

2005 - 2008

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



# Bilan d'activité du Conseil national de la sécurité routière 2005 – 2008

*Créé par décret du 28 août 2001 et installé le 25 octobre 2001, le Conseil National de la Sécurité Routière est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.*

*Ses principales missions sont de proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière et de procéder à des évaluations des actions engagées.*

*L'Observatoire national interministériel de sécurité routière assure le secrétariat du CNSR. Dans ce cadre il établit le bilan des activités du CNSR. Un premier bilan a été réalisé en 2004 à l'issue de la première période triennale du Conseil.*

*Lors de la première partie de son activité, le CNSR a joué un rôle important dans le cadre du grand chantier de la sécurité routière lancé le 14 juillet 2002 par le Président Jacques Chirac. Après une baisse historique du nombre de tués sur la route, la question se pose de la place du CNSR dans la politique de sécurité routière aujourd'hui.*

*A l'approche de la fin de la seconde période de trois ans, il était donc nécessaire d'effectuer un nouveau bilan.*

*De plus, le recul dont on dispose maintenant sur six ans d'existence du CNSR permet de faire le point sur les différentes recommandations qui ont été faites et de savoir si elles ont été suivies ou non d'effet.*

**Avril 2008**



# BILAN D'ACTIVITE 2005 - 2008

I - LES PRINCIPAUX THEMES ABORDES PAR LE CNSR .....	5
1.Les feux de jour .....	5
2.La vitesse .....	7
3.L'alcool .....	8
4.Les stupéfiants .....	9
5.Le téléphone portable.....	9
6.Les deux-roues .....	10
7.L'éducation routière.....	10
8.Les infrastructures .....	11
9.Autres thèmes abordés .....	12
II – BILAN DE L' ACTION DU CNSR .....	13
1. L'origine des sujets débattus au CNSR .....	13
2. Bilan des recommandations du CNSR.....	14
3. Une chambre de débats sur les « nouveaux » enjeux de la sécurité routière .....	15
Annexe 1 : Bilan des résolutions du CNSR 2001/2004.....	16
Annexe 2 : Bilan des résolutions du CNSR 2005/2008.....	19
Annexe 3 : Synthèse des réunions.....	22
Annexe 4 : Membres du Conseil de 2005 à 2008 .....	28



## *I - LES PRINCIPAUX THEMES ABORDES PAR LE CNSR*

### **1. Les feux de jour**

La question des feux de jour est un thème récurrent de la sécurité routière.

A la suite d'une proposition de Monsieur Christian Gerondeau, une commission feux de jour est mise en place par le CNSR en juillet 2002. Elle est chargée d'étudier de manière plus approfondie la question de l'allumage des feux de croisement le jour. Elle n'arrive pas à trouver de consensus sur les recommandations à faire.

En juin 2004, le comité des experts s'est également penché sur le sujet. Une note a été préparée par Messieurs Jean CHAPELON et Yves PAGE recommandant une mise en place progressive de la mesure. Il s'agit d'une mesure simple pour améliorer la sécurité routière mais elle se heurte à la réticence des usagers. Cette note a été étudiée par la commission « usagers » du Conseil national de la sécurité routière le 28 juin 2004. Elle s'est déclarée unanimement favorable à la mise en œuvre d'une telle mesure dont l'efficacité a été démontrée par de nombreuses études et expérimentations.

Une expérimentation de l'utilisation des feux de croisement le jour a eu lieu d'octobre 2004 à octobre 2005. Le comité des experts a ensuite réalisé une évaluation de cette expérimentation, qui a ensuite été discutée au sein du CNSR et a abouti au vote d'une résolution le 6 décembre 2005.

#### **a) L'évaluation de l'utilisation des feux de jour**

Depuis le 30 octobre 2004, le gouvernement recommande à tous les usagers d'allumer leurs feux de croisement lorsqu'ils circulent le jour, hors agglomération. Afin de décider si la mesure doit être maintenue ou non, il a été demandé à l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière une évaluation sur l'impact des feux de jour sur l'accidentalité ainsi que sur le niveau de participation des Français.

Le bilan de l'utilisation des feux de jour n'a pas pour objet de démontrer l'efficacité de la mesure mais de savoir si elle est bien adaptée à la France et si elle est socialement acceptée. Elle s'articule autour de trois points : l'impact de la mesure sur le risque accidentel, la mesure de la pratique réelle sur la route et l'analyse de l'opinion des Français.

Pour que cette évaluation soit complète la période d'expérimentation initialement prévue de octobre 2004 à mars 2005 a été prolongée jusqu'en octobre 2005.

Un sondage réalisé auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs montre qu'ils n'ont pas adhéré à une mesure qui était simplement recommandée et dont ils ne comprenaient pas l'utilité, notamment par beau temps. De fait, la pratique des feux de jour n'a été élevée les trois premiers mois que par temps couvert.

