

2001 - 2004

**Bilan
d'activité du
Conseil national de
la sécurité routière**

Bilan d'activité du Conseil national de la sécurité routière 2001 – 2004

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), créé par décret du 28 août 2001, est un organisme composé d'élus, de représentants des entreprises et associations intéressées par la sécurité routière ainsi que des représentants de l'administration. Le Conseil a pour mission d'être un lieu de débats et de proposition sur la sécurité routière. Il est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Le Conseil qui était composé de 48 membres pendant son premier mandat, a été élargi à 53 membres le 7 février 2005.

Au cours de ces trois années d'activité, le Conseil est intervenu en votant des résolutions contre l'amnistie et contre la modification de la loi Evin.

Une commission ad hoc a fait des propositions en matière de communication en sécurité routière.

Le conseil a également approuvé un rapport sur l'amélioration du traitement des infractions et fait neuf recommandations sur la connaissance (observatoires locaux de comportement) sur l'infrastructure (signalisation, et certification qualité), sur le véhicule (limiteur de vitesse, avertisseur de non-port de la ceinture) l'aide aux victimes et à leur familles.

Il a débattu également sur la base de rapports du comité des experts sur les questions des feux de jour, de l'abaissement du taux d'alcool, la limitation pour les jeunes de la conduite de véhicules puissants.

Par ailleurs, pour mieux connaître l'opinion des français sur la sécurité routière, le Conseil a commandité un sondage sur l'opinion des français sur la politique menée et les actions envisageables dans le domaine de la sécurité routière.

Ce bilan est l'occasion de présenter les thèmes abordés et discutés par le CNSR ainsi que les positions qu'il a prises.

Mars 2005

SOMMAIRE

PRESENTATION DU CNSR	5
INTRODUCTION	7
I - LES THEMES DISCUTES PAR LE CNSR	9
1. L'amnistie en matière de contraventions et de délits routiers.....	11
2. L'amélioration du traitement rapide des infractions en matière de limitation de vitesse.....	13
3. Une communication efficace sur la sécurité routière	15
4. L'abaissement du taux d'alcool.....	17
5. L'opinion des français (sondage IFOP) avril 2003.....	19
6. Les jeunes et les véhicules puissants.....	23
7. La modification de la loi EVIN	25
8. Les feux de jour.....	27
II- LES NEUFS RECOMMANDATIONS DU 22 OCTOBRE 2004	29
1. L'amélioration de la connaissance (fichier accident, PV, REAGIR).....	31
2. L'observation des comportements.....	35
3. L'enregistreur de contexte.....	37

4. L'aide au respect de la loi (Limiteur volontaire de vitesse, avertisseur de non-port de la ceinture)	39
5. La signalisation des limitations de vitesse	41
6. La certification-qualité pour la sécurité routière des gestionnaires de réseaux routiers	43
7. Le traitement des obstacles latéraux « La route qui pardonne »	45
8. Prévention du risque routier en entreprise	47
9. L'aide aux victimes et à leurs familles	51
 CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES :	 53
 ANNEXES	 55
 ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DES RÉUNIONS DU CNSR	 57
 ANNEXE 2 : LES RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE CNSR	 63
 ANNEXE 3 : LES THÈMES ABORDÉS PAR LES COMMISSIONS PERMANENTES	 65
 ANNEXE 4 : LE COMITÉ DES EXPERTS	 69
 ANNEXE 5 : LA LISTE DES MEMBRES DU CNSR	 711

PRESENTATION DU CNSR

Le 25 octobre 2000, le Comité interministériel à la sécurité routière¹, décidait la création du Conseil National de la Sécurité Routière. Créé par décret le 28 août 2000, il est installé le 25 octobre 2001.

Ce conseil est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics menée en matière de sécurité routière. Ces principales missions sont :

- proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière,
- et procéder à des évaluations des actions engagées.

Le comité interministériel à la sécurité routière du 31 mars 2003 a souhaité que désormais le CNSR tienne toute sa place en tant qu'instance d'échange et de concertation en matière de sécurité routière. A cet effet, le décret du 31 mars 2003 a institué une mission d'information permanente chargée de préparer et de faire connaître les travaux du conseil et il a également élargi la composition du conseil à deux représentants des professions médicales et associations œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique.

Afin d'améliorer la représentativité du conseil, notamment celle des jeunes, le décret du 7 février 2005 a ajouté cinq nouveaux membres au collège des représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière, le faisant passer de 12 à 17. Et dans un souci de rationalisation, ce même décret a changé la dénomination de la mission permanente en bureau du CNSR.

Le CNSR se décompose en plusieurs entités distinctes qui travaillent de concert pour lutter contre l'insécurité routière. En séance plénière, le CNSR regroupe 53 membres (un président, trois personnes qualifiées, dix représentants du Parlement, des collectivités locales et des institutions nationales concernées, huit représentants d'entreprises ou institutions intéressées par la sécurité routière, deux représentants des professions médicales et des associations et fondations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, dix-sept représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière et douze représentant de l'administration). Par ailleurs, quatre commissions permanentes sont chargées de faire des propositions de recommandations au Conseil. Le comité des experts de la sécurité routière est chargé d'éclairer les travaux du conseil et le bureau prépare et fait connaître les travaux du Conseil.

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière assure le secrétariat du CNSR.

¹ Composé des ministres concernés et présidé par le premier ministre.

INTRODUCTION

Le CNSR est arrivé au terme de son premier mandat et vient d'être renouvelé. Le moment était donc venu de faire un premier bilan de ces trois années d'activité.

Au cours de ces années, le Conseil est intervenu dans de nombreux domaines.

Il a d'abord pris position sur des débats d'actualité en votant des résolutions contre l'amnistie et contre la modification de la loi Evin.

Le conseil est intervenu dans la préparation de la mise en place du contrôle automatisé en approuvant un rapport sur l'amélioration du traitement des infractions

Il s'est intéressé à la communication en sécurité routière en créant une commission ad hoc qui a rédigé un rapport.

Le conseil a débattu également sur la base de rapports du comité des experts sur les questions des feux de jour, de l'abaissement du taux d'alcool, la limitation pour les jeunes de la conduite de véhicules puissants.

Les commissions mises en place en octobre 2003 ont préparé neuf recommandations sur la connaissance (observatoires locaux de comportement) sur l'infrastructure (signalisation, et certification qualité), sur le véhicule (limiteur de vitesse, avertisseur de non-port de la ceinture) l'aide aux victimes et à leur familles.

Enfin, pour mieux connaître l'opinion des français sur la politique de sécurité routière deux ans après le début de la baisse de l'insécurité routière, le Conseil a commandité un sondage sur l'opinion des français sur la politique menée et les actions envisageables dans le domaine de la sécurité routière.

Le présent rapport d'activité est l'occasion de présenter les thèmes abordés et discutés par le CNSR ainsi que les positions qu'il a prises. C'est ainsi que sont mis en exergue les principaux sujets abordés par le CNSR (I), les neuf recommandations adoptées par le CNSR (II). En annexe, sont repris la synthèse des réunions du Conseil, les résolutions qu'il a adoptées et les travaux des commissions permanentes et du comité des experts de la sécurité routière.

I - LES THEMES DISCUTES PAR LE CNSR

1. L'amnistie en matière de contraventions et de délits routiers

A l'approche de l'élection présidentielle, nombreux étaient ceux qui s'inquiétaient de la recrudescence des infractions routières, en raison de l'attente par les conducteurs d'une prochaine amnistie.

Lors de la séance inaugurale du conseil le 26 octobre 2001, monsieur Dosière, président du conseil a proposé comme geste symbolique de prendre une résolution contre toute amnistie pour les infractions au Code de la route à la faveur des élections présidentielles de 2002.

Les membres du CNSR se sont posés la question sur la forme que devait prendre leur action. Certains voulaient un positionnement très précis, d'autres favorisaient une position suffisamment large pour mettre chacun des candidats à la présidentielle devant leurs responsabilités : c'est cette dernière option qui a été retenue. Certains des membres considéraient que cette prise de position était prématurée dans la mesure où le CNSR commençait juste son activité. Mais si le conseil voulait faire preuve d'efficacité, il lui fallait agir et donc prendre cette résolution, qui permettrait une prise de conscience de l'opinion publique, vu la dangerosité de la route.

La résolution a donc été envoyée au Président de la République, au Premier ministre, à 17 partis politiques et à 11 candidats déclarés.

2. L'amélioration du traitement rapide des infractions en matière de limitation de vitesse

L'amélioration de la rapidité du traitement des infractions constatées a fait l'objet d'un rapport de M. Pélissier². Ce rapport écarte la dépénalisation qui n'est pas une solution principalement parce qu'elle ne réduit pas la charge pour la Justice³ et qu'il faut surtout chercher à simplifier et rendre plus efficaces les procédures. Pour cela, le rapport propose de :

a) créer une présomption de domiciliation

Vu la fiabilité du fichier national des immatriculations qui reste aléatoire, la présomption de domiciliation à l'adresse déclarée lors de l'établissement du certificat d'immatriculation ou ultérieurement, par déclaration à la préfecture ou par lettre recommandée, lors de changements de domicile, permettrait de revoir l'ensemble de la procédure de l'amende forfaitaire.

Les quelques situations particulièrement injustes qu'une telle présomption de domiciliation pourraient créer pourront être traitées par le biais du recours en grâce ou laissées à l'appréciation du ministère public ou de son délégué.

En ce qui concerne le cas de changement de propriétaire du véhicule, le code de la route impose déjà au vendeur d'informer le préfet de cette mutation en indiquant l'identité et le domicile déclarés par l'acheteur.

Il n'en demeure pas moins que parallèlement, le recours à la présomption de responsabilité du propriétaire doit être maintenu et surtout véritablement appliqué, notamment pour traiter le problème des véhicules conduits par diverses personnes (véhicules de société notamment).

b) forfaitiser l'ensemble des contraventions au code de la route

Sans dépénaliser les infractions routières, puisque le droit d'accès à un tribunal impartial et indépendant continuera à s'exercer auprès du juge de police, le traitement de l'ensemble des contraventions au code de la route par le biais d'une procédure de l'amende forfaitaire rénovée aurait pour effet de permettre un traitement rapide de l'ensemble du contentieux, d'accroître l'égalité devant la sanction et ce d'autant plus que le risque d'être contrôlé aura lui-même été accru, de diminuer les recours dilatoires et de permettre aux juges de se consacrer aux affaires importantes tout en garantissant les droits des contrevenants.

c) supprimer la suspension judiciaire du permis de conduire

Étendre la forfaitisation à l'ensemble des contraventions devrait logiquement s'accompagner de la suppression de la suspension du permis de conduire, tant administrative que judiciaire. Toutefois cette suppression ne peut se comprendre que si le préfet garde la possibilité de retirer un permis de conduire soumis à un barème de durée préétabli, en cas d'urgence et surtout si le système du permis à points est parfaitement efficace. Ceci réglerait du même

² M. Pélissier, magistrat ancien directeur de cabinet de la déléguée à la sécurité routière qui a piloté la codification du code de la route.

³ Ce sont les tribunaux administratifs qui seraient surchargés en lieu et en place des tribunaux civils.

coup la question des « permis blancs »⁴ le préfet ne disposant pas du pouvoir d'aménagement.

Les décisions du préfet seraient bien évidemment, comme actuellement, soumises au contrôle des tribunaux administratifs.

d) supprimer l'amende forfaitaire majorée

La majoration de l'amende forfaitaire, passé un délai de trente jours, n'a de toute évidence été instaurée que pour inciter les contrevenants à payer rapidement leur amende forfaitaire. Elle est souvent ignorée des contrevenants qui ne sont pas avisés de cette majoration automatique. Elle n'est souvent pas appliquée lorsque le contrevenant se manifeste en indiquant qu'il n'avait pas eu connaissance de l'amende forfaitaire. Elle complique le système, offre un niveau supplémentaire de recours et augmente les délais de recouvrement. Il est donc proposé de supprimer cette majoration automatique.

e) instaurer un recours préalable obligatoire de type gracieux

Le recours sera examiné par l'officier du ministère public pour les quatre premières classes de contravention et par le Procureur de la République pour les contraventions de la cinquième classe.

Ce recours étant obligatoire avant de pouvoir saisir la juridiction, il est indispensable de donner tout pouvoir au ministère public, à savoir :

- pouvoir déclarer irrecevable la requête comme ne remplissant pas les conditions formelles de recevabilité, à savoir requête non motivée ou non accompagnée de l'avis de contravention, décision non susceptible de recours ;
- accepter la requête ;
- rejeter la requête par une décision motivée.

Seule la décision de rejet pourra être contestée devant le tribunal de police.

f) imposer une consignation, condition de recevabilité d'un recours judiciaire

Pour pouvoir déposer un recours devant le tribunal de police, le contrevenant devra justifier, par la production d'un timbre amende ou d'un reçu de la Trésorerie, du paiement d'une consignation d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire contestée afin d'éviter les recours dilatoires et de garantir le paiement en cas de rejet de la requête par le tribunal. Cette consignation sera bien évidemment restituée si le tribunal fait droit à la requête.

Le contrevenant insolvable pourra être dispensé du paiement de la consignation s'il justifie de son insolvabilité.

⁴ Possibilités offertes au juge d'aménager la suspension qu'il prononce en permettant au contrevenant de conduire dans telle ou telle tranche horaire ou pour telle ou telle raison

3. Une communication efficace sur la sécurité routière

Le CNSR a décidé lors de sa première session d'engager une réflexion sur la communication. A cette fin, il a désigné en son sein, une commission chargée de faire des propositions pour aboutir à une communication efficace en matière de sécurité routière. Cette commission se composait de 6 membres du conseil, d'un membre du comité des experts chargé d'assister le conseil, du représentant de l'agence chargée de la communication de la direction de la sécurité routière et d'un consultant. La commission a rendu un rapport approuvé en conseil lors de la séance du 11 juillet 2002.

L'objet initial de la réflexion était le suivant : quels sont les moyens à investir en communication et en publicité pour obtenir un impact dans l'opinion à la hauteur des enjeux humains et économiques ? Dans le prolongement de cette réflexion, la commission a choisi de s'interroger en amont sur les conditions d'un meilleur impact et d'une meilleure efficacité de la communication.

