務併重，每天區分為上、下午時段，大致以 2 天上課、2 天實作、最後 1 天心得研習的方式為整個受訓課程的內容。

星期一 (9/26)

上午：

第一天上午的課程主要是在介紹為期一週訓練課程的內容與學員間的彼此熟悉自我介紹。本次參訓學員共有 13 名，除了臺灣警政署參訓的 2 名學員外，分別來自瑞士（4 名）、黎巴嫩（4 名）、葡萄牙（2 名）以及波蘭（1 名）等 4 個國家；參訓學員現職均為交通相關業務，除了波蘭學員為現役軍事憲兵外，其餘多為交通警察、亦有警察學校教官，平均任警職年資約有 15 年以上，官銜從佐級（Sergeant）到隊長級（Captain 或 Commander）⁵，整體而言相當資深。



圖・學員於教室中合影留念（2016/9/29）

⁵ 由於各國警察制度不一，很難由單純的官銜逐一對應到現行臺灣警察官制，因此，介紹上僅略以大概。

下午：

午餐過後的下午課程主要介紹法國道路安全概述，包括：現行法國相關道路安全組織架構、駕照管理制度與交通執法人員等 3 部分。就法國相關道路安全組織架構部分，課程內容以回顧自 1970 年以來 30 年間的法國交通肇事死亡率變化為始，初略地介紹了為了因應此一肇事死亡率所成立的相關道路安全組織架構，諸如：法國「部際道路安全委員會（Interministerial Committee for Road Safety，簡稱“CISR”）」、負責政策制訂的「國家跨部會道路安全觀察小組（National Interministerial Observatory for Road Safety，簡稱“ONISR”）」、「道路交通安全委員會（Delegation to Road Safety and Road Traffic，簡稱“DSCR”）」以及「國家道路安全委員會（National Council for Road Safety，簡稱“CNSR”）」等現行法國道路安全相關組織架構，而此等法國道路安全組織主要目的即在於防制道路危險事故之發生。

其次則是法國的駕駛執照制度。儘管在課程中法國教官僅以在法國考取駕照並不便宜、也不是件容易的事輕輕帶過，但整段的課程介紹聽起來法國似乎有著非常嚴苛的駕駛執照管制制度。在法國，一如臺灣，駕照考試也是有筆試與路考，不過在路考前卻輔以相當程度的時數與里程門檻要求，並且路考是實際道路駕駛；此外，有著駕照計點制，一般正常的駕照為 12 點，但是初次領到的新駕照（“Apprenti”，即「新手學徒」駕照）僅有 6 點，之後每 1 年增加 2 點，亦即，要到 3 年後才有完整的 12 點，而遇有交通違規時，則視情節扣 1 至 6 點，若駕照點數扣光，至少禁止駕駛 6 個月，並且得重新通過筆試後才能拿回駕照。新手駕照不僅在點數上有所限制，相關交通規定亦有不同，諸如：新手駕照速限也比一般正常駕照低，時速 130 公里的高速公路上，新手駕照的速限只有時速 110 公里。

最後，則是法國交通執法人員的簡介。法國國家警察的組織亦設立於法國內政部（Ministère de l'Intérieur）之下，並統一由法國國家警察總局（Direction Générale de la Police nationale，簡稱“DGPN”）綜理；在國家警察總局下，並有國家警察事務局（La direction des ressources et des compétences de la police nationale，簡稱“DRCPN”）、公共安全中央局（Direction centrale de la sécurité publique，簡稱“DCSP”）、司法警察中央局（La direction centrale de la police judiciaire，簡稱“DCPJ”）、保安機動隊中央局（La direction centrale des compagnies républicaines de sécurité，簡稱“DCCRS”）以及國際合作局（a direction de la coopération internationale，簡稱“DCI”）等分支機構，負責處理各自業務職掌。而正如其為權力分立思想的起源地，法國警察採取嚴格的司法、行政分