En raison de la faible mesure de la pratique, il n'a pas été possible de mettre en évidence un « effet » des feux de jour sur l'accidentologie. Ces résultats ne peuvent cependant contredire la littérature sur le sujet.

Il est souligné que la généralisation de l'utilisation des feux de jour se poursuit en Europe : la mesure est devenue obligatoire en Suisse, en Italie et en Autriche. L'Allemagne et la Belgique envisagent également de la rendre obligatoire.

A l'issue de ce bilan sur l'utilisation des feux de jour en France, les recommandations du comité des experts sont les suivantes :

- ne pas rendre obligatoire, dans l'immédiat, l'allumage des feux de jour,
- maintenir la recommandation permanente de l'utilisation des feux de croisement de jour et l'étendre aux agglomérations, accompagnée d'une communication forte,
- mener une action au niveau européen en vue de généraliser l'installation de feux dédiés sur les véhicules neufs.

#### **b) La résolution sur les feux de jour**

Les recommandations du comité des experts et la présentation du bilan de l'évaluation de l'expérimentation suscitent de nombreux débats. Ainsi deux séances ont été nécessaires pour aboutir à une résolution commune.

Les difficultés liées à l'acceptabilité de la mesure sont mises en avant par les membres du Conseil. Il est confirmé que les automobilistes ne comprennent pas l'utilité de la mesure en cas de temps clair.

La question de la distinction des deux-roues en cas de généralisation de la mesure est abordée. Il s'agit d'une revendication importante de la part des conducteurs de deux-roues motorisés. En réponse, il est rappelé que dans les pays appliquant l'allumage des feux de jour, cette distinction n'existe pas et qu'elle n'est pas objectivement justifiée.

Il est précisé que la question de l'éblouissement et de la reconnaissance des deux-roues peut être réglée par l'installation de feux dédiés.

Il est demandé à ce que le message sur l'utilisation des feux de jour soit plus largement diffusé.

Certains membres du Conseil regrettent en outre que la mesure ne soit pas accompagnée de sanction ce qui la rendrait plus efficace. Ils souhaitent qu'une expérimentation soit menée avec la participation de l'ensemble des usagers. Pour d'autres, il ne s'agit pas d'une mesure prioritaire et des réserves sont émises quant à la proposition de résolution faite par la commission d'évaluation et le comité des experts.

Le 6 décembre 2005 est votée **la résolution sur l'utilisation des feux de jour**. Elle préconise :

- qu'une expérimentation prévoyant, pendant sa durée, une obligation d'utilisation des feux de croisement soit engagée,
- que cette expérimentation soit précédée d'une campagne massive de communication et d'explication,
- que les démarches nécessaires à la généralisation des feux dédiés sur tous les nouveaux véhicules soient engagées sans délais,
- qu'en outre, soient étudiés des moyens de reconnaissance pour l'ensemble des deux-roues tels que les feux spécifiques pour les motos.

## 2. La vitesse

### a) Les systèmes permettant la maîtrise de la vitesse des véhicules

La maîtrise de la vitesse a été discutée par la commission véhicules à plusieurs reprises. Ce travail a fait l'objet d'une note présentant ces différents systèmes accompagnée de propositions, qui portent notamment sur les moyens de limiter la vitesse des véhicules qu'ils soient volontaires ou imposés.

Le limiteur volontaire de vitesse à la construction permet au conducteur de régler lui-même la vitesse maximale de son véhicule. La commission recommande l'équipement obligatoire de ce limiteur sur les véhicules neufs.

Il est ensuite possible de limiter la vitesse maximale d'un véhicule par construction. La commission recommande une étude de faisabilité dans le cas d'un conducteur condamné pour grand excès de vitesse.

Enfin la technique du limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée est envisagée (LAVIA). Il est recommandé que des études soient menées rapidement pour la mise en œuvre de ce système.

Dans la conclusion de sa note, la commission estime que *« les membres de la commission sont d'accord pour dire que des équipements tels que le régulateur de vitesse, le limiteur volontaire ou l'alerte de survitesse sont des solutions intéressantes, même si leur efficacité requiert la responsabilisation du conducteur. D'autres mesures, notamment sur les véhicules, font l'objet de plus de débats car elles soulèvent plus de difficultés quant à leur mise en œuvre ou leur acceptabilité. Il y a tout d'abord la mesure très forte de la limitation de vitesse par construction : cette mesure qui ne résoudra pas tous les problèmes dus à la vitesse excessive, soulève de vraies passions et, de plus, ne peut s'envisager qu'avec au moins l'accord de nos partenaires européens. Ces obstacles ont fait naître un grand nombre de variantes : celle qui semble la plus avancée est le LAVIA qui est en phase d'expérimentation mais elle se heurte actuellement à des difficultés technologiques ».*