Pour éclairer et fonder sa réflexion, la commission a auditionné une dizaine de personnes. La confrontation de points de vue différents et complémentaires a permis de mesurer combien les actions engagées gagneraient en efficacité grâce à une meilleure compréhension et donc une meilleure coopération entre les différents acteurs.

La réflexion de la commission s'est déroulée en trois temps.

Elle a tout d'abord clarifié les objectifs réellement accessibles par la communication. Au terme des auditions, il lui est apparu que la communication, par elle-même ne permet pas de changer les comportements, et que les campagnes limitées à des actions de communication avaient un faible effet. Cependant, si limité que soit l'impact sur les comportements des actions de communication assorties d'objectifs précis, la commission reconnaît qu'elles sont essentielles pour la réussite d'une politique publique de sécurité routière et pour le succès des programmes de prévention.

En deuxième temps, la commission s'est intéressée aux facteurs clés de l'impact de la communication. Ils sont au nombre de trois : **la visibilité, la lisibilité et la crédibilité.**

L'objet majeur de la communication de la sécurité routière est d'exprimer, à l'intention du plus grand nombre de citoyens et de conducteurs, les enjeux, le sens, les objectifs et les résultats de la politique publique mise en œuvre.

Afin d'aboutir à une réflexion construite, la commission s'est posée trois questions :

- celle relative à la visibilité des enjeux et des messages pour les publics concernés : il en ressort que les investissements humains et financiers sont encore insuffisants pour assurer une bonne visibilité à la communication de la sécurité routière,
- celle relative à la lisibilité du sens et des objectifs de la politique : il en ressort qu'il faut clarifier la politique poursuivie sur des mesures simples, des thèmes précis et ciblés,
- celle relative à la crédibilité des messages et des actions des pouvoirs publics qui doivent être cohérente.

En dernier lieu, la commission a recherché des éléments d'évaluation des politiques de communication menées ces dernières années. Or ces éléments sont rares et partiels. Les tests des campagnes permettent de connaître la perception du public vis-à-vis d'un message publicitaire ou d'un outil d'information écrite, mais ils ne permettent pas de mesurer l'impact d'un dispositif complet ou d'une campagne articulant divers moyens. Il faut donc mieux diffuser les connaissances et pour cela initier les actions d'évaluation des programmes locaux de prévention, faciliter la diffusion des bonnes pratiques locales et analyser les expériences étrangères.

Au total, on retiendra la recommandation d'une intensification de l'effort de communication se traduisant par un **doublément** au minimum du budget publicité (ce qui représente une augmentation de huit millions d'euros) et à terme un **quintuplement** si l'on veut :

- accroître l'impact des campagnes de communications actuelles ;
- communiquer plus régulièrement ;
- communiquer de façon adaptée vers des publics sensibles ;
- renforcer la communication locale ;
- communiquer régulièrement et directement vers les publics relais ;
- financer les programmes de prévention et faire circuler les bonnes pratiques.

4. L'abaissement du taux d'alcool

Le CNSR s'est intéressé à la question de savoir s'il faut abaisser le taux d'alcool autorisé sur la route.

Le comité des experts du 2 mars 2004 a examiné le travail de Marie Berthe BIECHELER et de Claude GOT⁵ relatif au problème posé. Il en est ressorti la synthèse suivante.

En cinquante ans, la réglementation concernant la conduite en état d'alcoolisation a été renforcée à de nombreuses reprises : 1954 (dépistage si accident grave), 1970 (seuils de 0,8 et 1,2 g/l), 1978 (contrôles préventifs), 1983 (un seuil à 0,8 g/l), 1994 (0,7 et 0,8 g/l), 1995 (0,5 et 0,8 g/l) et 2003 (retraits de 6 points pour la conduite au dessus du seuil légal). Aujourd'hui, la loi française est en harmonie avec celle de la plupart des autres pays développés : certains sont moins sévères comme le Royaume-Uni et l'Irlande avec un taux de 0,8 g/l ; d'autres comme la Suède et la Norvège sont plus sévères avec un taux de 0,2 g/l. La Commission européenne a, quant à elle, recommandé un taux abaissé à 0,2 g/l pour certaines catégories d'usagers : les conducteurs de poids lourds, d'autocars ou de motocyclettes ainsi que les conducteurs inexpérimentés.

Si l'effet de l'alcool sur la conduite et l'accidentalité est extrêmement fort au-delà du seuil de 0,5 g/l, l'effet pour des taux modérés a longtemps été controversé, certaines études allant même jusqu'à conclure à un effet bénéfique pour des alcoolémies situées entre 0,2 et 0,5 g/l. Actuellement, il y a plutôt un consensus pour convenir d'un effet négatif mais modéré pour les faibles alcoolémies.

Par ailleurs, des études faites à la suite de l'abaissement du seuil légal dans divers pays ont montré que cette mesure avait un effet positif sur la réduction des accidents qui est plutôt dû à la baisse induite sur l'ensemble des alcoolémies qu'à l'effet direct dû à la baisse des faibles alcoolisations. Dès lors, il faut se demander s'il est justifié de renforcer les contraintes sur 97 % des déplacements des conducteurs conformes au taux actuel de 0,5 g/l pour amener les infractionnistes qui représentent 3% de la circulation à mieux respecter la loi.

La question donc se pose de l'opportunité d'abaisser le seuil du taux légal d'autant que l'ensemble des données à notre disposition montrent que :

- de 1995 à 2002, les accidents mortels avec alcool ont **diminué de 14 %** alors que l'ensemble des accidents mortels ont diminué de 12% ce qui veut dire que la lutte contre l'alcool au volant a contribué autant, et même un peu plus, que les autres actions aux progrès enregistrés dans la sécurité routière,
- l'implication de l'alcool dans les accidents de la route est un phénomène surtout **d'alcoolisation forte** puisque la moyenne des taux mesurés dans les accidents corporels ces dernières années est de 1,7 g/l,
- la conduite sur route sous l'emprise de l'alcool route relève souvent **d'une alcoolisation chronique** puisque la part des récidives est particulièrement forte,
- la proportion de conducteurs de poids lourds ou d'autocars impliqués dans les accidents et dépassant le taux d'alcool légal est particulièrement faible,

⁵ Mme BIECHELER est directrice de recherche à l'INRETS et M.GOT membre permanent du comité d'expert.

- l'alcoolisation de jeunes est du même ordre que celle des autres conducteurs et on peut penser que les mesures sur le permis probatoire, qui entraînent pour un conducteur novice la perte de son permis dès la première infraction de conduite en état d'alcoolisation, sont de nature à la faire baisser.

Pour cet ensemble de raisons, le **comité des experts préconise de faire porter l'effort sur l'amélioration du fonctionnement du système actuel basé sur le taux légal de 0,5 g/l**, l'objectif étant d'accroître la crédibilité du système de contrôle et de sanctions, donc la dissuasion qu'il est capable de produire, notamment :

- en améliorant la qualité des contrôles préventifs de l'alcoolisation car il est préférable de faire moins de contrôles mais plus efficaces et mieux utilisés :
 - en organisant des contrôles préventifs **mieux ciblés** sur les nuits de fin de semaine correspondant aux taux les plus élevés d'accidents sous l'influence de l'alcool,
 - en assurant une **documentation de qualité** des pratiques de dépistages préventifs pour une amélioration de leur évaluation à travers les statistiques établies : indiquer au moins quatre tranches horaires, les jours de la semaine, le sexe des personnes ayant un taux excessif, différencier les contraventions et les délits, distinguer l'usage d'éthylotests chimiques ou électroniques.
- en assurant un meilleur **suivi administratif, judiciaire et médical** des usagers présentant les signes d'une alcoolisation importante et régulière ou ayant récidivé dans la conduite sous l'influence d'une alcoolémie excessive :
 - coordination des différents acteurs,
 - enquêtes de terrain pour dépister les conduites après suspension ou annulation de permis,
 - confiscation des véhicules dans ce contexte,
 - vérification de l'identité des personnes lors de la vérification des signes biologiques d'imprégnation alcoolique chronique,
 - reprise systématique des avis médicaux lors du constat d'une récidive,
 - usage des éthylotests antidémarrage etc.

Le Conseil a décidé qu'il n'était pas pour le moment opportun d'abaisser le taux légal d'alcool compte tenu de la faible implication des taux d'alcoolémie bas dans les accidents de la route.

De plus il s'est positionné contre une telle mesure pour certaines catégories d'usagers tels que les jeunes, considérant que le permis probatoire suffisait.

5. L'opinion des français (sondage IFOP) avril 2003

Après plus de deux années d'activité, le CNSR trouvait opportun de faire réaliser un sondage pour connaître l'opinion des français sur la sécurité routière.

Il a alors demandé à l'institut de sondage IFOP de réaliser une étude intitulée : « le bilan de la politique menée depuis deux ans en matière de sécurité routière et identification d'actions envisageables dans le domaine de la sécurité routière ».

a) Rappel du contexte

Depuis le 14 juillet 2002, la lutte contre l'insécurité routière est l'un des trois grands **chantiers du président**. Un programme pluriannuel et interministériel a ainsi été mis en place avec pour objectif de **modifier l'attitude et le comportement de la société en matière de lutte contre l'insécurité routière**, une responsabilité à la fois individuelle et collective.

Le programme pluriannuel est construit selon deux axes majeurs : **l'éducation** (formations et communications pour installer une véritable « culture sécurité routière » inscrite durablement dans la conscience collective en renforçant la mobilisation des acteurs sociaux pour une grande responsabilisation / implication des conducteurs et de leur entourage) et **la sanction** (« accroître les contrôles et aggraver les sanctions » grâce à la mise en place d'un système de contrôle automatisé et l'amélioration de la détection, avec une aggravation des sanctions à l'égard des comportements routiers dangereux).

L'année 2003 a été marquée par une baisse sensible du nombre d'accidents, de tués et de blessés. Cette évolution résulte d'une amélioration globale des comportements routiers.

Cette baisse s'inscrit dans le prolongement de la mise en œuvre de nombreuses mesures et notamment :

- la modification des mécanismes de contrôle et de sanction des infractions au code de la route (66 radars fixes pour des contrôles automatiques)
- le durcissement des sanctions concernant le dépassement du taux d'alcoolémie autorisé, du port de la ceinture...
- la création de nouvelles sanctions : retrait de deux points pour l'utilisation en conduisant d'un téléphone mobile sans oreillette...

En 2004, plusieurs grands chantiers de sécurité routière ont été conduits. Il s'agissait tout particulièrement de :

- **La poursuite de la politique de contrôle et de sanction des infractions** au code de la route, avec une intensification du dispositif de contrôle automatique par :
 - L'installation de 450 radars supplémentaires (au total 1000 radars sont prévus avant fin 2006),

- Les premiers contrôles d'inter-distance,
- Les premières expérimentations concernant le respect des feux tricolores.
- L'entrée en vigueur du **permis probatoire** le 1^{er} mars 2004.
- Des décisions concernant la mise en place de **l'aptitude médicale à conduire**.

b) Une politique efficace et comprise

Les actions et les mesures prises au cours des deux dernières années dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière sont considérées comme efficaces par l'ensemble de la population (Total efficaces : 93%).

Cette perception dépasse les clivages politiques, les tranches d'âges ou encore les milieux socioprofessionnels.

Ces mesures répondent à une nécessité pour la quasi-totalité de la population. Elles sont, en effet, jugées indispensables par 92% (dont 57% tout à fait).

Près d'un français sur deux (46%) considère que ces mesures relèvent **autant du répressif que de la prévention**. Toutefois, l'efficacité de ces mesures est surtout attribuée à la répression mais la prise de conscience ou la sensibilisation par la communication et l'information sont également citées.

La mise en place des **radars automatiques** et du **permis probatoire** sont les mesures saillantes de ces deux années de politique en matière de sécurité routière.

Pour plus de trois individus sur quatre, les radars automatiques participent à la baisse du nombre d'accidents et permettent également de traiter sans discrimination les délits de vitesse.

Enfin, l'ensemble de cette politique laisse aux français le sentiment d'être **suffisamment informés** et de l'être **plus que par le passé**.

c) Une acceptation certaine mais à nuancer

La proportion d'individus considérant que les mesures ont été efficaces (93%) est certes élevée mais pour les trois quarts (73%) des français, elles ont été « plutôt efficaces » (vs 20% « tout à fait efficaces »).

En outre, un français sur deux tend à considérer que ces mesures sont trop sévères (53%) ou qu'elles vont trop loin (46%).

Ces réserves transparaissent en particulier concernant deux domaines sur lesquels ont porté les mesures récentes : l'alcool et la vitesse.

Si les limitations actuelles en matière d'alcool et de vitesse sont considérées comme justifiées, leur renforcement pourrait susciter, en revanche, un risque de rejet de la part de l'opinion.

L'image des **pratiques des pouvoirs publics** conduit également à nuancer ce bilan. En effet, pour 77% des français, les pouvoirs publics (hommes politiques, force de l'ordre) **ne respectent pas le code de la route**, s'octroient tous les droits même lorsque la situation ne le justifie pas (59%).

L'attitude des forces de l'ordre lors des contrôles est également critiquée (49%) et ce, bien que le vécu des contrôles soit relativement bien perçu : les policiers, les gendarmes sont apparus respectueux (91%), courtois (85%), agréables (77%) à une grande majorité des individus ayant été contrôlés (29% de l'échantillon total).

d) Les mesures envisageables

Pour autant la conviction qu'il faut poursuivre la lutte contre l'insécurité routière ne se dément pas : neuf individus sur dix (89%) considèrent qu'il est encore possible de réduire le nombre d'accidents.

La poursuite de cette politique devra se traduire par des **mesures équilibrant répression et prévention**. A ce titre, le permis probatoire est bien perçu bien que le coût d'obtention du permis de conduire soit considéré comme trop élevé par 87% des français.

Les mesures principales attendues concernent :

- **La limitation de la puissance du véhicule**

C'est la mesure la plus attendue. Elle est justifiée pour 68% de la population et serait efficace pour 72%. Par ailleurs, 60% citent la limitation de la puissance du véhicule pour les jeunes conducteurs comme une mesure prioritaire.