立雙重屬性，僅限於具有司法警察身份，始享有一定的司法偵查主體地位，亦即，僅有司法警察才可以執行搜索或逮捕；一般警察於遇有逮捕或需搜索之情況、或執行與追查犯罪有關之臨檢，均須藉由報告司法警察先行研判並通知檢察官。而制度設計上，法國司法警察資格分爲：「司法警察官（officier de police judiciaire，簡稱“OPJ”）」、「司法警察（agent de police judiciaire，簡稱“APJ”）」以及「助理司法警察（les agents de police judiciaire adjoints，簡稱“APJA”）」等 3 級，一般警察必須擔任警察工作 5 年以上並通過考選甄試，才可以具有司法警察身份；而藉由課間與法方隨行人員閒談，該項考試並不容易，具有一定難度，通過率僅約 5 成。由於員警可能同時具有司法、行政雙重屬性並且非每一位員警均具有司法警察身份，因此，區分上，司法、行政警察的身份係以制服繡釦與繡章顏色作爲判別，亦即，儘管爲同一官階，具有司法警察身份的員警制服繡釦與繡章爲黃色；反之，不具有司法警察身份的員警同一制服上的繡釦與繡章則爲白色。

最後，則是有關同樣與警察均爲交通執法人員的法國國家憲兵的相關介紹。基於交錯共生的歷史背景，法國國家警察主要基於拿破崙時代城市管理所形成，而確立於法王路易十四（Louis XIV）的法國國家憲兵（Gendarmerie）—這群配帶武器負責法國國土安全的人（les gens d'armes），則是因應歷史背景下法國國王統治所需，起源於英法百年戰爭後成立的「法國騎兵團」（Maréchal de France），在戰時負責監控軍隊士兵、平日則是在國王的徵調下控制恣行不法的領地代理人，並於日後歷史脈絡逐步演變成爲巡守隊負責治安職務。法國國家憲兵在法國國內維護治安事務，基本上與國家警察一樣同爲國內執法單位，享有一定執法權限，因此，就道路安全而言，亦屬交通執法人員而得獨立運作執行交通執法工作。以本次受訓基地所屬的法國機動憲兵第 5 軍區第 2 大隊第 2 連而言，其現有編制計有：4 名軍官（Officers）、102 名士官（sous-officiers）、29 名憲兵輔助人員（Gendarmerie Adjoints）以及 1 名職員（personal civil），主要即在於執行所屬安錫地區的交通執法工作。

星期二（9/27）

上午：

星期二上午 9 時爲法國酒後駕車相關防制法令的介紹。由於在法國日常生活中亦以飲酒作爲搭配餐食的一種享受，課程上先由法國相關的數據顯示一般正常飲酒與可能出現過量的危險作爲開始：約 85% 的酒後駕車駕

駛人死於酒駕事故、而在 2015 年大約有 1,000 人死於酒駕，其中又以南法最為嚴重，平均 2 至 3 件交通事故中就有 1 件是酒後駕車所造成；對此，法國當局於 2010 年開始即採行一連串的相關措施遏止酒駕風氣。就相關法令設計上，法國單純為酒後駕車的酒測值標準係訂於 0.4 毫克之間，若酒測值逾 0.4 毫克，則以刑事責任論處，刑罰為 4,500 歐元罰金或最高為 2 年有期徒刑並當場扣車禁止駕駛；反之，若酒測值介於 0.25 毫克到 0.4 毫克之間，則課予行政責任，處罰為罰鍰 135 歐元、亦同時扣駕照點數 6 點。此外，在酒測上，法國亦課予駕駛人一定配合的義務。在 2012 年，法國曾規定所有在法國境內駕駛車輛的駕駛人均須隨身攜帶一次性(拋棄式)酒測器吹嘴，以作為駕駛人在面臨警察攔檢時作為自身的檢查之用，相關規定並對未攜帶的駕駛人處以 10 歐元左右罰鍰。而就酒精測試儀器，以吹氣式為主要，早期的儀器非常笨重，約 10 公斤，現今已逐步朝向輕便可攜帶型設計，重量已大幅減輕至大約 80 公克左右。執法作為是課程討論中最熱烈的部分，以法國而言，疑似為酒後駕車的駕駛人有 2 次測試機會，並得選擇其中之一的酒測值作為認定標準，酒精測試儀器並未有列印功能，所測得相關數據存放於機器之中，仍以司法警察出具書面報告作為證據。



圖・教官 Dominique Benezeth 課堂中展示攜帶型酒測器 (2016/9/27)