Lors de la présentation de cette note au Conseil national de la sécurité routière, le débat s'est principalement cristallisé autour de la question de la limitation de la vitesse par construction. Bien que la commission n'y soit pas favorable, elle est présentée comme une mesure cruciale pour la sécurité routière. Le débat met en avant la difficulté de mettre en œuvre une telle mesure. Suite à un vote, le CNSR a décidé de ne pas faire de recommandation portant sur la limitation de vitesse par construction. La limitation de la vitesse d'un véhicule est toutefois envisagée dans le cas des conducteurs condamnés à un grand excès de vitesse comme alternative à l'annulation du permis de conduire.

Une résolution sur les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules a été ainsi votée par le CNSR le 29 novembre 2006. Cette résolution fait onze recommandations qui concernent notamment le limiteur volontaire de vitesse, le limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée (LAVIA), la limitation de vitesse maximale des véhicules, les enregistreurs de données des événements de la route, l'infrastructure, le contrôle, la communication et l'éducation.

## b) Le contrôle-sanction automatisé

Le contrôle-sanction automatisé est un moyen efficace pour réduire la vitesse excessive des véhicules. Sa mise en place décidée par le Comité interministériel de sécurité routière de décembre 2002 a largement contribué à la baisse de la mortalité sur les routes. Fin 2003, Rémy HEITZ, le délégué interministériel à la sécurité routière, demande à l'Observatoire national interministériel de sécurité routière d'évaluer l'impact du contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière.

Cette évaluation a été présentée au CNSR le 15 mars 2006 après avoir été au préalable discutée par la commission connaissance et évaluation. Elle met en avant le rôle extrêmement positif du contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière. Le rapport revient sur le fonctionnement du système et son efficacité, puis il montre le très fort impact des radars automatiques sur la baisse des vitesses et des accidents, tant localement que globalement. Il est estimé que les trois-quarts de la baisse des accidents entre 2002 et 2005 sont attribuables à la mise en place du contrôle-sanction automatisé.

La présentation de l'évaluation a été suivie d'une discussion entre les membres du Conseil, qui condamnent fermement les actes de vandalisme proférés sur les radars qui ne doivent bénéficier d'aucune indulgence. Ils demandent à ce que le déploiement soit poursuivi et que le produit des amendes soit affecté à la sécurité routière et au renforcement de la politique de communication.

Une **résolution** a été approuvée le 17 octobre 2006 recommandant la poursuite du déploiement des radars. Le Conseil national de la sécurité routière insiste sur la nécessité de poursuivre l'effort surtout en ce qui concerne les radars mobiles qui sont la clé pour l'avenir du maintien des vitesses modérées. Il est également préconisé de mener des expériences pour le développement des radars embarqués. Cette orientation est reprise dans la résolution de novembre 2006 sur la maîtrise de la vitesse.

## 3. L'alcool

Près de 30 % des accidents mortels sont imputables à la consommation d'alcool. Cette proportion reste aujourd'hui stable malgré une forte communication sur le sujet et le renforcement des mesures répressives. En 2006, l'alcool est devenu le premier facteur d'accidents.

Un rapport rédigé par un groupe d'experts et présenté au Conseil national de la sécurité routière le 9 juillet 2007 fait un état des lieux en matière d'alcoolémie et de sécurité routière et propose des mesures de lutte contre ce comportement à risque. Ce rapport met en avant le fait que l'alcoolisation excessive et/ou régulière est responsable de la plupart des accidents mortels. Les experts estiment d'une part, que la communication ne doit pas se concentrer uniquement sur l'alcoolisation des jeunes mais également viser des alcoolisations excessives et régulières et préconise le développement d'une part de mesures de détection et de prévention de l'alcoolémie et d'autre part le renforcement des sanctions (confiscations de véhicule, éthylotests anti-démarrage). Par ailleurs, les experts soulignent qu'en l'état des choses, l'abaissement du taux d'alcoolémie légal ne serait pas une mesure appropriée.

La discussion s'est surtout centrée sur l'abaissement éventuel du taux légal d'alcoolémie. Le CNSR a fait sienne la recommandation de la Commission européenne qui préconise l'abaissement du taux légal d'alcool à 0,2g/l en 2010.

A l'issue des débats, **une résolution** a été adoptée, qui suit les recommandations du groupe d'experts et qui porte sur les points suivants :

- une communication massive sur l'alcoolisation excessive et régulière,
- encourager l'auto-contrôle de son taux d'alcoolémie au volant,
- le développement de l'éthylotest anti-démarrage comme alternative à la sanction,
- un renforcement substantiel de l'efficacité des contrôles en les ciblant tout particulièrement la nuit et le week-end,
- une politique pénale axée sur la confiscation systématique du véhicule en cas de récidive d'alcoolémie.