- **L'interdiction de téléphoner en conduisant**

Elle recueille aussi un niveau d'adhésion élevé. Toutefois, la tolérance actuelle (téléphoner en utilisant une oreillette) est peu connue.

- **Le contrôle d'aptitude à la conduite**

Une majorité des français adhère également à ce principe mais plutôt appliqué à l'ensemble des conducteurs qu'à une catégorie précise.

Il ressort des principaux résultats que les mesures prises par les pouvoirs publics sont considérées comme efficaces par l'ensemble de la population. Cependant, un français sur deux tend à considérer qu'elles sont trop sévères ou qu'elles vont trop loin (46%). La question d'une certaine saturation peut donc se poser.

6. Les jeunes et les véhicules puissants

Dans un courrier en date du 12 février 2004 à Monsieur Robert Namias, Président du CNSR, Monsieur le Ministre Gilles de Robien saisissait le CNSR au sujet de l'adéquation entre l'expérience acquise et la puissance du véhicule automobile suite aux différents accidents tragiques fortement médiatisés et en particulier au drame de Saint Avold⁶.

En effet, un sur-risque a été constaté chez les jeunes conducteurs et plus particulièrement, les jeunes hommes.

Les analyses des différents travaux, menés par le comité des experts, permettent d'établir les conclusions suivantes :

1. Tous les résultats concordent pour montrer un sur-risque d'implication dans les accidents corporels chez les jeunes conducteurs au volant de véhicules performants. Même si certaines analyses présentent des biais dus aux données utilisées, on peut considérer que cette conclusion commune est solide. Le choix d'un véhicule sportif va souvent de pair avec une prise de risque élevée et augmente fortement le risque des jeunes conducteurs.
2. Les enjeux sont faibles. Les jeunes conducteurs au volant de véhicules de puissance à la tonne supérieure à 75 kW/t représentent, au début des années 1990, moins de 4% des accidents. Les effectifs des jeunes avec des véhicules performants dans les données des assurances sont également très faibles. L'impact quantitatif du risque relatif des jeunes au volant de véhicules performants, c'est à dire le risque attribuable, est donc peu important.
3. Les données des assurances font apparaître un sur-risque des véhicules performants quel que soit l'âge du conducteur. Il est même supérieur pour les plus de 25 ans. Par contre, dans les analyses INRETS prenant en compte les kilométrages comme mesure de l'exposition au risque, le sur-risque pour les plus de 25 ans n'apparaît pas, sans doute à cause du biais des forts kilométrages. Il y aurait lieu, dans de futures analyses, de considérer des classes homogènes de kilométrage parcouru.
4. Certains des résultats des travaux présentés ici s'appuient sur des données datant de plus de 10 ans. La répartition des caractéristiques des véhicules du parc s'est modifiée depuis, notamment l'augmentation du poids et de la puissance. Une meilleure connaissance de l'identifiant des véhicules à travers les BAAC permettra de réactualiser ces analyses.

Le ministre des transports avait plus particulièrement saisi le CNSR sur la question de l'opportunité d'une limitation de la puissance autorisée en fonction de l'ancienneté du permis de conduire.

Au vu des délibérations et par rapport au comité des experts et des commissions permanentes usagers et véhicules, le Conseil a rappelé que la vitesse est un des premiers facteurs de l'insécurité routière et qu'un des moyens de lutter contre l'insécurité routière est de lutter contre le développement des véhicules inutilement puissants et rapides.

⁶ Accident au cours duquel une jeune mère et un petit garçon de quatre ans ont été tués.

Le conseil s'accorde sur le sur-risque important que représente la combinaison de deux sur-risques : l'âge et la puissance des véhicules. Cependant, il a déduit des différentes études existant sur le sujet qu'il n'était pas recommandé d'interdire les véhicules puissants aux conducteurs novices, une telle mesure serait discriminante, inefficace et injustifiée. D'une part parce que sur le risque dans l'absolu, il faudrait limiter la mesure aux seuls jeunes hommes. Et d'autre part pour le risque attribuable, c'est-à-dire le nombre de vies qu'une telle mesure permettrait de sauver, la mesure ne saurait s'appliquer dans ce cas aussi aux seuls jeunes, et devrait s'étendre à tous les véhicules. Il souligne aussi les difficultés pratiques de mise en œuvre d'une telle mesure puisque les informations relatives à la puissance des véhicules ne figurent pas sur la carte grise

La mesure envisagée n'étant pas opportune, afin de continuer à lutter contre l'insécurité routière due à la vitesse, le conseil a demandé au gouvernement de poursuivre les efforts entrepris en vue de faire avancer au niveau européen le projet de limitation de la vitesse par construction, et d'appliquer avec détermination la politique définie en matière de contrôle de vitesse ainsi que les actions engagées vis à vis des jeunes notamment le permis probatoire.

Enfin, il recommande d'une part, de sensibiliser les adultes sur leur responsabilité morale en confiant des véhicules sur-puissants à des conducteurs novices et d'autre part, de faire largement connaître la classification des véhicules, établie par les assurances en fonction des sinistres qu'elles constatent et en fonction des caractéristiques notamment de poids et de puissance afin de promouvoir les véhicules classés comme les plus sûrs.

7. La modification de la loi EVIN

Lors de la séance plénière du 22 octobre 2004, Monsieur Namias est revenu sur l'actualité législative, plus précisément, sur les problèmes posés par la modification de la loi Evin et a proposé que le CNSR s'y oppose à travers un communiqué.

Le texte proposé par les Parlementaires qui va à l'encontre de toutes les politiques de santé publique et qui autorise la publicité des alcools, ne pourra se limiter aux seuls vins de terroirs car il ferait l'objet, ensuite, d'une annulation par la cour de justice des communautés européennes.

Le CNSR, à l'instar du conseil de l'ordre des médecins, a donc pris une résolution contre la modification de la loi Evin relative à la publicité des boissons alcoolisées. Il a estimé que la remise en cause de certaines limitations apportées à la publicité en faveur du vin constitue un signal négatif adressé à nos concitoyens sur les dangers de l'alcool sur la route et donc un mauvais coup porté à la sécurité routière. Cette position est justifiée par le fait que l'alcool est présent dans 30% des accidents mortels de la circulation. Le CNSR a appelé le Gouvernement à tout faire pour que cette disposition soit définitivement rapportée et que les textes actuels soient maintenus dans leur intégralité.

Le communiqué a été adopté, en fin de séance, dans les termes suivants :

« Le vote, par la représentation nationale, d'une disposition remettant en cause certaines limitations apportées à la publicité en faveur du vin constitue un signal négatif adressé à nos concitoyens sur les dangers de l'alcool sur la route et donc un mauvais coup porté à la sécurité routière ».

8. Les feux de jour

La question des feux de jour a été évoquée, pour la première fois, au cours d'un comité interministériel de la sécurité routière en 1997 : une première concertation a été engagée (rapport Claude Robert) et une expérimentation portant sur l'allumage des feux de jour a été mise en œuvre dans le département des Landes en juin 1999.

La commission feux de jour

Lors de la réunion du CNSR du 19 décembre 2001, M.Gérondeau a fait, au nom de la Fédération française des automobiles clubs (FFAC), une proposition au sujet de l'allumage de jour des feux de croisements.

« De nombreuses études internationales ont montré que l'allumage de feux de croisement de jour de l'ensemble des véhicules avait un impact positif global sur la sécurité. La Fédération des Automobile-Clubs demande que cet impact soit évalué à la lumière des dernières données disponibles, pour les différentes catégories d'usagers, et soit porté à la connaissance du CNSR lors de sa prochaine réunion. »

Dans sa séance du 11 juillet 2002, le CNSR a décidé de constituer un groupe de travail portant sur ce thème, ainsi qu'il avait fait pour la communication. Huit membres du conseil se sont portés volontaires puis trois membres du comité des experts les ont rejoints.

La commission a tenu six réunions au cours desquelles ont été auditionnées un certain nombre de personnes concernées à un titre ou à un autre par le problème de l'allumage des feux de jour.

Ces travaux ont donné lieu à un rapport d'étape qui a été examiné le 24 juin 2003 par le conseil mais suite à certaines questions posées en séance et à la sortie d'une étude européenne sur le sujet, le comité des experts s'est penché sur le sujet.

Une note « *Faut-il recommander l'utilisation des feux de croisement le jour ?* », préparée par Jean CHAPELON, secrétaire général de l'observatoire et Yves PAGE, expert, a été examinée le 2 juin 2004 par le comité des experts. Cette note recommande :

- L'allumage des feux de jour est une mesure simple pour améliorer la sécurité routière dont l'efficacité est prouvée par une abondante littérature scientifique et notamment par l'expérience des Landes, en France, alors qu'à contrario beaucoup de mesures ont été prises dans le passé avec peu de preuves scientifiques de leur efficacité et surtout du rapport coût/efficacité (contrôle technique, drogue, visite médicale).
- le problème principal que pose cette mesure est celui de son **acceptabilité sociale** par une minorité de représentants d'usagers. Elle ne peut donc s'envisager qu'accompagnée par des actions de communication qui pourraient être complétées par un encouragement à la pratique. Pour les motocyclistes, l'étude de dispositifs permettant d'encore mieux les distinguer⁷ devrait être engagée.
- la question des modalités d'application de la mesure est également importante : il semble préférable d'envisager un **mode progressif** d'instauration de la mesure par

⁷ Veilleuses ! par exemple : feux spécifiques formant un triangle avec le feu existant

exemple en procédant dans un premier temps par des conseils aux usagers visant à rendre volontaire l'usage des feux de jour. Leur utilisation sera d'autant plus positive qu'elle sera considérée comme participant à un effort en faveur de la sécurité routière de tous les usagers. De fait, la plupart des pays qui ont instauré une obligation, l'ont fait au moment où la pratique spontanée concernait déjà plus de la moitié des usagers : c'est ainsi que la pratique aux Pays Bas, pays qui a refusé de rendre obligatoire cette mesure, est actuellement de l'ordre de 60 % ce qui est presque trois fois plus important que dans l'expérience d'utilisation des feux de jour, lancée en 1999 dans le département des Landes. On peut également pour en faciliter l'acceptation limiter dans un premier temps la promotion de l'allumage des feux à la **seule rase campagne et/ou pendant l'hiver**.

- Il faut engager une réflexion générale sur l'éclairage avec les constructeurs qui pourraient être encouragés à proposer des modèles avec feux dédiés spécifiques à cette fonction (être vu) alors que les feux de croisement sont conçus pour voir et que de nombreux véhicules récents disposent déjà de feux automatiques qui s'éclairent dès que la luminosité baisse.

La commission « usagers » du Conseil National de la Sécurité Routière a examiné, lors de sa séance du 28 juin 2004, la note établie par le comité des experts relative à l'utilisation des feux de jour.

A cette occasion la commission s'est déclarée unanimement favorable à la mise en œuvre d'une telle mesure dont l'intérêt a été démontré par les nombreuses études et expérimentations déjà conduites.

II- LES NEUFS RECOMMANDATIONS DU 22 OCTOBRE 2004

1. L'amélioration de la connaissance (fichier accident, PV, REAGIR)

Il est proposé :

- *d'harmoniser la définition de la gravité avec celle des autres pays européens ;*
- *de progresser en matière d'exhaustivité des accidents légers ;*
- *de faciliter l'accès aux procès verbaux ;*
- *de créer des observatoires départementaux avec le concours des inspecteurs de REAGIR.*

L'insécurité routière est un domaine complexe faisant intervenir et interagir des éléments liés au milieu physique (infrastructure, environnement, trafic), des éléments mécaniques (véhicules), des éléments humains (usagers), dans un contexte juridique et réglementaire, institutionnel, économique et social. La connaissance en sécurité routière nécessite l'accès à des données relatives à tous ces éléments, et notamment aux accidents, à la mobilité et aux comportements des divers usagers.

Une grande part des connaissances sur l'insécurité routière s'est constituée à partir de données sur les accidents corporels, notamment le fichier national des accidents corporels (BAAC) qui sert à établir des statistiques et les procès-verbaux rédigés à des fins judiciaires.

La recherche en sécurité routière a besoin de s'appuyer sur des données spécifiques ; c'est le cas notamment des Etudes détaillées d'accidents ou du Registre des victimes du Rhône. Ces recueils sont nécessaires, notamment pour mieux connaître d'une part les mécanismes générateurs d'accidents et d'autre part les processus lésionnels résultants et de mieux saisir les conséquences à moyen et long terme des accidents. Les liens avec les services médicaux devraient être renforcés avec l'élargissement du Registre du Rhône à d'autres départements.

La prise en compte de ces différentes sources d'information et leur confrontation enrichit la connaissance, en particulier à partir « d'aller-retour » entre les approches qualitatives et quantitatives. Les principaux organismes d'études et de recherche qui travaillent à partir de cet ensemble de données sont : l'INRETS, le LAB commun à PSA et Renault, le CEESAR, le CERTU, le SETRA, ...

La présente recommandation porte plus principalement sur le fichier national des accidents corporels de la circulation qui est essentiel puisqu'il intervient dans la quasi-totalité de nos connaissances statistiques sur les accidents et leurs facteurs à l'exception de la vitesse. Ce fichier souffre de problèmes de qualité auxquels le projet en cours de modernisation apporte des éléments de réponse. De plus la différence de définition de la gravité avec celle retenue par les autres pays est difficilement compréhensible par nos concitoyens. Quant aux procès verbaux, sources de données qualitatives et donc complémentaires aux chiffres des fiches BAAC, leur accès devrait être facilité. Enfin, la commission est favorable à la création d'observatoires départementaux de sécurité routière.

Il est donc proposé :

a) d'harmoniser la définition de la gravité avec celle des autres pays européens :

La définition internationale du « tué sur la route » est la suivante : « une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ». A l'heure actuelle, la France a retenu la définition du « tué à 6 jours ». Quant aux blessés sérieux ou graves, la définition généralement retenue au niveau international est celle d'une victime d'un accident de la route ayant passé au moins 24 heures dans un hôpital alors que la France distingue les blessés légers (nécessitant de 0 à 6 jours d'hospitalisation ou des soins médicaux), des blessés graves (nécessitant plus de 6 jours d'hospitalisation).