法國酒後駕車相關防制法令介紹課程進行至上午約 10 時左右，即移至法國機動憲兵第 5 軍區第 2 大隊第 2 連營區的升旗場參加該連舉行的一個儀式 (ceremony)；儀式內容亦如同在臺灣受訓期間定期舉行的朝會，有升旗、校閱連隊重型機車、表彰與頒發證書予憲兵隊員、連隊指揮官精神講話等，整個流程約 30 分鐘。由於參訓學員亦組成一個排參與此次儀

式接受校閱，儀式進行中全程禁止攝影，因此，僅提供儀式前與儀式後的幾幀合影照片與說明作為留念。



圖・儀式前營區升旗場（2016/9/27）



圖・儀式後與法方人員以及其他學員間合影留念（2016/9/27）
（左上：波蘭學員；左下：葡萄牙學員）

下午：

下午課程主要為現行法國取締超速行駛相關作為的介紹—即雷達測速儀（Radars）。而在上課前授課教官 Dominique Benzeth 則帶領了學員們至其轎車展示車上所配置的酒測引擎發動裝置—每當開車前均須朝此一裝置吹氣，若顯示酒測值過高，則車輛引擎點火裝置將被電腦所停用，無法發動車子；預計此一防制酒駕設備將與車輛保險費制度連結並於 2017 年為全法車輛基本配備。



圖・教官 Dominique Benzeth 示範酒測引擎發動裝置（2016/9/27）

而就法國取締超速行駛作為上，現行法國道路速限標準依道路類型、氣候狀況以及所持駕照類型（學習駕照、新手駕照）而有不同規定，以高速公路而言，一般情形速限固為 130 公里，但可能因為氣候出現雨和其他降水情形而降為 110 公里、或因能見度低於 50 公尺再降為 50 公里；而決定速限權限屬於所授權之交通警察機構（省長和地方當局）。

	Autoroute	Route à 2 chaussées séparées	Autres routes	Agglomération ANNECY
Conditions normales	130	110	90	50
Pluie et autres précipitations	110	100	80	50
Visibilité inférieure à 50 m	50	50	50	50

圖・法國道路速限示意圖（2016/9/27）
（擷取自教官 Dominique Benzeth 課程講義）

至於取締超速行駛相關取證上，則以雷達測速儀為主要。課程中快速地瀏覽了各式雷達測速儀：一般所熟知傳統以在地面埋設感應線圈組量測的「固定式測速雷達 (Radar vitesse fixe)」以及將感應式裝置架設於固定箱體內的「區速式雷達測速儀 (Radar discriminant)」或「均速式雷達測速儀 (Radar vitesse moyenne)」，甚而以行動裝置載運感應式裝置的「嵌入式雷達測速儀 (Radar vitesse embarqué)」等；另外，藉由新進紅外線雷射測速原理的「新一代雷達測速儀 (Radar mobile nouvelle génération)」，依其雷達測速儀應用地點而有「紅燈雷達測速儀 (Radar feu rouge)」、「平交道雷達測速儀 (Radar passage à niveau)」與「雷達站 (Radar chantier)」等類型。

星期三 (9/28)

上午：

整個訓練課程的核心之一在於星期三上午參訪白朗峰隧道。由於安錫距離法國與義大利交界的白朗峰間還有 1 小時左右的車程，因此，當日參訪行程於早上大約 7 點在旅館內完成早餐會面後，隨即動身前往滑雪勝地、也是攀登白朗峰起點的夏慕尼 (Chamonix)。



圖・前往白朗峰途中全體學員合影 (2016/9/28)

在正式進入白朗峰隧道前，法方隨行人員帶領學員至山下一處固定地磅站參訪該處機動憲兵隊攔查大型貨車的實際運作情形，憲兵隊員因參訪學員的到來示範了對駕駛人實施酒精呼氣測試以及毒物測試，於是，也在實作過程中真正見到了用以測試駕駛人生理毒物反應的藍色小盒子—可攜式唾液定量檢測儀。關於酒測的施作部分，基本上作法與現行臺灣相似，然而，在法國對駕駛人呼氣酒精測試器的施作僅為初步檢測，亦即，一旦使用呼氣酒精測試器發現駕駛人有酒精反映後，駕駛人須進一步接受舉證呼氣測試儀（Evidential Breath Tester）的測試以為證據保全；此外，實作中與機動憲兵隊隊員的閒談中瞭解到，為維持長途車程所需體力，法國大型貨車駕駛往往尋求毒品提神，因此，毒駕在法國儼然已成為一項課題。