Par ailleurs, le CNSR a exprimé son indignation face aux politiques commerciales agressives, visant à promouvoir la consommation d'alcool par les jeunes.

## 4. Les stupéfiants

La consommation de produits stupéfiants a pour effet de modifier le comportement du conducteur et créer ainsi un risque d'accident. Un groupe d'experts a particulièrement étudié ce risque. L'étude SAM (Stupéfiants et Accidents Mortels) est présentée le 11 juillet 2005 au CNSR en présence du Ministre des transports Dominique PERBEN.

Depuis la loi du 3 février 2003, la conduite après usage de stupéfiants est punie de deux ans d'emprisonnement et d'une forte peine d'amende. Le problème de l'applicabilité de la loi est soulevé notamment en raison de l'absence de test salivaire facilitant les contrôles. Il faut toutefois constater une augmentation des tests urinaires (de 3 000 en 2001 à 15 000 en 2004).

L'étude SAM se compose de deux volets : une étude épidémiologique et une étude accidentologique. Le volet épidémiologique a essayé d'établir un lien entre la prise de cannabis et les effets sur la conduite. Il en ressort une extrême variabilité des résultats en fonction des personnes. Les effets du cannabis sont plus sensibles à fortes doses et/ou en combinaison avec une alcoolémie positive. L'étude s'est concentrée sur les accidents mortels. Un sur-risque significatif est établi concernant le cannabis. La part des accidents mortels attribués au cannabis est de 2,4 % contre 28,4 % pour l'alcoolémie positive. Ce sont 230 décès annuels sur la base de 6 000 accidents mortels par an qui sont imputables au cannabis à comparer aux 2 270 décès attribuables à l'alcool.

L'étude accidentologique analyse les défaillances dans le comportement du conducteur sous influence de produits stupéfiants. En ce qui concerne les conducteurs à la fois sous influence de cannabis et d'alcool, on constate une dégradation globale des capacités pour l'ensemble des fonctions de conduite.

Les conclusions de l'étude révèlent aussi que 3 conducteurs sur 100 conduisent sous l'effet du cannabis. Le chiffre est à majorer chez les jeunes. Une victime sur deux du cannabis a moins de 25 ans.

L'étude SAM a suscité un riche débat. L'attention s'est focalisée sur les conditions de publication de l'étude. La communication sur le sujet doit permettre d'éviter une mauvaise interprétation des conclusions qui présentent un risque de mortalité lié au cannabis bien inférieur à celui lié à l'alcool. Aucune résolution n'est prise sur le sujet.

## 5. Le téléphone portable

En 2003, le gouvernement décide d'interdire l'utilisation du téléphone portable au volant qui est considérée comme une pratique dangereuse. Une étude sur le sujet a été réalisée par l'ONISR en 2007 sur la base de la publication d'une étude australienne démontrant le sur-risque d'accident lié à l'utilisation du téléphone portable au volant qu'il soit tenu à la main ou

avec un kit mains-libres. Un sondage réalisé sur la pratique d'usage du téléphone montre que le téléphone portable au volant représente un enjeu non négligeable pour la sécurité routière évalué à hauteur de 7 % à 8 %. Pour réduire cet enjeu, il conviendrait d'agir sur la réglementation pour interdire toute utilisation du téléphone portable au volant et d'améliorer les connaissances sur cette pratique.

L'étude a été présentée à la commission usagers. Elle a préparé un projet de résolution qui demande notamment l'extension de l'interdiction du portable au volant au kit mains-libres.

Les débats ont porté principalement sur les risques de cette pratique et les conséquences d'une interdiction de l'utilisation du kit mains-libres. A l'issue du débat, une résolution a été approuvée, celle-ci ne recommande pas l'interdiction du kit mains-libres, mais toutefois incite que des démarches soient engagées au niveau européen. Elle suggère de sensibiliser les usagers, ainsi que les entreprises aux risques liés à cette pratique et la mise en place par l'ONISR de mesures régulières de la part de conducteurs qui téléphonent.

## **6. Les deux-roues**

Face au problème des usagers vulnérables et notamment du sur-risque des motocyclettes en France, le Président du CNSR, Robert NAMIAS a proposé de constituer une commission "deux-roues" pour réfléchir sur les pistes de progrès envisageables. Cette commission est composée de certains membres du CNSR et de personnes extérieures. Elle s'est réunie pour la première fois le 27 avril 2006.