Dans un souci d'harmonisation, le changement de définition de la gravité devient nécessaire. Aller dans le sens de l'adoption du tué à 30 jours permettrait d'afficher volonté de transparence et souci de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, cette différence étant souvent mal comprise par le public. De même, il serait intéressant d'adopter le concept « d'hospitalisé », d'autant plus que le nombre de blessés graves dépend fortement de l'évolution technique du fonctionnement des hôpitaux qui conduit à une réduction de la durée de séjour des patients. Cette définition est, en outre, plus facile à mettre en œuvre pour les forces de l'ordre et donc plus fiable du point de vue statistique. De ce fait, cette variable pourrait être réellement utilisée pour les comparaisons entre départements ou les analyses conjoncturelles, alors qu'actuellement, la variable « blessé grave » n'est quasiment pas utilisée. Ces modifications de définition se traduiront plutôt par une simplification pour les forces de l'ordre.⁸

Le groupe a, de plus, souligné l'absence de liens avec les services médicaux ce qui empêche de connaître les conséquences physiologiques les plus graves survenant à la suite d'un accident de la route (traumatisés crâniens, handicaps, etc.). Elle demande qu'une réflexion soit lancée afin d'y remédier. Il serait, par exemple, possible d'élargir ce qui se fait dans le registre du Rhône ou encore, d'expérimenter des liens avec les centres hospitaliers.

b) de progresser en matière d'exhaustivité des accidents légers :

Le grand enjeu pour la qualité du fichier est le problème de l'exhaustivité des accidents corporels légers : il faut lutter contre la tendance qui subordonne la fiche BAAC au PV. Or, de plus en plus fréquemment, suivant les instructions des procureurs, les forces de l'ordre ne remplissent pas de procès verbaux pour certaines catégories d'accidents. Ce point est très important car cette absence d'exhaustivité conduit à ne pouvoir exploiter que la variable « accidents mortels » et interdit, par exemple, d'avoir une mesure significative de la sécurité routière à court terme dans les départements. A titre de comparaison, la Grande Bretagne enregistre deux fois moins de tués et deux fois plus d'accidents que la France. De plus, certaines catégories d'accidents sont très mal renseignées par exemple ceux qui impliquent des cyclomoteurs ou des bicyclettes.

⁸ Simplification pour les environ 60 000 hospitalisés qui n'auront pas à être suivis mais complication pour les environ 8000 blessés très graves qui devront être suivis pendant un mois soit auprès des établissements de soins qui devront apporter leur concours, soit ce qui est la pratique actuelle directement auprès de leur famille.

Les forces de l'ordre doivent donc être convaincues de l'utilité du fichier BAAC et s'organiser pour un remplissage rigoureux et homogène du BAAC pour tous les accidents.

c) de faciliter l'accès aux procès verbaux :

Les procès verbaux quant à eux apportent des données qualitatives (audition des acteurs et des témoins) complémentaires à celles du fichier BAAC, ils permettent de comprendre les accidents et de détecter de nouveaux facteurs. Les PV sont sous-exploités, car ils sont difficilement accessibles, alors que les travaux menés par des équipes de chercheurs (la loi Gayssot les y autorise) sont riches en enseignements. Les PV pourraient être largement profitables aux différents gestionnaires de voirie (DDE, sociétés d'autoroutes, Conseils généraux...). A cette fin, l'organisme TRANSPV, qui centralise pour les assurances sous format électronique tous les PV, pourrait être chargé de leur communication tout en préservant l'anonymat (par exemple, en n'envoyant aux DDE les procès verbaux qu'à partir de la page 2, la page 1 faisant figurer l'état civil).

d) de créer des observatoires départementaux avec le concours des inspecteurs de REAGIR :

Par ailleurs, la commission s'est interrogée sur l'opportunité de continuer les enquêtes REAGIR compte tenu de l'importance du temps consacré à ces enquêtes⁹ et de leur faible apport en matière de connaissance. Il serait, par contre, utile d'utiliser les compétences des inspecteurs de REAGIR (IDSR) qui ont bénéficié d'une formation en sécurité routière, pour permettre la création d'observatoires départementaux chargés d'analyser l'évolution de l'accidentologie locale et de mettre en œuvre le volet local de l'observation des comportements avec les mesures de vitesse et de port de la ceinture (cf proposition n°2).

⁹ Pour environ 1000 enquêtes cela représente un capital temps à peu près équivalent à la moitié de celui du fichier accident

2. L'observation des comportements

*Il est proposé d'amplifier les efforts menés depuis quelques années par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière en mettant l'accent sur l'**observation des comportements et des actions de prévention**. Il est donc nécessaire à cette fin :*

- *de définir à moyen terme un programme de développement des connaissances ;*
- *d'engager très rapidement des programmes d'évaluation au niveau départemental ;*
- *d'améliorer la connaissance des actions de contrôles préventifs concernant l'alcool, de suivre la circulaire concernant les indulgences et de rationaliser les enquêtes d'opinion au niveau national.*

Le rapport de l'instance d'évaluation de la politique de sécurité routière de 2003 recommande la *mise en place d'évaluations en continu* des diverses actions de la politique de contrôle-sanction. Il propose en particulier : « la mise au point d'indicateurs d'activité et d'indicateurs de respect des règles (vitesse, alcool, port de la ceinture) qui permettront un suivi local et national de la politique en confrontant les objectifs assignés aux résultats réellement atteints ».

Grâce à l'Observatoire, on dispose déjà de nombreuses informations, notamment sur les comportements en matière de vitesse ou de port de la ceinture. Il reste néanmoins beaucoup à faire pour mieux évaluer les actions menées.

L'évaluation des actions visant à modifier le comportement des conducteurs doit bien sûr concerner le système de **contrôle-sanction**, mais aussi la **prévention** par la formation et l'information. Les actions à évaluer visent à modifier le comportement des conducteurs sur les points suivants : vitesse, alcool, ceinture, stops et feux, téléphones portables, respect des inter-distances, etc. L'évaluation doit se faire non seulement au niveau **national**, mais aussi au niveau **local**.

Pour observer les modifications de comportement liées aux actions publiques, il est souhaitable d'abord de bien mesurer les actions publiques et que cette mesure soit fiable et non perturbée par la nécessité d'avoir des résultats (cf. problème des indulgences ou des contrôles préventifs de l'alcoolémie).

Il faut également comprendre la perception que les conducteurs ont de ces actions et leur adhésion à la politique suivie : c'est la condition du respect de la loi. Il conviendrait également de mieux appréhender l'état des connaissances (sur la réglementation et sur sa raison d'être) en matière de SR, tant des usagers que des acteurs. Il est enfin indispensable de comprendre comment les actions sont perçues par ceux qui doivent les mettre en œuvre (inspecteurs du permis de conduire, gendarmes, policiers et magistrats...).

Les indicateurs nécessaires à une bonne évaluation concernent donc l'intensité des actions de la puissance publique, la connaissance et la perception de ces actions par les conducteurs et les autres acteurs, ainsi que leur degré d'adhésion à la politique suivie, les modifications de comportement qui en résultent.

Il est donc proposé :

a) **de définir à moyen terme un programme de développement des connaissances :**

Il serait souhaitable de définir un **programme de développement des connaissances relatives aux indicateurs** mentionnés ci dessus. La commission permanente connaissances formulera des recommandations sur ce point. Le comité des experts pourrait être saisi de ce projet. Des moyens d'enquête, d'étude et de recherche devront y être affectés.

b) **d'engager très rapidement au niveau départemental des programmes d'évaluation portant sur le port de la ceinture et la conduite en état d'alcoolisation :**

- **Au niveau local**, il existe peu d'indicateurs. Il serait nécessaire d'engager dans l'ensemble des départements, très rapidement, un programme d'évaluation minimal. Ce programme conduirait à mettre en place de nouveaux indicateurs locaux. Une circulaire pourrait en définir les modalités de ce programme. Le comité des experts pourrait en proposer un projet.
- Au-delà de ce programme, chaque département pourrait développer l'évaluation de certains aspects de la politique de sécurité routière. Il serait souhaitable de leur apporter un appui méthodologique en mettant à leur disposition des consultants. Ces actions devraient faire l'objet d'échanges d'expériences entre départements.
- Le suivi de ces évaluations et l'organisation de ces échanges d'expériences devraient être assurés au moins par un chargé de mission à plein temps de l'ONISR.

c) **d'améliorer la connaissance des actions de contrôles préventifs concernant l'alcool, de suivre la circulaire concernant les indulgences et de rationaliser les enquêtes d'opinion au niveau national :**

- Une meilleure connaissance des actions de contrôles préventifs concernant l'alcool au volant. L'évaluation du contrôle-sanction a montré la faible fiabilité des statistiques concernant le nombre de contrôles préventifs effectués ;
- Le suivi de la circulaire concernant les indulgences : cet effort pourrait se faire en associant des policiers et des gendarmes de terrain pour mieux adapter les demandes aux réalités opérationnelles.
- Une rationalisation des enquêtes d'opinion. Des enquêtes d'opinion sont déjà menées notamment dans le cadre du baromètre gouvernemental. On devrait en faire le point pour mieux les exploiter au sein de l'ONISR. Un groupe de travail ad hoc, associant des experts du CNSR, pourrait être constitué sur ce sujet.
- La mesure des indicateurs proposés demandera des moyens nouveaux et du temps. Mais le coût correspondant des enquêtes, des études et recherches est très faible au regard des enjeux économique et humain.

3. L'enregistreur de contexte

Il est proposé :

- que les enregistreurs de contexte comportementaux¹⁰ soient généralisés aux flottes professionnelles ;
- que les travaux engagés au niveau européen pour définir des normes techniques concernant les enregistreurs de contexte accidentologiques¹¹ soient accélérés afin qu'elles puissent devenir demain obligatoires sur tous les véhicules motorisés;
- qu'en parallèle, des études sur les conditions juridiques d'utilisation de ces enregistreurs de contexte soient engagées.

Le développement de l'informatique dans l'automobile permet d'envisager l'usage d'enregistreurs de contexte ; les conducteurs auront ainsi le pouvoir de s'évaluer. Ils apporteront, en outre, une meilleure connaissance du comportement des automobilistes, des causes et du déroulement des accidents ce qui induira a fortiori un changement de comportement.

Cependant, la généralisation de cet équipement à tous les véhicules motorisés doit répondre à des normes décidées au niveau européen et requiert au préalable une réflexion juridique relative à son utilisation. A court terme son utilisation concerne d'abord les flottes professionnelles mais il faut, en parallèle, accélérer les travaux sur les normes techniques et les études sur les conditions pratiques et juridiques d'utilisation.

Il est donc proposé :

- a) que les enregistreurs de contexte comportementaux soient généralisés aux flottes professionnelles :**

L'emploi des enregistreurs de contexte dans les flottes professionnelles n'est pas dépendant des conditions précédemment citées pour la généralisation (normes techniques et règles juridiques). Il permettrait des tests qui détermineraient le type d'enregistreur de contexte qui pourrait ensuite être étendu aux véhicules de particuliers et les modalités de son exécution. D'autre part, les expériences étrangères ont montré l'intérêt pour les sociétés de ces enregistreurs de contexte, intérêt qui dépasse le seul aspect sécurité. Il s'agit donc essentiellement de convaincre les responsables de certaines flottes (La Poste, les DDE....) pour ainsi porter une sorte de témoignage de l'intérêt de la modération de la vitesse.

- b) que les travaux engagés au niveau européen pour définir des normes techniques concernant les enregistreurs de contexte accidentologiques soient accélérés afin qu'elles puissent devenir demain obligatoires sur tous les véhicules motorisés :**

¹⁰ Les enregistreurs de contexte comportementaux conservent les informations en continu.

¹¹ Les enregistreurs de contexte accidentologiques conservent les dernières informations avant l'accident.

On peut envisager une utilité à un enregistreur de contexte accidentologique : une réflexion a été amorcée dans ce domaine dans les groupes de travail européens et même internationaux pour déboucher à terme sur la généralisation d'un enregistreur de contexte, à l'instar ce qui est fait dans le secteur de l'aviation, capable d'enregistrer des informations sur les conditions de l'accident. Ces études permettront de définir des normes techniques indispensables à la généralisation des enregistreurs de contexte sur tous les véhicules motorisés.

c) qu'en parallèle, des études sur les conditions juridiques d'utilisation de ces enregistreurs de contexte accidentologiques soient engagées :

Il faut se poser la question du type d'enregistreur de contexte et de l'organisation qu'il faudra mettre en place pour utiliser ces renseignements (Quelles informations ? Dans quelles circonstances ? Qui peut y avoir accès ?). Des études sur les conditions juridiques d'utilisation de ces enregistreurs de contextes doivent être menées pour aboutir rapidement à des solutions. De même, des opérations pilotes peuvent permettre d'appréhender les problèmes pratiques que pose l'utilisation de ces enregistreurs. Il est aussi nécessaire, à cette fin, que les actions lancées par les associations soient soutenues.

4. L'aide au respect de la loi (Limiteur volontaire de vitesse, avertisseur de non-port de la ceinture)

Il est proposé :

- *de généraliser l'offre à tous les véhicules : voitures légères, motocyclettes, véhicules utilitaires ;*
- *de favoriser toutes formes d'actions (communication, promotion, etc.) susceptibles d'encourager leur utilisation ;*
- *d'améliorer l'ergonomie de ces outils.*

Rappel des définitions :

- Le régulateur de vitesse (système adapté à la conduite sur autoroute et voies rapides) permet au conducteur de choisir la vitesse de croisière de son véhicule qui se maintient alors à la vitesse choisie sans que le conducteur ait besoin d'avoir son pied sur la pédale d'accélérateur. Le système se désactive dès que le conducteur freine ou accélère et se réactive par le simple rappel de la fonction.
- Le limiteur de vitesse permet au conducteur de régler lui-même la vitesse maximale de son véhicule. Il peut à tout moment dépasser la consigne choisie en appuyant fortement sur l'accélérateur sans pour autant désactiver le système qui reste également actif en cas de freinage et est aussi bien adapté à un usage routier qu'urbain. Les poids lourds de plus de 12 tonnes sont équipés par construction d'un limiteur de vitesse à 90 km/h ; mais pour eux cette vitesse ne peut être dépassée en appuyant fortement sur l'accélérateur. Ce dispositif est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2004 pour les véhicules neufs de plus de 3,5 tonnes avec obligation d'équipement en 2005 pour le transport international et en 2006 pour le transport national pour les véhicules sortis à partir de 2001. La vitesse de tous les poids lourds sera ainsi strictement limitée à 90 km/h.