圖・葡萄牙學員示範酒精呼氣測試（2016/9/28）



圖・舉證呼氣測試儀（Evidential Breath Tester）（2016/9/28）



圖・可攜式唾液定量檢測儀使用解說（2016/9/28）

在固定地磅站作短暫的參訪停留之後，即在機動憲兵隊分隊長騎乘重機的帶領下正式前往 20 公里外的白朗峰隧道。在進入行控中心聽取簡報前，白朗峰隧道的工作人員在隧道前停車廣場向學員們展示了白朗峰隧道專用二代隧道救援消防車「VSAT 13000 S」。針對 1999 年白朗峰隧道內發生的火災事件，義大利的消防車製造商「布雷西亞防火國際有限責任合夥企業社（Brescia Antincendi International S.r.l；簡稱「BAI」）」為白朗峰隧道量身打造了一系列的隧道專用救援消防車；最先的一款採用雙車頭設計的「Janus 4000」在 2000 年服役，而經過不斷的改良與採納使用「Janus 4000」後消防員的實際需求意見，該公司更先進的「VSAT 13000 S」原型車在 2012 年抵達白朗峰隧道，並且 3 輛正式的「VSAT 13000 S」隧道專用救援消防車隨之於 2013 年開始在白朗峰隧道服役。白朗峰隧道專用二代隧道救援消防車「VSAT 13000 S」本身即是針對高溫、低能見度的隧道救災環境加以設計，車體內部能夠承載 4 名消防員、罐體可以攜帶 12,150 公升水以及 1,000 公升的消防泡沫，加大驅動扭力的引擎發動機運作下具有 100 公里以上時速，並且強化的前保險槓可以讓車輛在道路上清除最大重量 3.5 噸的障礙物；此外，藉由 4 個 LED 投影機與可以輕易識別操縱桿位置的設計讓處於密閉式座艙的消防員可以在低能見度的煙霧中操控高壓水炮執行救災任務。

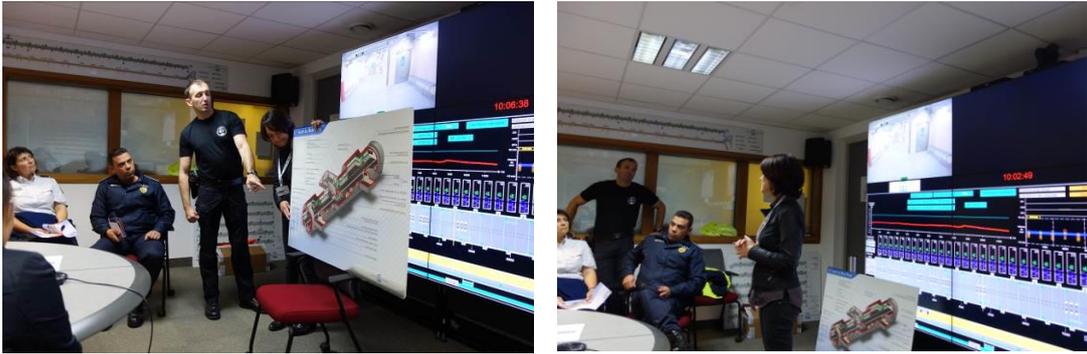


圖・隧道救援消防車「BAI MODEL VSAT 13000 S」(2016/9/28)

而在展示白朗峰隧道專用二代隧道救援消防車後，白朗峰隧道工作人員則是引領學員們進入白朗峰隧道位處法國端的行控中心進行簡報。連接法國與義大利的白朗峰隧道開通於 1965 年，長 11.6km、寬 8.6m，每天平均超過 4,000 輛車通行。白朗峰隧道現在為人所熟知的在於 1999 年 3 月 24 日發生的隧道火災事件，該一事件造成 39 人死亡，白朗峰隧道並於 2000 年至 2002 年間封閉隧道重新設計及建造。因應隧道火災事件後，現行白朗峰隧道的管理措施最重要的為利用數位攝影機獲取影像自動偵測異常事件的技術，例如火災、塞車…等狀況；自動影像偵測分析技術應用於管制隧道內的車輛密度，以將車輛密度維持在一定安全數目內，避免隧道內空氣品質劣化，並危害安全與相關反應機制，亦有自動偵測設備偵測隧道內車輛車體外殼的溫度以及隧道內溫度，以瞭解隧道內是否有相關異常反應。此外，為了避免火災發生時隧道內濃煙擴散影響逃生人員脫逃，隧道內通風系統係採行集中排煙式，同時，為了避免因隧道內壓力影響排煙造成煙霧快速流動情形，隧道內設計有大型風扇控制隧道內縱向風速，以使火災發生時產生之濃煙得以快速排出。