Les travaux de la commission deux-roues ont permis d'élaborer les premières recommandations, présentées le 3 avril 2007, qui portaient sur les points suivants :

- la sensibilisation des usagers sur le port d'équipements de protection,
- le développement des équipements de sécurité active sur les motocyclettes,
- une meilleure prise en compte des usagers vulnérables dans la création et la modification des infrastructures,
- le renforcement du réseau des M./Mme Moto des DDE,
- une intensification des campagnes de communication et de sensibilisation sur la prise en compte du motocycliste dans la circulation, mais également sur les comportements les plus accidentogènes,
- la formation à la conduite d'un cyclomoteur et le brevet de sécurité routière,
- les épreuves théoriques et pratiques du permis moto,
- l'accès progressif aux motocyclettes pour les conducteurs novices,
- une amélioration générale des connaissances sur la pratique du deux-roues.

La commission deux-roues a ensuite décidé de porter ses travaux sur les deux-roues non motorisés.

## **7. L'éducation routière**

Lors de la réunion du 18 mai 2005, le Conseil national de la sécurité routière a fixé un programme de travail pour les mois à venir. L'un des thèmes envisagés était l'éducation et la formation des jeunes. Il a été au préalable discuté par la commission usagers lors de deux réunions en 2005 et en 2006. Par la suite Gilles de ROBIEN, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche a été invité par le Conseil national

de la sécurité routière pour sa séance du 29 novembre 2006 qui fut entièrement consacrée à ce sujet.

#### **a) Etat des lieux des mesures en vigueur**

Le ministère de l'Education nationale a développé des outils pédagogiques pour améliorer l'enseignement de la sécurité routière à l'école. Dans ce cadre un nouvel outil multimédia a été mis en place pour l'examen de l'attestation scolaire de sécurité routière. On se dirige à terme vers une dématérialisation totale de cet examen.

Par ailleurs, est soulignée l'importance de l'intégration de la sécurité routière dans la vie scolaire. L'enseignement est obligatoire durant toute la scolarité. L'éducation à la sécurité routière est inscrite dans le socle commun de connaissances et de compétences. Il ne s'agit pas seulement d'un apprentissage des normes mais également d'« une éducation au comportement et à la citoyenneté ».

#### **b) Les pistes à suivre**

Lors de la séance du 26 novembre 2006, le Ministre Gilles de ROBIEN note les progrès en matière de contrôle et de sanction mais estime « considérables les progrès à faire dans le domaine de l'éducation et de la prévention parce qu'une politique uniquement répressive serait tout à fait partielle et insuffisamment efficace. »

Le ministre lance quatre pistes de réflexion pour une meilleure prise en compte de la sécurité routière à l'école : la formation des futurs professeurs, la prise en compte de la sécurité routière dans la note de vie scolaire, la mise en place d'une personne référente dans chaque établissement ; la possibilité d'impliquer les lycées dans la lutte contre la violence.

Le CNSR insiste sur la nécessité d'une meilleure communication sur l'action de l'Education nationale en matière de sécurité routière. Il est favorable à la mise en place de professeurs référents et souhaite se mettre à la disposition de l'Education nationale pour que les associations qu'il compte puissent participer à l'éducation à la sécurité routière.

## **8. Les infrastructures**

La qualité des infrastructures avait fait l'objet de trois recommandations, le 22 octobre 2004, lors du précédent CNSR : celles-ci portaient sur la signalisation des limitations de vitesse, les obstacles latéraux et la certification qualité des gestionnaires de réseaux routiers.

Ces recommandations n'ont pas connu de suite significative jusqu'à la réunion du 14 décembre 2007 au cours de laquelle ont été présentées les nouvelles mesures et orientations envisagées en matière de sécurité liée à l'infrastructure. Cette présentation a notamment porté sur la création des commissions départementales consultatives d'usagers pour la signalisation routière, le Code de la rue, la directive européenne sur les infrastructures, les inspections de sécurité routière des itinéraires et d'autres mesures qui font actuellement l'objet d'expérimentations.

Suite à la présentation, les membres du CNSR ont discuté de ce sujet, et en particulier sur les problèmes de signalisation routière et les moyens à mettre en œuvre pour assurer le bon fonctionnement des commissions départementales consultatives d'usagers pour la signalisation routière.

A l'issue de la séance, une résolution a été adoptée à l'unanimité par les membres du CNSR, approuvant la généralisation des commissions départementales d'usagers, la mise en œuvre des inspections de sécurité routière des itinéraires, et suggérant de reprendre la recommandation certification-qualité déjà formulée et notamment les référentiels de normes établis par l'AFNOR.