Le limiteur volontaire de vitesse comme l'avertisseur de non-port de la ceinture (buzzer d'alerte) font partie des équipements qui aident au respect de la loi. Leur emploi doit donc être encouragé.

Il est donc proposé :

- a) que ces outils soient incorporés dans l'équipement de base de tous les véhicules :**

Depuis un an, les conducteurs ont modifié leur comportement, mais les outils qui facilitent la non-transgression de la loi ne sont pas systématiquement intégrés aux véhicules et sont le plus souvent simplement proposés en option. Il est nécessaire qu'ils soient généralisés, c'est à dire que tous les véhicules motorisés, voitures légères, motocyclettes, véhicules utilitaires, doivent être équipés d'un limiteur de vitesse activable et réglable par le conducteur et d'un

avertisseur sonore de non-port de la ceinture. Il faut donc convaincre les constructeurs français et les importateurs d'en pourvoir la totalité des véhicules neufs. En parallèle, le Gouvernement français pourrait proposer à Bruxelles une obligation d'équipement de la totalité des véhicules vendus sur le territoire européen.

b) que toutes formes d'actions visant à favoriser leur utilisation soit encouragées :

Pour devenir demandeurs de ce genre d'outils, les usagers doivent être mieux informés. Notamment, au moment de la mise en main ni les vendeurs professionnels, ni les acheteurs ne prennent le temps d'aborder le thème du fonctionnement du véhicule. Il est donc nécessaire de communiquer le potentiel de gains qu'ils représentent en matière de sécurité routière. A cette fin, toute initiative émanant des associations, des autoroutiers, des auto-écoles, des constructeurs... permettant de promouvoir l'utilisation de ces dispositifs doit être encouragée. Il est demandé qu'à relativement court terme, les véhicules des auto-écoles soient équipés de limiteurs volontaires de vitesse et que les inspecteurs du permis puissent demander aux futurs conducteurs d'activer ce système.

c) qu'ils soient ergonomiques :

Pour que leur emploi devienne une habitude, ils doivent être facilement utilisables. Les constructeurs doivent donc se pencher sur la question de l'ergonomie de ces instruments, pas toujours satisfaisante à ce jour. Il est, par exemple, possible d'envisager une commande au volant permettant de choisir parmi 7 vitesses préprogrammées par l'utilisateur par exemple à 30, 50, 70, 90, 100, 110, et 130km/h.

5. La signalisation des limitations de vitesse

Il est proposé :

- *d'augmenter la fréquence d'implantation des panneaux de limitation de vitesse, en particulier lorsqu'elles sont différentes des limitations générales ;*
- *de permettre de coupler le panneau d'entrée d'agglomération avec celui de la limitation de vitesse à 50 km/h.*

A partir du moment où les contrôles de vitesse deviennent fréquents et systématiques, il ne faut pas que l'usager ait le sentiment d'être piégé. Il doit donc être informé sans ambiguïté du niveau de vitesse auquel il est autorisé à rouler. Or, souvent, ce n'est pas le cas et certains principes de notre signalisation doivent être adaptés dans cette optique.

La règle générale qui prévaut en matière de signalisation routière est celle de la limitation du nombre des panneaux. Cette règle générale est bien fondée, mais elle devrait subir une exception. En matière de limitations de vitesse, une fréquence élevée des panneaux répond à un double objectif : permettre à l'usager de savoir sans ambiguïté quelle est la vitesse autorisée sur la section de route sur laquelle il circule et, en outre, lui rappeler l'existence des limitations à respecter lorsque celles-ci ne sont pas implicites. En effet, s'il est évident que sur autoroute la vitesse soit limitée à 130 km/h, cela l'est moins lorsqu'elle est réduite à 110 km/h, 90 km/h ou même 80 km/h. Il en est de même pour les limitations à 90 km/h abaissée à 70 km/h en rase campagne et 50 km/h abaissée à 30 km/h en ville.

Il est donc proposé :

- a) **d'augmenter la fréquence d'implantation des panneaux de limitation de vitesse, en particulier lorsqu'elles sont différentes des limitations générales :**

En de nombreux endroits, il est difficile de savoir quelle est la vitesse autorisée (en particulier pour les vitesses différentes des limitations générales). On constate qu'à l'étranger, les autorités n'hésitent pas à remémorer aux usagers le niveau des limitations de vitesse à respecter par le canal de panneaux de signalisation extrêmement fréquents, voire par l'apposition au sol de marquages indiquant la vitesse autorisée.

Ainsi, le principe retenu pour l'implantation des panneaux de limitation de vitesse doit être celui d'une très grande fréquence, contrairement à ce qui se pratique pour les autres panneaux de signalisation. Lorsque les limitations de vitesse varient sur un même itinéraire, ces panneaux doivent être implantés le plus souvent possible, sachant que la réglementation impose d'ores et déjà une distance maximale de 1 500m dans de tels cas.

b) de permettre de coupler le panneau d'entrée d'agglomération avec celui de la limitation de vitesse à 50 km/h :

La pratique en vigueur en France est de ne pas apposer à côté des panneaux d'entrée d'agglomération une signalisation indiquant la vitesse limite autorisée, qui y est de 50 km/h. Quand il voit le panneau d'entrée d'agglomération, l'utilisateur est censé comprendre qu'il entre sur un territoire limité à cette vitesse. Cette démarche n'a rien d'évident pour la plupart des usagers : beaucoup d'entre eux continuent à rouler trop vite après l'entrée d'agglomération et ils ont le sentiment d'être « piégés » lors de contrôles de vitesse, ce qui est contraire aux vœux des pouvoirs publics et à la sécurité routière.

Ce constat est confirmé par le comportement des autorités compétentes qui implantent fréquemment en aval de l'entrée d'agglomération un panneau : « 50 km/h – Rappel », que ne précède pourtant aucun panneau « 50km/h », ce qui provoque la surprise des usagers.

Il est donc proposé d'autoriser le couplage du panneau avec celui de la limitation de vitesse à 50 km/h.

6. La certification-qualité pour la sécurité routière des gestionnaires de réseaux routiers

Il est proposé :

- s'agissant de la sécurité des infrastructures, de mettre en place un système de certification-qualité des gestionnaires de réseaux reposant, dans un premier temps, sur le volontariat ;
- d'engager une mise à jour du guide technique « la sécurité des routes et des rues ».

Alors qu'il s'agit du lieu où surviennent des milliers de morts et des dizaines de milliers de blessés, le réseau routier ne fait pas l'objet de procédures qui sont souvent de règle dans la plupart des secteurs où existent des risques d'accidents. Sa conception, son aménagement, son équipement, sa signalisation ne font l'objet de cahiers des charges précis que sur des points isolés et ne sont pas soumis à un contrôle systématique. Pour remédier aux imperfections du réseau, il est proposé de s'inspirer des procédures qui ont fait leurs preuves ailleurs, y compris dans le secteur des transports.

Il est donc proposé :

- a) s'agissant de la sécurité des infrastructures, de mettre en place un système de certification-qualité des gestionnaires de réseaux reposant, dans un premier temps, sur le volontariat :

La mise en place d'un système de certification demande un lourd travail de mise au point d'un référentiel de bonnes pratiques. Comme c'est le cas pour les autres domaines soumis à certification, cette méthodologie serait établie sur la base d'un processus de concertation mise en œuvre dans le cadre d'une commission réunissant les parties prenantes du dossier (État, Collectivités locales, services techniques, associations, industriels...). Cette concertation déboucherait sur l'établissement d'un référentiel de bonnes pratiques. La certification serait ensuite attribuée aux maîtres d'ouvrage ayant observé ce référentiel, à la fois par le respect d'un processus défini (par exemple : audit, élaboration d'un programme, vote des crédits nécessaires...) et par la mise en œuvre des actions souhaitables (travaux, surveillance du réseau...). Dans un premier temps, cette certification reposerait sur le volontariat.

- b) d'engager une mise à jour du guide technique « la sécurité des routes et des rues » :

En matière de conception d'infrastructures routières sûres, les règles à respecter qui doivent guider la conception des projets sont aujourd'hui pour l'essentiel rassemblées dans un document intitulé « La sécurité des routes et des rues » dont la production avait été démarrée il y a quinze ans par le ministère de l'Équipement. Il est nécessaire de réviser cet ouvrage compte tenu de son âge, parce qu'il était déjà incomplet au moment de sa

publication et parce qu'il n'abordait que très partiellement les questions relatives au réseau secondaire enjeux de sécurité routière devenus aujourd'hui essentiels.

7. Le traitement des obstacles latéraux « la route qui pardonne »

Il est proposé :

- *que tous les gestionnaires de voirie (Etat et collectivités locales) établissent un programme pluriannuel de traitement des obstacles latéraux dangereux ;*
- *que les concessionnaires de réseaux publics (EDF- France Télécom) contribuent à cet effort en éloignant progressivement leurs poteaux et équipements implantés trop près des voies ;*
- *que des actions d'information auprès du public soient engagées pour faire comprendre la nécessité dans certains cas de supprimer les plantations d'alignement.*

Des obstacles latéraux non-isolés de la circulation par des dispositifs de protection sont présents dans de nombreux accidents (2 626 morts en 2002) dont beaucoup auraient pu être évités si l'infrastructure avait été traitée en conséquence.

Le traitement des obstacles latéraux se heurte toutefois à un certain nombre de difficultés : son coût pour les gestionnaires de voirie et pour les concessionnaires et l'opposition auquel il se heurte lorsqu'il s'agit de plantations d'alignement de valeur qu'il n'est pas possible d'isoler.

Il est donc proposé :

- a) **que tous les gestionnaires de voirie (État et collectivités locales) établissent un programme pluriannuel de traitement des obstacles latéraux dangereux :**

Des études du SETRA ont montré que les zones à traiter en priorité étaient celles où l'obstacle latéral se situait en dessous de 4 mètres, distance au-dessous de laquelle le risque croît fortement. Le réseau doit donc être progressivement aménagé sur cette base chaque fois que le niveau de trafic le justifie. Pour cela, l'ensemble des gestionnaires de voirie doivent s'engager dans un programme pluriannuel de diminution des obstacles latéraux, soit par arrachage, protection ou déplacement. La mise en place de ce programme devra intégrer une phase de concertation avec les collectivités locales et les usagers.

L'État doit montrer l'exemple et le programme spécifique concernant les obstacles latéraux sur le réseau national actuel doit être accéléré. Une enquête de 1999 a conduit à chiffrer à 150 M€ le coût d'un programme pluriannuel de traitement des arbres et poteaux situés à moins de 4 mètres du bord de chaussée. L'opération qui s'étalerait sur trois ans, devrait commencer dès 2005 avec un crédit de 50 M€ qui permettrait de sauver environ 26 vies humaines¹². Les axes où l'on dénombre le plus d'accidents devront être prioritairement traités.

¹² Calculées à partir du nombre de tués en rase campagne sur RN sur arbre et poteaux (159 en 2002) et d'une efficacité du traitement de 50 %. A noter que l'enjeu sur les RD est beaucoup plus important puisqu'il s'élève à 565 tués en 2002.

- b) que les concessionnaires contribuent à cet effort en éloignant progressivement leurs poteaux et équipements situés de manière trop proche des voies :**

Les poteaux des concessionnaires (téléphone et EDF) forment une part non négligeables des obstacles latéraux dangereux.

La loi sur la violence routière a prévu que « *le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat* ». Le décret d'application de cet article de loi doit être signé avant octobre 2004 et les concessionnaires doivent être incités sans attendre à engager un programme pluriannuel d'éloignement de leurs poteaux.

- c) que des actions d'information auprès du public soient engagées pour faire comprendre la nécessité de supprimer dans certains cas les plantations d'alignement :**

Les gestionnaires de voirie se heurtent souvent dans la mise en place d'un programme de traitement des obstacles latéraux à une incompréhension voire à une hostilité du public s'agissant de la suppression des plantations d'alignement.

La suppression n'est pas la seule solution pour le traitement des plantations d'alignement, elle est souvent un point de passage obligé. Elle peut alors être accompagnée par une politique de replantation en compensation dans le cadre d'un aménagement paysager.

Il convient que les nécessités de la sécurité routière soient mieux défendues auprès de l'opinion publique, notamment par les associations de victimes et d'usagers.

8. Prévention du risque routier en entreprise

Pour réduire le risque routier en entreprise, il est proposé :

- *d'améliorer ou de mettre sur pied des statistiques exhaustives tant nationales que locales (bassin d'emploi, branches d'activité) ;*
- *de sensibiliser toutes les entreprises et administrations à la sinistralité routière dans le cadre de leurs activités ;*
- *d'aider les entreprises en disséminant très largement l'expertise existante ;*
- *d'encourager, de faciliter, d'amplifier les formations spécifiques pour les principaux intéressés ;*
- *d'encourager les entreprises ayant initié un programme de prévention.*

Le développement et la mise en place de plans de prévention du risque routier en entreprise constituent aujourd'hui l'une des voies les plus prometteuses pour réduire la sinistralité routière tant pour l'entreprise que pour le pays :

- *c'est tout d'abord une obligation morale et légale pour le chef d'entreprise qui est tenu « de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travailleurs » ;*
- *c'est ensuite une démarche génératrice d'économies financières :*
 - *pour l'entreprise (réduction de l'absentéisme, des coûts matériels, responsabilisation, climat social).*
 - *pour le pays (1500 tués et 7000 à 10 000 blessés par an).*
- *c'est enfin un remarquable moyen de démultiplication des messages de prévention à partir de l'entreprise vers son entourage professionnel (fournisseurs et sous-traitants) aussi bien que familial.*

L'entreprise doit être aidée dans sa démarche et son action, tout au moins au début, car ses moyens et ses compétences internes ne sont généralement pas suffisants pour mener à bien de véritables plans de formation.