圖・白朗峰隧道口 (2016/9/28)



圖・白朗峰隧道行控中心內部監控設施解說（2016/9/28）

行控中心內的簡報結束後則是在白朗峰隧道工作人員的引導下進入隧道內參訪隧道下的緊急避難室。緊急避難室的設置在於隧道發生緊急事故時供相關人員逃生之用，白朗峰隧道內設有共計 37 座的緊急避難室，緊急避難室內設有飲水裝置、醫療急救箱等，並有緊急電話可與行控中心聯絡，行控中心亦有閉路影像系統監看避難室內的動態，並可利用緊急避難室的擴音器材向避難人員廣播。而因應隧道火災事件後因相關人員無法迅速逃離到隧道外的缺陷，白朗峰隧道於重新修建後則於每一緊急避難室增設連結隧道下方通風管道的階梯，以利相關人員於事故發生時得以藉由隧道下方通風管道連結到隧道外。

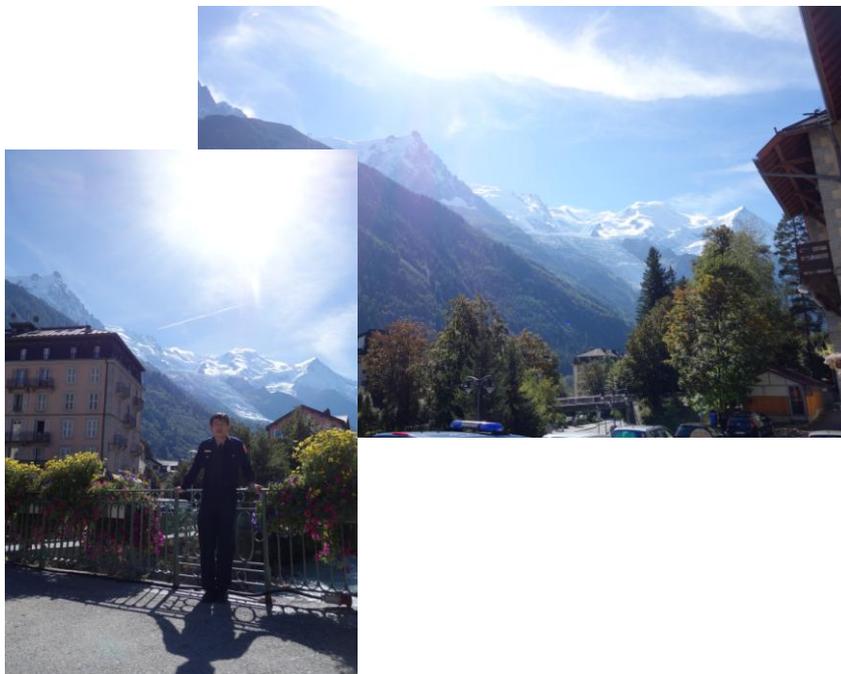


圖・白朗峰避難室內以緊急電話與行控中心通話（2016/9/28）



圖・白朗峰隧道下方通風管道法國與義大利交界處留影（2016/9/28）

白朗峰隧道參訪約於 11 時結束，結束後學員們即前往在夏慕尼高山憲兵連隊（Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne）的餐廳午餐；而趁著午餐過後的休息時間，法方隨行人員帶領著學員們在這個美麗的度假城市留影。