## **9. Autres thèmes abordés**

### **a. Le permis à un euro par jour**

Le 18 mai 2005, Monsieur le député Jean-Michel BERTRAND présente au CNSR un rapport intitulé « faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire », qu'il a remis au Premier ministre et qui propose notamment le financement de l'épreuve avec un euro par jour. Cette mesure a été adoptée par le gouvernement, et le 11 octobre 2005, Monsieur Arnaud STRASSER, chef du projet permis à un euro par jour, est venu présenter cette opération aux membres du CNSR.

### **b. Le délit d'homicide par la mise en danger caractérisée de la vie d'autrui**

Le conseil a approuvé une résolution soutenant la proposition de loi de Monsieur Jean-Michel BERTRAND, député de l'Ain et membre du CNSR, visant à redéfinir le champ d'application du délit d'homicide involontaire en matière d'accident de la circulation, en le complétant par le délit d'homicide par mise en danger caractérisée de la vie d'autrui.

Le Conseil estime qu'une telle qualification permettrait de mieux rendre compte de la gravité de ces infractions. Il partage l'indignation des familles de victimes profondément choquées par la situation actuelle qui permet aux chauffards, auteurs d'accidents mortels, d'être mieux traités que la plupart des auteurs de petite délinquance. Il souhaite vivement que cette proposition de loi soit débattue ou que le gouvernement prenne à son compte un projet identique.

### **c. L'intégration des victimes d'outre-mer dans la présentation des chiffres nationaux de la sécurité routière**

Le Conseil considère qu'il n'y a pas de justification à une comptabilisation séparée des morts de métropole et des morts d'outre-mer. Monsieur Jean CHAPELON signale néanmoins que depuis 2004 les chiffres de l'outre-mer sont présentés dans chaque chapitre du bilan.

Le Conseil a adopté une résolution demandant une nouvelle présentation des chiffres officiels qui devront intégrer les victimes outre-mer dans les résultats français, à partir de mai 2006.

#### d. Le risque routier professionnel

Lors de la séance du 14 décembre 2007, Monsieur Stéphane SEILLER, président du comité de pilotage sur le risque routier professionnel, a présenté aux membres du CNSR les caractéristiques de ce risque et l'action des pouvoirs publics sur ce sujet.

Les membres du CNSR ont ensuite pu discuter sur ce sujet et ont souligné les bons travaux de la CNAMTS et l'évolution au sein des entreprises qui ont de plus en plus conscience de ce risque.

## II – BILAN DE L'ACTION DU CNSR

Lors de sa création, il a été donné pour mission au Conseil national de la sécurité routière d'être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière. Au terme de ses six années de fonctionnement et à l'approche de son deuxième renouvellement, il est intéressant de procéder à un bilan d'évaluation de cette mission.

Le CNSR s'est réuni en moyenne trois fois par an pour débattre de thèmes variés et prendre des résolutions ou des recommandations. Pour enrichir la discussion et la rendre plus efficace, l'assemblée délibérante s'est appuyée sur cinq commissions permanentes et un comité des experts.

Les travaux du CNSR se sont appuyés sur des sources diverses : travaux des commissions permanentes, rapports de l'Observatoire ou du Comité des experts, présentation de la délégation à la sécurité routière etc. Ils se sont fait l'écho de la politique actuelle de sécurité routière et de nombreuses résolutions vont dans le sens des mesures en vigueur en les accompagnant ou en les devançant. Pour autant, toutes les recommandations du CNSR n'ont pas été suivies par les pouvoirs publics.

### 1. L'origine des sujets débattus au CNSR

Les différentes sources des travaux du CNSR peuvent être synthétisées dans le tableau ci-dessous :

	<b>Commission du CNSR</b>	<b>Sécurité routière</b>	<b>ONISR - Comité des experts</b>	<b>Autres</b>	<b>Résolutions</b>
<b>2001-2004</b>	Com. Feux de jour Com. Communication Recommandations (04) Sondage IFOP	Rapport PELISSIER	Note Feux de jour Abaissement alcool Jeunes et puissance	Rap. TERNIER	Amnistie Loi EVIN
<b>2005 - 2008</b>	2 roues Vitesse	Infrastructure Risque professionnel	Feux de jour CSA Téléphone Alcool	SAM Rap. BERTRAND Education	Homicide DOM

*Abréviations : rap. : rapport ; com. : commission*

Au cours de la période récente, les contributions des commissions du CNSR ont diminué alors que le recours à des intervenants extérieurs augmentait. Sur l'ensemble des deux périodes, ce sont les notes ou rapports provenant de l'ONISR ou du Comité des experts qui ont été prédominants.