Il est donc proposé :

a) d'améliorer ou de mettre sur pied des statistiques exhaustives tant nationales que locales (bassin d'emplois, branches d'activité) :

Ces statistiques devraient détailler les accidents du transport routier, de mission, de trajet et si possible ceux causés aux tiers. Elles devraient couvrir tant le régime général de l'assurance maladie que les régimes particuliers et inclure aussi bien les administrations que les entreprises proprement dites. L'Observatoire national, ONISR, pourrait en être le chef de file, assisté par la CNAM et les sociétés d'assurance.

b) de sensibiliser toutes les entreprises et administrations à la sinistralité routière dans le cadre de leurs activités :

- 1) par la communication des statistiques ci-dessus, au moyen de revues appropriées avec l'aide des organisations patronales et/ou de sites appropriés sur Internet,
- 2) par l'organisation de colloques et forums, principalement locaux. Ces réunions pourraient être organisées par les associations d'entreprises (clubs), par les préfetures, les chambres de commerce etc.
- 3) par la signature généralisée (au niveau local pour les PME) de chartes de partenariat, avec la DSCR, fondées sur les référentiels répertoriés en (c) et explicitant des objectifs quantitatifs de moyens et de résultats,
- 4) par des rencontres et discussions appropriées entre les entreprises et leurs assureurs ou Caisse d'Assurance Maladie et/ou avec les préventeurs,
- 5) par des accords et engagements entre les entreprises donneuses d'ordre et leurs transporteurs.

c) d'aider les entreprises en disséminant très largement l'expertise existante, notamment :

- le référentiel « système de management de Sécurité Routière » préparé par la PSRE* et la FFSA (livret d'octobre 2002 et CD-Rom de janvier 2004),
- le référentiel « critère d'appréciation des organismes de formation des relais d'entreprises » préparé par le GPRR,
- le rapport VERRE « Sécurité et Entreprise » (déc. 1998),
- le guide de bonnes pratiques de prévention préparé prochainement par la CNAM.

* PSRE : association pour la promotion de la sécurité routière en entreprise.

Cette dissémination à un coût unitaire très modeste- pourrait être réalisée lors des colloques et forums cités plus haut ainsi que lors des rencontres entreprises/ assurances ou CNAM.

d) d'encourager, de faciliter, d'amplifier les formations spécifiques pour les principaux intéressés, notamment :

- les responsables sécurité d'entreprise,
- les conducteurs professionnels,
- les CHSCT,
- les médecins du travail, etc.

Les principaux thèmes largement diffusés dans le cadre actuel (vitesse, alcool, produits psychotropes, fatigue et somnolence, etc.) devraient former l'ossature de cette formation à laquelle s'ajouteraient les actions spécifiques à chaque acteur (par exemple, organisation, enquêtes accidents).

e) d'encourager les entreprises ayant initié un programme de prévention :

Les sociétés d'assurance et la CNAM peuvent amplifier les motivations déjà existantes, financières ou autres. On pourrait aussi, notamment au niveau local encourager les initiatives lors des colloques ou forums ou dans les revues (B-1) avec reprise par les médias.

L'ensemble du programme et notamment le bilan des actions et de leurs résultats pourraient être coordonnés dans le cadre de l'association PSRE* dont l'activité devrait être étendue à l'ensemble du territoire. En retour, PSRE s'engagerait à informer régulièrement le CNSR de l'avancement des actions.

9. L'aide aux victimes et à leurs familles

Il est proposé :

- de mettre en place un **accueil 24h/24 dans les hôpitaux** pour les victimes et leurs familles ;
- de revoir les **modalités d'indemnisation des tiers payeurs** afin que les victimes et leurs familles ne soient pas lésées.

Traditionnellement, la politique de sécurité routière comprend un double volet prévention / sanction. Aujourd'hui, elle doit de plus en plus en intégrer un troisième, l'aide aux victimes qui va devenir une composante à part entière de la politique de sécurité routière.

L'accueil des victimes constitue une préoccupation nouvelle et forte des pouvoirs publics. En témoignent la charte du Ministère de la Justice, la charte Police / Gendarmerie Nationale, les 14 mesures du programme d'action du Ministère de la Justice en faveur des victimes et les trois groupes de travail d'octobre 2003 sur l'indemnisation du dommage corporel, la prise en charge des victimes d'accidents collectifs et des victimes en urgence. Il existe aussi des approches plus ciblées sur les victimes de la violence routière et de leurs familles comme la charte d'accueil dans les établissements de santé ou le livret en direction des familles. Néanmoins, certains points restent à améliorer.

Il est donc proposé :

- a) **de mettre en place un accueil 24h/24 dans les hôpitaux pour les victimes et leurs familles :**

La survenue brutale d'un accident de la route plonge les victimes et leurs familles dans un profond désarroi. Le corps médical manque de temps, les premières explications ne suffisent pas. C'est pourquoi, le CNSR propose les mesures suivantes :

- Identification d'un personnel formé à l'accueil d'urgence et rapidement mobilisable :
 - i. décharger les familles des contraintes administratives (procédures administratives et réglementaires obligatoires dans les hôpitaux, formalités de Police ou de Gendarmerie, premiers contacts avec les compagnies d'assurance) en nommant un assistant technique chargé de les accompagner dans leurs démarches ;
 - ii. favoriser une double approche physique et humaine par la nomination d'un psychologue et d'un sophrologue qui travailleraient de concert et seraient adjoints au service des urgences ;-
 - iii. assurer une liaison permanente entre l'équipe soignante et le personnel d'accueil qui doit être composé de professions diverses : médecins, infirmiers, assistantes sociales, psychologues cliniciens et administratifs.

iv. former spécifiquement des bénévoles (à l'instar de ce qui est mis en œuvre dans les centres de soins palliatifs) dont l'activité serait encadrée juridiquement et la mission accomplie selon le principe de l'astreinte.

v. Former non seulement le personnel médico-social, mais également administratif.

- Accueil des familles dans un local confortable dédié à cet effet et accessible 24h/24 :

Le dispositif d'accueil doit inclure un tel local dans lequel puissent être assurées intimité et confidentialité. L'attente des familles doit se concevoir ailleurs que dans un hall encombré aux urgences. Il permet aussi au personnel de rencontrer les familles dans de bonnes conditions.

- Accès à une information médicale personnalisée continue des familles de victimes :

Le contexte d'urgence ne doit pas être considéré comme un argument pour se dispenser de la délivrance d'une information orale et globale, expliquant avec des mots simples et adaptés les traitements apportés au blessé, le projet thérapeutique et le cas échéant, le diagnostic. Cette information est non seulement médicale, mais aussi médico-sociale, administrative et juridique. Elle doit figurer dans le dossier médical du blessé dès le premier entretien et le livret d'information pour les familles de victimes d'accidents doit être remis au moment de la rencontre liminaire.

Ces propositions s'inscrivent dans le cadre du CNAV (Conseil National d'Aide aux Victimes) et rejoignent des préoccupations d'aide aux victimes plus générales.

b) de revoir les modalités d'indemnisation des tiers payeurs afin que les victimes et leurs familles ne soient pas lésées :

La mesure 12 du Programme d'action en faveur des victimes préconise des modalités d'indemnisation plus justes et plus transparentes. Dans ce domaine, les blessés sont très souvent fortement lésés par les recours des caisses de sécurité sociale*. Les problèmes proviennent de la globalisation de certains postes de dommages et de préjudices (notamment les postes soumis à recours) accordés par le tribunal. S'ils étaient maintenus différenciés au moment de la subrogation dont bénéficient les caisses de sécurité sociale, ce prélèvement se porterait sur le montant fixé par le tribunal pour le poste qui la concerne. En pratique, certains postes peuvent être parfois sauvegardés, mais pas les plus importants.

Les moyens à mobiliser ne semblent pas considérables tout comme la mise à disposition de locaux et la formation du personnel. La baisse du nombre d'accidents de la route qui entraînent celle des admissions aux urgences et des redéploiements financiers devrait permettre la mise en place de la plupart des mesures proposées.

*Cet état de fait a été dénoncé par le rapport du groupe de travail présidé par Mme Yvonne Lambert-Faivre qui a conclu à des recommandations destinées à ne pas léser la victime et entre autres qu'il est "très souhaitable qu'un texte législatif ou réglementaire impose une méthodologie poste par poste de l'indemnisation".

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES :

Le bilan de ces trois années du premier mandat du Conseil national de la sécurité routière est indéniablement très riche.

D'abord les différents membres du Conseil qui avaient auparavant l'habitude de formuler des requêtes vis-à-vis de l'Etat, ont commencé à débattre entre eux : ils ont pu ainsi mieux voir les limites de leurs propres propositions et mieux comprendre les points de vue d'autres associations ou d'autres entreprises. Le responsable des autoroutes a eu à animer des débats sur l'éducation ou le risque en entreprise ; le responsable d'une association d'utilisateur s'est intéressé aux problèmes des gestionnaires d'infrastructures.

Bien sûr il n'y a pas eu que des réussites : certains débats (sur le bilan des rapports Giraudet, Namias et Verrré) se sont enlisés. La saisine du Conseil par le ministre a été rare. Mais le regret le plus souvent exprimé est que l'action du Conseil, compte tenu peut-être de la diversité des sujets traités, a manqué de lisibilité vis-à-vis de l'extérieur.

Pour le second mandat qui va s'ouvrir, il apparaît donc préférable de se centrer principalement sur un petit nombre de thèmes prioritaires.

Parmi ces thèmes qui pourraient être traités, il y en a trois qui se situent dans le droit fil de réflexions déjà engagées par le Conseil qui n'ont pas pu aboutir : il s'agit de l'éducation, de la lutte contre la vitesse et de la qualité des infrastructures.

1) l'éducation :

A de nombreuses reprises ont été évoqués le rôle de l'éducation des jeunes, la mission dans ce domaine de l'Education nationale, la question du permis (Audition de Jean Michel BERTRAND). Au cours des derniers mois, la question de l'abaissement de l'âge du permis à seize ans a été explicitement posée par le président Robert NAMIAS.

2) la lutte contre la vitesse

Une note a déjà été ébauchée pour analyser tous les dispositifs qui ont été envisagés pour faire baisser la vitesse : contrôle traditionnel, contrôle automatique, enregistreur de contexte, limiteur de vitesse volontaire, par construction, en fonction de la localisation (LAVIA), les dispositifs incorporés à l'infrastructure etc.; il s'agira de voir si un consensus existe pour dire ce qui est possible et ce qui est le plus efficace.

3) la qualité des infrastructures

Le premier travail réalisé par la commission infrastructure a permis de montrer l'importance d'une certification qualité des gestionnaires de voirie mais également la difficulté pour mettre en place une telle procédure. Ses travaux ont également montré l'importance de l'enjeu de la qualité des routes départementales. Il faut maintenant que cette réflexion trouve un véritable prolongement concret en précisant les objectifs et en envisageant des premières expérimentations

En dehors de ces trois thèmes, il y a un thème transversal et permanent qui doit aujourd'hui être abordé : c'est le thème de **l'évaluation**. Même si le Conseil a su intervenir en amont de décisions telle que l'amnistie, le contrôle automatique ou les feux de jour, il faut reconnaître que pour des raisons pratiques évidentes, il a des difficultés pour faire valoir

son point de vue en amont des décisions qui sont prises par le gouvernement. Par contre, il peut jouer un rôle très utile en s'intéressant à l'évaluation des mesures prises. Les sujets d'évaluation vont prendre une importance croissante : contrôle automatisé, feux de jour, les plans de contrôle avec la question connexe des polices de la route. Le Conseil devrait envisager de donner à une de ses commissions cette thématique de manière pérenne.

Naturellement, le choix de ces thèmes prioritaires ne doit pas interdire au Conseil de réagir à l'actualité, comme cela a été fait, dans le passé, pour le projet d'amendement de la loi Evin, ou à répondre à des questions qui pourraient lui être posées par le gouvernement, comme cela a été le cas pour la conduite des véhicules puissants par les jeunes conducteurs.

ANNEXES

Annexe 1 : SYNTHÈSE DES RÉUNIONS DU CNSR

1. Réunion du 26 octobre 2001

Le Conseil a été installé par M. Jean-Claude GAYSSOT, Ministre des transports, qui a souligné l'importance de cette séance inaugurale pour tous les acteurs de la lutte contre l'insécurité routière.

Sur proposition de M. DOSIERE, Président du CNSR et en tant que premier geste du Conseil, une résolution contre l'amnistie en matière de contraventions et de délits routiers a été adoptée.

2. Réunion du 19 décembre 2001

Cette deuxième réunion a permis d'examiner un projet de règlement intérieur, de fixer l'organisation et la composition du comité des experts qui assistera le conseil et de débattre sur les orientations 2002 pour le budget propre du Conseil.

En outre au cours de cette réunion, le Conseil avait à débattre du projet de passage de la définition du tué dans le fichier des accidents corporels (fichier BAAC) de six jours comme actuellement à 30 jours. Compte tenu de l'opposition du représentant du ministère de la défense la proposition n'a pas été retenue.

Sur proposition de Mme MASSIN, déléguée interministérielle à la sécurité routière, il est décidé de recenser toutes les propositions formulées par les trois documents de base que sont le rapport « GIRAUDET » (livre blanc sur la sécurité routière), le rapport « NAMIAS » (vitesse et sécurité publique) et le rapport « VERRÉ » (table ronde sur la formation des usagers de la route et sur la formation des conducteurs).

3. Réunion du 6 mars 2002

L'essentiel de la réunion a été consacré à définir les thèmes prioritaires sur lesquels le CNSR souhaite faire porter son action. Six thèmes ont été retenus :

- l'amélioration du traitement rapide des infractions constatées en matière de limitations de vitesse,
- le développement du contrôle automatisé,
- l'éventualité de la création d'une police de la route spécialisée,
- l'encadrement des premières années de conduite,
- l'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire,
- les moyens à mettre en œuvre pour aboutir à une communication efficace.

Sur ce dernier point le conseil a décidé la création d'une commission qui sera chargée d'élaborer des propositions.

Par ailleurs le conseil a entendu un exposé du directeur des routes sur la politique de sécurité sur le réseau des routes nationales.