圖・白朗峰下留影（2016/9/28）



圖・夏慕尼留影（2016/9/28）

下午：

午餐過後即自白朗峰隧道返回安錫附近鄰接的高速公路收費站與法國安錫機動憲兵連一同執行路檢勤務。基本上高速公路路檢相關勤務運作與臺灣相似，在取締超速行駛上係於收費站前一定距離架設雷達測速儀，遇有測定超速車輛時則通知位於收費站的機動憲兵隊員加以攔停至收費站旁的休息區。路檢中安錫機動憲兵連隊員向學員們展示了執勤車輛的相關設備，亦讓學員們從中觀摩機動憲兵舉發通知單之填具、拖吊車輛等勤務作為。



圖・安錫高速公路執勤留影（2016/9/28）

星期四 (9/29)

上午：

第四天課程為有關毒駕課程的相關介紹，課程亦由教官 Dominique Benzeth 講授。課程係由毒駕的成因介紹開始，諸如：大麻 (cannabis)、海洛因 (heroin)、古柯鹼 (cocaine)、尼古丁 (nicotine)、一粒沙 (LSD)、搖頭丸 (Ecstasy)、安非他命 (amphetamine) 等現行常見使用的毒物、使用方式以及其等對於視覺、距離判斷、反應時間等的影響。毒物對於人體生理造成的影響、繼而對於駕駛行為影響的相關研究報告已有相當數量，並為臺灣所熟知，而就其預防與相關監管措施上，法國係以可攜式唾液定量檢測儀作為測定。可攜式唾液定量檢測儀係一小方盒，使用上需先將盒蓋推開將內部化學物質壓碎，並由受測者在盒蓋測試端舔舐以取得受測者唾液後，再將盒蓋推回，等待約 10 分鐘檢視方盒顯示區內呈現紅線狀態為陽性或陰性作為測試結果。目前法國實務上所使用的「可攜式唾液定量檢測儀」可檢測大麻、安非他命／搖頭丸、古柯鹼等 3 類型，而由於此種檢測方式僅為初步檢測，不能作為使用毒物證明的依據，因此，若於實務上個案中發現唾液定量檢測儀呈現陽性時，則需進一步抽血進行血液測試。經由課程中的閒談交流，法方隨行人員表示，1 個可攜式唾液定量檢測儀大約 15 歐元左右，然而，若包含血液測試，整個程序 1 個受測者所需費用約 200 歐元左右。



圖・法國可攜式唾液定量檢測儀 (2016/9/29)
(擷取自教官 Dominique Benzeth 課程講義)

下午：

星期四的下午是個悠閒的時段，由於課程安排上與安錫機動憲兵連執行路檢勤務係訂於晚間 21 時開始，因此，學員們即利用此一中間空檔時段休息或遊覽安錫。



圖・安錫遊覽留影（2016/9/29）

夜間路檢訂於安錫附近的一個交流道，編組上，學員間分爲 2 組與安錫機動憲兵連共同執勤，勤務內容與在高速公路收費站大致相同，惟執行上機動憲兵連隊員著重在攔查相關車輛執行酒測以使學員對於法國取締酒後駕車勤務有更進一步的體驗。而由於 3 個多小時的執勤時間與法國機動憲兵連隊員和法方隨行人員有著較爲近距離與密切的互動，於是隨意間的閒聊也對於法國警察的運作有了更多的瞭解，諸如：勤務時間安排雖同爲 24/7 的模式，但法國警察有著更爲完整的休假保障與休息時間；法國同時以國家憲兵與國家警察「雙軌」主體維護治安事務，然而二者間對於警察工作認同的想像上也有著差異；法國執法情境也面臨著嚴峻的挑戰，由於安錫本身爲屬於富庶繁榮的鄉村地區，民眾對於警察的執法作爲相對較爲配合，反之，愈走向都市化的城市（如里昂），民眾對於警察的取締作爲亦有反蒐證或較爲激烈的行爲出現。



圖・夜間路檢情形（2016/9/29）

星期五（9/30）—賦歸

最後一日的課程安排為心得分享、課程意見調查以及頒發證書。由於前一夜執勤至凌晨 24 時，於是，早上課程即稍稍向後訂於 9 時開始。9 時在教室內進行課程意見調查以及簡單的心得分享、討論後，隨即移往安錫機動憲兵連餐廳旁的交誼廳頒發證書。頒發證書儀式簡單隆重，由法方國際合作局主管與安錫機動憲兵連的隊長、中隊長依序唱名頒發證書；頒發證書儀式後有個小酒會，席間彼此並交換禮物，最後學員間甚至將自己身上的警察徽章交換留念。小酒會後的午餐是各自啓程賦歸的時間，結束了這整整 1 週的研習訓練課程。