## 2. Bilan des recommandations du CNSR

De la même façon, on peut faire un bilan rapide de la suite donnée aux recommandations du CNSR (voir annexe jointe) en distinguant :

- d'une part les recommandations qui n'ont pas été suivies :
  - o la communication (2002)
  - o l'observation des comportements (2004) ;
  - o l'aide aux victimes et à leurs familles (2004) ;
  - o l'expérimentation feux de jour (2005) ;
  - o le délit d'homicide (2005) ;
  - o l'intégration DOM (2006) ;
  
- d'autre part les recommandations qui ont été très partiellement suivies :
  - o la certification qualité des gestionnaires (2004) ;
  - o la signalisation des limitations de vitesse (2004) ;
  
- ensuite les recommandations qui ont été partiellement suivies :
  - o l'enregistreur de contexte (2004) ;
  - o la prévention du risque routier en entreprise (2004) ;
  - o le traitement des obstacles latéraux (2004) ;
  - o la suite à donner au CSA (2006) ;
  - o l'alcool (2007) ;
  
- enfin les recommandations qui ont été totalement suivies :
  - o l'amnistie (2001) ;
  - o le traitement rapide des infractions (2002) ;
  - o les jeunes et véhicules puissants (2004) ;
  - o l'abaissement du taux légal d'alcool (2004) ;
  - o la modification loi EVIN (2004) ;
  - o le changement de définition (2004) ;
  - o la création observatoires départementaux (2004) ;
  - o le LAVIA (2006)
  - o le téléphone portable (2007).

Au total, ce bilan montre un certain équilibre entre les recommandations qui n'ont pas été suivies ou très partiellement suivies et celles qui ont été partiellement ou totalement suivies.

En 2001, le CNSR a également pris une position forte contre l'amnistie qui a été suivie partiellement en 2002 et totalement en 2007. De même, la proposition de modification de la loi EVIN relative à la publicité des boissons alcoolisées a finalement été rejetée par le Parlement.

Par ailleurs, le CNSR a appuyé des propositions reprises par la suite par les pouvoirs publics. Par exemple, il a approuvé les propositions d'un rapport sur l'amélioration du traitement rapide des infractions en matière de limitation de vitesse qui sont en accord avec les

dispositions de la loi du 12 juin 2003. Il a également approuvé les propositions du ministre en matière d'éducation routière.

Sur de nombreux sujets, le CNSR a validé certaines orientations qui ont par la suite été concrétisées. C'est le cas pour l'harmonisation de la définition de la gravité avec celle des autres pays européens et la création des observatoires départementaux. De même, le CNSR a soutenu la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé, même s'il privilégiait l'utilisation des radars mobiles aux radars fixes. Il en a été de même des propositions du Comité des experts sur l'alcool qui ont été partiellement reprises par le Comité interministériel du 13 février 2008.

Les principales recommandations qui n'ont pas été suivies d'effet concernent l'infrastructure, l'observation des comportements, les feux de jour.

### **3. Une chambre de débats sur les « nouveaux » enjeux de la sécurité routière**

Le CNSR se présente comme un lieu de débats permettant de discuter les enjeux nouveaux de la sécurité routière. Sa structure représentative des différents intérêts en présence permet de lui faire jouer pleinement son rôle consultatif.

Les débats du CNSR ont permis d'aborder des thèmes nouveaux souvent liés aux avancées technologiques. C'est ainsi que le CNSR a pu débattre des projets encore en expérimentation tels que le LAVIA, les enregistreurs de données des événements de la route ou encore les éthylotests anti-démarrage. Le Conseil a assisté à la présentation d'une étude sur l'impact des stupéfiants sur le comportement des usagers de la route et d'une étude sur le risque du téléphone portable au volant.

Ces débats ont permis de mettre au même niveau de connaissance l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

**Annexe 1 : BILAN DES RESOLUTIONS DU CNSR  
2001/2004**

date	Thèmes	Suites
26/10/2001	<b>Amnistie en matière de contraventions et de délits routiers</b>	Loi d'amnistie de 2002 exclut tous les délits routiers et certaines contraventions (sauf contraventions de stationnement) Loi d'amnistie de 2007 exclut toutes les infractions routières
11/07/2002	<p><b>L'amélioration du traitement rapide des infractions en matière de limitation de vitesse :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- création d'une présomption de domiciliation</li> <li>- forfaitiser l'ensemble des contraventions du Code de la route</li> <li>- supprimer la suspension judiciaire du permis de conduire</li> <li>- supprimer la majoration automatique des amendes forfaitaires</li> <li>- instaurer un recours préalable obligatoire de type gracieux</li> <li>- imposer une consignation, condition de recevabilité d'un recours judiciaire</li> </ul>	<p>Consignation :</p> <p>La <u>loi du 12 juin 2003</u> insère un article 529-10 au CPP qui prévoit une consignation d'un montant égal à l'amende avant contestation SAUF si le titulaire du certificat d'immatriculation fournit le récépissé du dépôt de la plainte pour vol ou pour destruction du véhicule, ou une lettre précisant le nom, l'adresse et la référence du permis de la personne qui était présumée conduire le véhicule</p> <p>Présomption de domiciliation</p> <p>La <u>loi du 12 juin 2003</u> complète l'article 530 du CPP prévoyant que le délai de prescription de trois mois court à compter de l'envoi de la lettre recommandée à l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule sauf si le contrevenant justifie qu'il a, avant l'expiration de ce délai, déclaré son changement d'adresse au service d'immatriculation des véhicules</p> <p>L'article L130-9 du code de la route prévoit que les constatations effectuées par des appareils de contrôle automatique font foi jusqu'à preuve du contraire</p>
11/07/2002	<p><b>Dans le cadre du doublement nécessaire des crédits pour une amélioration sensible de l'impact actuel de la communication</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- renforcer la cohérence entre la communication et l'action et notamment l'action de terrain</li> <li>- favoriser la complémentarité des actions nationales et locales de communication</li> </ul>	Des efforts sur l'articulation communication et action mais pas d'augmentation significative du budget de la communication