4. Réunion du 11 juillet 2002

Cette séance a permis de faire le point d'avancement sur les thèmes prioritaires :

Le traitement rapide des infractions

Le Conseil a globalement approuvé les orientations proposées par le rapport de M. Pélissier, magistrat, consistant à simplifier et à rendre les procédures plus efficaces par l'adoption de quelques mesures simples.

Commission communication

Le Conseil a approuvé les recommandations de la commission qui portent sur l'orientation générale de la communication, la coordination et la cohérence avec le niveau local et l'intensification de l'effort de communication (un doublement au minimum dans l'immédiat du budget de la publicité est jugé nécessaire).

L'encadrement des premières années de conduite

Le Conseil a exprimé son désaccord pour une mesure imposant aux seuls conducteurs novices un taux de 0.2 g d'alcool dans le sang, comme le préconise la commission européenne.

Le Conseil a réfléchi sur l'instauration d'un permis probatoire pour les conducteurs novices c'est à dire l'attribution d'un nombre de points limité, au moment de la délivrance du permis de conduire. Cette disposition devrait s'inscrire dans un processus d'accès gradué à la conduite avec encouragement du développement de l'AAC.

L'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire

Le Conseil a pu entendre un exposé sur l'état actuel des dispositions propres à l'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire (BSR, ASSR).

Le contrôle automatisé

Le Conseil a été informé de l'avancement des expérimentations qui ont mis en avant les points de blocage concernant principalement *l'homologation des nouveaux dispositifs et de la sécurisation des données, l'accès automatique au fichier national des immatriculations, la valeur juridique de la constatation, le traitement rapide de l'infraction constaté et le suivi automatisé du règlement de l'amende, le financement du dispositif.*

Feux de croisement le jour

Compte tenu de l'expérience positive de la commission communication, le Conseil a décidé de créer une commission sur l'utilisation des feux de croisement le jour.

Enfin le Conseil a pu faire le point sur les travaux de son comité d'experts et notamment sur ses recommandations concernant la boîte noire et les études poids-puissance.

5. Réunion du 23 avril 2003

Cette réunion a vu la mise en place du nouveau conseil par M. Gilles de Robien. Il a introduit la réunion en rappelant les grandes lignes de l'action gouvernementale au cours de ces derniers mois et les questions sur lesquelles il souhaitait que le conseil se penche.

Le nouveau président M. Robert Namias a proposé la mise en œuvre d'un certain nombre de groupe de travail portant sur les thèmes suivant :

la sécurité des infrastructures,

l'état des connaissances,

le conducteur et la formation,

la police de la route,

D'autres groupes pourraient concerner l'alcool, les stupéfiants et la conduite des personnes âgées.

Il est précisé que tous ces groupes ne fonctionneraient pas au même moment sur les mêmes rythmes et les mêmes durées.

6. Réunion du 24 juin 2003

Le président, a précisé que la mission d'information, outre son rôle en matière d'information et de communication tiendra, pour le conseil, le rôle de commission exécutive.

M. CHAPELON, secrétaire général de l'ONISR, a présenté le rapport synthétique faisant le point des travaux de la **commission feux de jour**. Les études statistiques menées par l'Institut néerlandais de sécurité routière (SWOV) estiment à 8% environ pour la France, la diminution du nombre de morts que pourrait entraîner l'adoption de cette mesure (l'allumage des feux de jour) mais les usagers vulnérables y sont généralement opposés, car ils

craignent qu'elle se traduise par une augmentation du rapport de force en faveur des automobilistes et un accroissement du sentiment d'insécurité. Les différentes modalités possibles d'application de cette mesure sont les suivantes : feux dédiés, allumage automatique des feux de croisement en cas de baisse de luminosité, allumage en rase campagne uniquement, mesures d'accompagnement pour les usagers vulnérables. Il est convenu que le débat sera poursuivi lors d'une prochaine séance de façon à aboutir à des recommandations du Conseil sur ce point.

7. Réunion du 23 septembre 2003

Les rapporteurs des commissions ont été désignés : M. Santel pour la commission usagers, Mme Cellier pour la commission véhicules, M. Moreau pour la commission infrastructures et M. Flory pour la commission connaissances.

Les commissions doivent se fixer comme objectif de faire des propositions au ministre.

Concernant la commission des usagers, Mme Chirac attire l'attention sur quelques pistes d'action pour améliorer la sécurité routière et la prise en charge des victimes. Celles-ci consistent en : l'évolution des comportements, la prise en compte des publics vulnérables, l'accueil des victimes, la mobilisation des acteurs publics, la lutte contre l'alcool au volant, la mobilisation des entreprises et la définition d'une charte des principes de conduite. Elle souligne aussi le manque de représentation des jeunes au sein du Conseil.

M. Ternier a présenté le rapport, qui va être publié à la Documentation Française sur l'évaluation du contrôle sanction. Le constat fondé sur l'analyse de 600 dossiers fait ressortir les points suivants : la probabilité d'être contrôlé est faible. Les moyens nécessaires à la transformation de ce système concernent : une meilleure professionnalisation de la police de la route, des moyens dédiés et non détournés, une véritable interministérialité au niveau local, l'automatisation de la chaîne contrôle sanction et la mise en place d'outils d'évaluation permanents dans tous les départements et administrations.

M. Bourgeois, directeur général de L'Institut de Recherche sur les Transports et leur sécurité (INRETS) a présenté les différents laboratoires de l'Institut.

8. Réunion du 2 décembre 2003

M.Namias a ouvert la séance en souhaitant la bienvenue aux représentants des associations de jeunes invités par le CNSR. Il a ensuite proposé de faire mener une enquête sur le bilan de l'action gouvernementale à la fin de l'année 2003. Les résultats pourraient ainsi être connus avant la prochaine réunion. M. Heitz a présenté un bilan de la politique de sécurité routière menée par le gouvernement et la DISR (Direction Interministérielle de Sécurité Routière) sur 18 mois. La politique menée a reposé sur deux grands axes : le respect de la règle (notamment vitesse, alcool et ceinture), la prévention et la formation.

Ce respect de la règle passe par la mise en place de radars automatiques. On constate une baisse progressive du nombre des infractions.

En ce qui concerne la prévention et la formation, les assises départementales ont été un succès. Elles ont mis en lumière une implication de plus en plus forte des élus, la mobilisation de nouveaux acteurs comme le ministère des sports et celui des DOM-TOM ainsi que la nécessité de professionnaliser les acteurs et de mobiliser davantage de

bénévoles. Sur le plan de la formation, les mesures nouvelles ont concerné le permis probatoire, la généralisation lors du passage du permis de conduire, d'une épreuve pratique de 35 minutes, plus axée sur les comportements, et la communication sur la ceinture.

Les résultats sont encourageants puisqu'on constate sur un an environ 1600 tués et 26 000 blessés en moins.

Les rapporteurs des commissions ont ensuite fait le point de leur travaux.

Enfin, M. Namias a invité le comité des experts à faire des propositions en matière d'alcoolémie et en particulier de répondre à la question « Faut-il abaisser le taux d'alcool autorisé sur la route ? » et M. Heitz a demandé à l'Observatoire en liaison avec le comité des experts de faire une première évaluation du contrôle sanction automatisé.

9. Réunion du 1er avril 2004

Monsieur le ministre, Gilles de Robien a introduit la séance en attirant l'attention sur le fait que si les progrès opérés en matière de sécurité routière sont encourageants, ils sont fragiles. La politique de prévention et de répression doit donc être poursuivie et une véritable politique d'évaluation des mesures quantitatives et qualitatives doit être mise en place. Il a ensuite rappelé qu'il avait saisi le CNSR sur la question de la puissance des véhicules corrélée à l'expérience des conducteurs.

M. Namias a indiqué qu'un avis sur cette question devait être rendu d'ici cet été et qu'en novembre 2004 une nouvelle nomination des membres du CNSR aura lieu.

Cette séance a été l'occasion de présenter les résultats du sondage IFOP commandé par le CNSR, sur « le bilan de la politique menée depuis deux ans en matière de sécurité routière et des actions envisageables dans ce domaine » (présentation disponible sur le site Internet.

M. Namias a annoncé qu'à l'automne 2004, le CNSR publiera les propositions de recommandations regroupant le travail des différentes commissions depuis sa création.

10. Réunion du 18 mai 2004 :

Au cours de la séance 3 thèmes ont été abordés. L'adéquation entre l'expérience acquise et la puissance du véhicule automobile, l'abaissement du taux d'alcool et le bilan pour l'année 2003.

En ce qui concerne le premier thème, M. Santel a présenté les travaux des commissions usagers et véhicules qui ont tenu deux réunions communes sur ce sujet. Après discussion, la réponse à la question du ministre sur ce point a été : « Le CNSR ne se prononce pas en faveur d'une limitation de la puissance des véhicules pour les conducteurs novices suite aux travaux des commissions et du comité des experts qui ont évalué une telle mesure discriminante et injustifiée ».

Sur la question de l'abaissement du taux d'alcool, M. Got a présenté les travaux du comité des experts, qui ne se prononce pas en faveur d'une telle mesure mais qui encourage le développement des contrôles d'alcoolémie ciblés ainsi que l'amélioration du suivi des conducteurs. Quant à l'application de cette mesure à des catégories déterminées de

conducteurs, il a conclu qu'il ne serait pas raisonnable de l'appliquer aux conducteurs novices compte tenu de l'existence du permis probatoire.

Enfin, M. Chapelon a présenté le bilan pour 2003 et a souligné les résultats particulièrement encourageants, la tendance depuis six mois est en dessous de 5000 tués par an sur la route.

M. Namias a conclu en insistant sur le fait qu'une réflexion constante en matière de formation, d'information, d'éducation et de communication est nécessaire. Il a proposé un nouvel axe de réflexion au CNSR : « Le permis à 16 ans ».

11. Réunion du 22 octobre 2004 :

M. Heitz a présenté les modalités de renouvellement du CNSR dont le premier mandat arrive à terme.

M. NAMIAS a alerté le conseil sur le projet de modification de la loi EVIN et a proposé d'adopter un communiqué de presse condamnant cette modification.

Au cours de la séance, les propositions de recommandations des différentes commissions ont été présentées. La commission connaissance a fait une proposition de recommandation sur l'amélioration de la connaissance des accidents. La commission usagers a développé trois propositions, une en matière d'observation des comportements, une autre sur la prévention des risques routiers en entreprises, et une dernière sur l'aide aux victimes et aux familles. La commission véhicules s'est penché sur une proposition concernant les enregistreurs de contexte et une autre sur l'aide au respect de la loi. La commissions infrastructures a quant à elle fait des propositions de recommandations en matière de signalisation de limitations de vitesse, de certification qualité des infrastructures et de traitements des obstacles latéraux.

Enfin M. Chapelon a présenté la campagne des feux de jour, lancée par M. de Robien le 20 octobre 2004.

Annexe 2 : LES RESOLUTIONS ADOPTEES PAR LE CNSR

- L'amnistie en matière de contraventions et de délits routiers

Le Conseil national de la sécurité routière, réuni le 26 octobre 2001, se prononce contre toute amnistie pour les infractions au Code de la route à la faveur des élections présidentielles de 2002.

Il demande avec insistance, aux pouvoirs publics, aux candidats et aux formations politiques, l'engagement immédiat de renoncer à toute décision de cette nature afin d'enrayer le relâchement des automobilistes que l'on constate à l'approche de cette échéance et d'éviter ainsi le décès de plusieurs centaines de personnes et des milliers de personnes handicapées.

- Position contre la modification de la loi Evin

Réuni le 22 octobre 2004 sous la présidence de Monsieur Robert NAMIAS, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) a adopté la motion suivante :

« Le vote, par la représentation nationale, d'une disposition remettant en cause certaines limitations apportées à la publicité en faveur du vin constitue un signal négatif adressé à nos concitoyens sur les dangers de l'alcool sur la route et donc un mauvais coup porté à la sécurité routière ».

Le Conseil rappelle que l'alcool est présent dans 30% des accidents mortels de la circulation (soit 5 morts par jour en moyenne), le CNSR en appelle à la responsabilité des élus de la Nation pour maintenir un cap clair en matière de santé publique.

Le CNSR demande donc au Gouvernement de tout faire pour que la disposition récemment votée par les députés soit définitivement rapportée et que les textes actuels soient maintenus dans leur intégralité.

Annexe 3 : Les thèmes abordés par les commissions permanentes

Créées en septembre 2003, les quatre commissions permanentes du CNSR ont tenu de nombreuses réunions de travail. Elles ont permis de traiter un certain nombre de sujets précis et de faire des propositions de recommandations au CNSR, qui peut les reprendre ou non.

L'objectif étant de cerner les connaissances existantes et de définir les connaissances qui manquent pour avancer en matière de sécurité routière.

• Commission usagers :

Propos introductif de G. Santel

Le comportement de l'utilisateur de la route - automobiliste bien sûr, mais également piéton, utilisateur de 2 roues motorisées ou non, chauffeur de poids lourd,... - demeure un axe-clé de la politique de sécurité routière, au même titre que la qualité des infrastructures ou celle des véhicules.

Un domaine où des résultats rapides peuvent être obtenus comme en témoigne le meilleur respect des vitesses à la suite de la mise en place du contrôle sanction automatisé et la forte diminution du nombre des victimes qui en a résulté.

Il nécessite des mesures coercitives pour faire appliquer la réglementation.

Il exige aussi et désormais surtout une politique déterminée d'information, d'éducation, de prévention. C'est cet état d'esprit qui a présidé aux réflexions et propositions de la commission « usagers » depuis 2 ans.

Un état d'esprit qui reste pleinement d'actualité. Le nécessaire consensus social sur la sécurité routière relève d'une attitude plus civique et plus citoyenne.

Thèmes abordés :

Le contrôle sanction automatisé

Le suivi des comportements

Le contrôle médical

L'aide aux victimes

La sécurité routière en entreprises

L'observatoire des comportements

La communication

L'implication des conducteurs sans permis

Adéquation entre l'expérience acquise et la puissance des véhicules automobile (question du ministre)

L'utilisation des feux de jour

La police de la route

Les conditions d'accès au permis de conduire (mission Bertrand)

- **Commission véhicules :**

Propos introductif de C.Cellier

La commission a eu le souci d'aborder les principaux thèmes de débats relatifs aux véhicules (notamment l'enregistreur de contexte, la puissance des véhicules) et de faire le point sur les différents types de véhicules (motocyclettes, poids lourds, bicyclettes, véhicules utilitaires).