圖・頒發證書儀式（2016/9/30）

心得及建議

初次乍見安錫，是種驀生怯然，直至親臨置身於這座中古世紀小鎮，深深為其靜謐與蘊含的歷史脈絡所浸淫—「我的心靈被安錫的流水蕩滌至淨，正好懺悔。」，一如法國哲學思想家盧梭（Jean-Jacques Rousseau）在這座小鎮 12 年時光所留下的片語只辭，5 天的訓練參訪，或在由小島宮（Le Palais de l'Isle）宮殿尖角一分為二的運河圍繞中徘徊、或在舊城區古老清雅樓房橙紅的屋瓦與堆疊雪白的山峰層層交織覆蓋下踟躕，每日課餘之時總在這樣幽靜恬美的氛圍中度過，原有交通工作日復一日永無止盡的勤務步調不再，彷彿與世隔絕的重生，而有了休息與反思的時間。

訓練參訪中所見所聞，言猶在耳，也似曾相似，事實上，重建後的白朗峰隧道早已有著前人訪視留下的足跡，而課程中教官拿著酒測器對著來自臺灣的自己說這款酒測器臺灣也有的畫面依舊浮現在腦海，酒測器、雷達測速儀、隧道管制等拜科技之賜也已在現今的臺灣生活中隨處可見；在執行取締酒駕、超速的勤務相關作為上，二度與法國機動憲兵隊實作中近距離的觀察，法國與臺灣就勤務部署相差無幾、亦相去無若，期間最大的差異或許在於法國裝備器物的完善，已藉由數位科技辨識車牌等監理資料系統輔助在第一線執勤的員警以省去過濾判斷的時間並獲得完整的訊息，服制也非千篇一律而係以執勤員警的舒適與便利考量因應不同場合設計，然而，這臺灣與外國的差異中間並非僅僅只是裝備器物、服制等形式面向上，或許，更多的差異似乎在於心態與觀念等實質內涵，裝備器物、服制等形式面向只是個表象，正所謂毒駕其實對於臺灣並不是一個陌生的名詞，就「道路交通管理處罰條例」第 35 條第 1 項第 2 款中即對於吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品等之駕駛行為即有所規範，然而，這款在民國 92 年即制訂的條文在實務上卻似乎未曾真正落實過，直至這 1 年臺灣自製的可攜式唾液定量檢測儀⁶開始問世前，相關的配套措施只是空中樓閣，對於這樣的付諸闕如也有著習以為常、不以為意，而在現代這個已由網路連結的時代裡，法國、甚至世界各國的相關制度典章唾手可得，更多的差異或許僅僅只在於對於理念價值的實踐過程，是種在自己生活的這片時空環境裡，利用有限資源實現最大理想向度的務實態度，而無待他求。實際上，天性浪漫的法國卻也更為務實，二

⁶ 吳柏緯（報導），「唾液檢測 K 他命 10 分鐘搞定」，《自由時報》2016 年 9 月 7 日，瀏覽日期：2016 年 10 月 29 日，從：<http://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/1819101>；黃麗芸（報導），「5 分鐘判讀有無拉 K 科技部研發唾液快篩」，《中央通訊社》105 年 9 月 7 日，瀏覽日期：2016 年 10 月 29 日，從：<http://www.cna.com.tw/news/afe/201609070243-1.aspx>。

度實作過程中對於法國執法的細膩度留下了深刻的印象，而安排在這座孕育了法國哲學思想家盧梭的安錫小鎮的訓練參訪並非在於貪戀其絕美宜人，而是在於這是歷經意外悲劇卻在拾起經驗後重新運作的白朗峰隧道的一個最為接近的起始點。在這距離踏上歐土的王韜所名列名賢先哲的盧梭得以蕩滌懺悔的安錫小鎮將近 288 年後的今日，或許典章器物的交流取法仍是種主流，但有種鉛華下的反璞歸真才是真正體悟的孤寂之感，而在旅居美國數年已習慣西方文化下的生活與步調後，再踏上歐洲面對著處處皆是精心雕琢並經歷史淬煉後所留下的舊址遺跡，這樣的感受益加鮮明。

[FIN]