Outre les recommandations déjà formulées, la commission a mis en chantier une note sur les différents moyens de lutter contre la vitesse. Cette note devra être finalisée au cours du prochain mandat.

Thèmes abordés :

L'appel d'urgence
L'enregistreur de contexte
Poids et puissance des véhicules
Maîtrise de la vitesse
L'accidentologie des motocyclettes
Poids lourds
Bicyclettes
Les deux roues motorisées
Les véhicules utilitaires

- **Commission infrastructures :**

Propos introductif de JP. Moreau

La commission infrastructure s'est réunie à sept reprises depuis le 5 novembre 2003 .

Nous avons toujours eu à l'esprit la taille tentaculaire de notre réseau routier et le fait que le facteur humain est la cause fondamentale de nombreux accidents. Nous avons donc tenté de rester pragmatiques et si dès la première réunion nous avons balayé « assez large », après neuf mois de travail, nous nous mettons d'accord sur le thème de nos trois principales recommandations :

La signalisation – sur ce point en abordant ce qui nous est apparu le plus urgent consécutivement à la politique volontariste initiée par le Président de la République avec notamment la mise en application du « contrôle/sanction » .

Le traitement des obstacles latéraux – principal gisement d'amélioration de l'accidentologie en pouvant nous appuyer sur la démarche « SURE » .

Une certification qualité des gestionnaires du réseau national et du réseau régional – dans la perspective ou des obligations légales pourraient conduire à mettre en cause la responsabilité des élus ou des gestionnaires , ce qui prend un sens tout particuliers au moment de la décentralisation .

Un travail complémentaire est à faire pour nous permettre de vous proposer des modalités de « mise en route »(si j'ose le dire) d'une telle certification .

Pour préparer nos travaux nous avons fait appel à des spécialistes de différents horizons dont le SETRA, le CERTU, le Laboratoire Régional de l'Est Parisien, l'INRETS, la DSCR, l'ADF, l'AFAC, l'AFNOR etc.

Thèmes abordés :

La politique de la direction des routes sur la démarche SURE et les obstacles latéraux
La prise en compte de la sécurité routière
Les objectifs de la signalisation routière
Sécurité routière et télématique
Le rôle des conseils généraux en matière de sécurité routière
La mise en place d'un système de certification-qualité des gestionnaires de réseaux

• **Commission connaissances :**

Propos introductif de J. FLORY

Il ne peut y avoir de bonne politique – c'est-à-dire efficace et la moins onéreuse possible - de prévention des accidents de la route sans une connaissance fiable du nombre des accidents, de leur gravité et de leurs causes.

Sur aucun de ces points, notre pays n'est très performant. Nombre de petits sinistres corporels -probablement plus de la moitié- ne sont pas enregistrés. Aucune possibilité de connaître statistiquement les conséquences physiologiques des accidents de la route (nombre de tétraplégiques ou de traumatisés crâniens...) ni la relation entre la vitesse et la nature des blessures (à quelle vitesse devient-on hémiplégique ou tétraplégique ou mort ?).

Pour les causes des accidents, il y a de grandes zones d'ombre. 30 % des accidents sont sans cause connue. Qu'y a t'il derrière tous ces morts ? La fatigue, les médicaments, les drogues illicites, le malaise physiologique, la volonté de suicide, le téléphone, le GPS, la cigarette... ?

Que sait-on des causes des accidents des poids lourds (proportionnellement deux fois plus de morts que les véhicules de tourisme) ? Que sait-on des accidents des deux roues ? Que sait-on des infrastructures accidentogènes (chaussée, environnement latéral, signalisation confuse ou défectueuse...) ?

En matière de connaissances, il reste tout à faire.

Thèmes abordés :

Les bases de données
Les données des assurances pour les victimes
Présentation du fichier des accidents corporels (BAAC)
La connaissance physiologique des accidents de la route
Présentation des statistiques du ministère de la justice
Evolution des enquêtes Réagir
Les poids lourds

Annexe 4 : Le comité des experts

Mission et organisation

Le décret du 28 août 2001 (cf ci-dessous) prévoit que le conseil national de la sécurité routière est assisté par un comité d'experts. Le comité des experts est de plus chargé « d'éclairer les travaux de l'observatoire et plus généralement sur toutes publications en matière de sécurité routière ».

Les conditions de fonctionnement du comité des experts ont été prévu à l'article 8 du règlement intérieur. En particulier, compte tenu de la diversité des questions qui pourraient être prises, il a été décidé de désigner un premier niveau de **membres permanents** assez généralistes,

et un deuxième niveau de **membres associés**, prévu dans le règlement intérieur, plus spécialisés qui seraient désignés au fur et à mesure en fonction des besoins.

Liste des membres permanents

M. Jean-François CAILLARD (Médecin et professeur de Médecine du Travail et des Risques Professionnels à l'Université Paris VI),

M. Jean CHAPELON (De formation scientifique : ingénieur des Ponts et Chaussées),

Mme Hélène FONTAINE (De formation scientifique : Ecole Centrale de Paris),

Mme Geneviève GUICHENEY (Journaliste et membre du CSA, elle s'est particulièrement intéressée aux questions de sécurité routière),

M. Claude GOT (Médecin, professeur honoraire d'anatomie pathologique à la faculté de médecine de Paris-ouest et a une activité de recherche dans le domaine de la sécurité routière),

M. Patrice HUERRE (Psychiatre des hôpitaux, psychanalyste, psychiatre expert auprès de la Cour d'Appel de Paris et travaille auprès d'adolescents depuis plus de 20 ans),

M. Yves PAGE (Accidentologue au Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'études du comportement humain « LAB » Renault Peugeot Citroën),

Mme Claudine PEREZ-DIAZ (Chargée de recherche, notamment sur les prises de risque associées à des consommations d'alcool sur la route, au Centre de Recherches Psychotropes, Santé Mentale et Société « CESAMES » du CNRS et de l'Université Paris V - René-Descartes),

M. Sébastien ROCHE (Chargé de Recherche au CNRS : centre de recherche sur le Politique, l'Administration, la Ville et le Territoire),

M. Louis-Rachid SALMI (De formation médicale et épidémiologique, il a orienté dès le début de sa carrière sa recherche vers le domaine de l'épidémiologie et de la prévention des blessures).

Travaux du comité des experts

Les principales contributions du comité des experts sont les suivantes :

- a) des notes sur :
 - l'utilisation des boîtes noires ;

- Faut-il abaisser le taux d'alcool autorisé sur la route ? (avec une importante contribution de Mme Marie Berthe BIECHELER),
 - L'influence du poids et de la puissance des véhicules de tourisme sur la sécurité routière.
 - Adéquation entre l'expérience acquise et la puissance du véhicule automobile,
 - Faut-il recommander l'utilisation des feux de croisement le jour ?
- a) des avis sur :
- l'amnistie ;
 - l'étude sur la police de la route,
 - les améliorations à apporter au rapport annuel de l'Observatoire.
 - l'évaluation du contrôle automatisé ;
 - les modalités de changement de définition du tué ;

Extrait du décret du 28 août 2001 concernant le comité des experts :

Article 4 :

Le conseil national est assisté par un comité d'experts, dont il nomme les membres sur proposition du délégué interministériel à la sécurité routière. Ce comité est chargé d'éclairer les travaux du conseil. Sur l'invitation du président, les experts de ce comité participent aux débats du conseil.

Article 7 :

Le décret du 15 mai 1975 susvisé est modifié comme suit :

(...)

Il - A l'article 2 bis, les six derniers alinéas sont remplacés par les deux alinéas suivants :

“ Le conseil national de la sécurité routière émet un avis sur le programme de travail de l'observatoire.

Le comité d'experts du conseil national de la sécurité routière oriente la méthodologie des recueils et analyses statistiques ainsi que des études de l'observatoire. Il peut également être consulté sur la qualité scientifique des publications mises à la disposition du public en matière de sécurité routière.”

Extrait du règlement intérieur concernant le comité des experts

Article 8 - Comité d'experts

81 – Le Conseil national de la sécurité routière est assisté par un comité d'experts.

82 – Le comité d'experts du Conseil national de la sécurité routière oriente la méthodologie des recueils et analyses statistiques ainsi que des études de l'observatoire. Il peut également être consulté sur la qualité scientifique des publications mises à la disposition du public en matière de sécurité routière (article 7 du décret du 28 août 2001).

83 – Désignation des membres. Un premier groupe d'experts permanents est nommé par le conseil pour un an renouvelable ; il est complété par des experts associés qui sont soit désignés par le conseil soit consultés par ce groupe d'experts permanents.

84 - Saisine : En dehors de ses attributions définies à l'article 82, le comité d'expert ne peut être saisi que par le président ou le conseil national. Le comité d'experts ne répondra pas aux questions des membres du conseil posées à titre individuel.

85 - Le président, en fonction de l'ordre du jour, invite certains des experts.

86 – Lorsqu'un expert est impliqué, personnellement ou par le biais de son unité de recherche, à un projet examiné par le comité, il ne participe pas aux débats.

Annexe 5 : la liste des membres du CNSR -février 2005-

3 personnalités qualifiées :

M. Sandro MANTOVANI, Mme Christiane CELLIER et M. Michel TERNIER.

10 représentants des élus de la Nation et des collectivités locales :

M. Jean-Michel BERTRAND et M. Richard DELL'AGNOLA députés désignés par l'Assemblée Nationale,
M. Jean-Patrick COURTOIS et M. Pierre HERISSON sénateurs désignés par le Sénat,
M. Hubert GHIGONIS représentant désigné par le Conseil économique et social,
M. Jean-Pierre LIOUVILLE représentant désigné par l'Association des Régions de France,
M. Joël ABBEY désigné par l'Association des Départements de France,
M. Michel THIERS désigné par l'Association des Maires de France,
M. Fabien GARNIER représentant désigné par le Conseil de la jeunesse,
M. Alain GILLE représentant désigné par le Conseil national des transports.

8 représentants des entreprises et institutions intéressées par la sécurité routière :

M. Guillaume ROSENWALD représentant la Fédération Française des Sociétés d'Assurances,
M. Patrick JACQUOT représentant du Groupement des mutuelles d'assurance,
M. Manuel GOMEZ représentant la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles,
M. Gilbert SANTEL représentant l'Association Française des Sociétés d'Autoroutes,
M. Christian GERONDEAU représentant la Fédération Française des Automobiles Clubs,
M. Daniel BLOT représentant les établissements d'enseignement de la conduite membres du Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSCAOP),
M. Yves HERVALET représentant l'Association Française de la Presse Automobiles,
M. Gilles EVRARD représentant la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des travailleurs salariés.

17 représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière :

M. Bernard POTTIER représentant la Prévention Routière,
M. Jean-Marie LEVERRIER représentant la Ligue contre la Violence Routière,
M. Jean-Pierre CHARRIER représentant l'Association des usagers et accidentés de la route,
Mme Anne BERGERET représentant l'Association nationale des familles de traumatisés crâniens,
M. Pascal FREMONT représentant l'Association des paralysés de France,
M. Jean-Pierre MOREAU représentant la Fédération Française de Motocyclisme,
M. Jean-Louis FLAHAUT représentant l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public,
M. Daniel LEROY représentant la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports,
M. Jean-François HOGU représentant la Fédération des Usagers de la Bicyclette,

M. Vincent JULE représentant l'association Victimes et Citoyens,
Mme Camille FOUCARD représentant la Route de jeunes,
Mme Stéphanie LUX représentant de Voiture and Co,
M. Serge MORELLI représentant l'association Club 14,
Mme Nadine POINSOT représentant l'association Marilou,
M. Dominique LAMOULLER représentant la Fédération Française de Cyclotourisme,
M. Daniel QUERO représentant l'Automobile Club de l'Ouest,
Mme Marie Madeleine DECORDE représentant la Fédération Nationale des Familles Rurales.

2 représentants des professions médicales et des associations et fondations
œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique :

M. Alain DÔMONT et Mme Bernadette CHIRAC.

12 représentants des administrations :

M. Rémy HEITZ délégué interministériel à la sécurité routière,
un représentant désigné par le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.
un représentant désigné par le ministre de l'emploi et de la solidarité,
un représentant désigné par le ministre de la justice,
un représentant désigné par le ministre de l'intérieur,
un représentant désigné par le ministre de l'éducation nationale,
un représentant désigné par le ministre de la défense,
un représentant désigné par le ministre de l'équipement, des transports et du logement,
un représentant désigné par le ministre de la jeunesse et des sports,
un représentant désigné par le ministre de la recherche,
un représentant désigné par le ministre de la santé,
le délégué interministériel à la lutte contre la drogue et la toxicomanie.

Liste des personnalités ayant été membres du conseil depuis 2001

Personnalités qualifiées :

M. Gérard SAILLANT, Mme Catherine TURMO et M. Jean VERRE.

Représentants des élus de la Nation et des collectivités locales :

M. Lucien LANIER, M. René DOSIERE, M. Gilbert BIESSY, M. Martin MALVY
M. Georges GRUILLOT et M. Pierre PERROD.

Représentants des entreprises et institutions intéressées par la sécurité routière :

M. Emmanuel DURET, M. PERROT, M. Yves PETITJEAN, Mme Josette DIXNEUF
M. Dominique OLIVIER et M. Yves de BELABRE.

Représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière :

M. Jean FLORY, M. Jacques ROBIN, M. Michel BRETAGNOL, M. Joseph LISSILOUR,
M. Philippe LE TALLEC, M. Frédéric BRODZDZIAK et M. Francois THOMAS.

Représentants des professions médicales

M. Christian BRUNET.

Représentants des administrations :

Mme Isabelle MASSIN déléguée interministérielle à la sécurité routière,

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), créé par décret du 28 août 2001, est un organisme composé d'élus, de représentants des entreprises et associations intéressés par la sécurité routière ainsi que des représentants de l'administration. Le Conseil a pour mission d'être un lieu de débats et de proposition sur la sécurité routière. Il est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) assure le secrétariat du CNSR.