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- concevoir des programmes de prévention et des campagnes de communication dédiées à des publics spécifiques</li> <li>- mieux diffuser les connaissances</li> </ul>	
12/02/2004	<b>Les jeunes et les véhicules puissants :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- exclusion de la mesure interdisant les véhicules puissants aux conducteurs novices</li> <li>- demande au gouvernement de poursuivre les efforts pour faire avancer au niveau européen le projet de limitation de la vitesse par construction</li> <li>- sensibiliser les adultes sur leur responsabilité morale en confiant des véhicules puissants à des conducteurs novices</li> </ul>	Pas de loi interdisant les véhicules puissants aux conducteurs novices comme recommandé
18/05/2004	<b>L'inopportunité d'abaisser le taux d'alcoolémie légal</b> (rapport du comité des experts)	Pas de législation contraire comme recommandé
22/10/2004	<b>Position contre la modification de la loi EVIN</b> relative à la publicité des boissons alcoolisées	Rejet de la proposition de modification de la loi dans un sens plus favorable comme recommandé
22/10/2004	<b>L'harmonisation de la définition de la gravité avec celle des autres pays européens</b>	Le 1er janvier 2005, la France a adopté la définition internationale du tué à 30 jours et du blessé hospitalisé comme recommandé
22/10/2004	<b>La création d'observatoires départementaux</b>	Mise en place par une circulaire du 5 janvier 2005 comme recommandé
22/10/2004	<b>L'observation des comportements et des actions de prévention</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- définir un programme de développement des connaissances</li> <li>- engager des programmes d'évaluation au niveau départemental</li> <li>- améliorer la connaissance des actions de contrôles préventifs concernant l'alcool, suivre la circulaire concernant les indulgences, rationaliser les enquêtes d'opinion</li> </ul>	Pas de suite réelle
22/10/2004	<b>L'enregistreur de contexte:</b> étude sur la faisabilité et le développement des enregistreurs de contextes comportementaux et accidentologiques	Les études engagées n'ont pas encore abouti
22/10/2004	<b>L'aide au respect de la loi</b> (limiteur volontaire de vitesse, avertisseur de non-port de la ceinture) <ul style="list-style-type: none"> <li>- généraliser l'offre à tous les véhicules</li> <li>- encourager leur utilisation</li> <li>- améliorer l'ergonomie de ces outils</li> </ul>	Loi du 12 juin 2003 : véhicules neufs équipés de régulateur de vitesse Plutôt une initiative des constructeurs : objectif de PSA d'équiper toute sa gamme de régulateurs et de limiteurs volontaires de vitesse

22/10/2004	<b>La signalisation des limitations de vitesse</b> -augmenter la fréquence d'implantation des panneaux	En 2006 mise en place de commissions départementales consultatives composés entre autre d'usagers Généralisation en 2008
22/10/2004	<b>La certification qualité pour la sécurité routière des gestionnaires de réseaux routiers</b>	Mise en place des inspections ISRI en 2007 (inspections légères du réseau routier)
22/10/2004	<b>Le traitement des obstacles latéraux</b> - établissement par les gestionnaires de voirie d'un programme pluriannuel de traitement des obstacles latéraux dangereux - éloignement des poteaux et équipements proches des voies - information du public	Pour ce qui concerne le réseau routier national, chaque année, un programme spécifique important de traitement des obstacles latéraux est mis en place (17,27 M€ de 2004 à 2007 inclus) augmenté d'une part non négligeable (mais difficilement quantifiable) sur le programme des ASIL (aménagement de sécurité d'initiative locale) et des opérations de sécurité (PRAS et SURE). Par ailleurs, en 7 ans, de 2000 à 2006, l'Etat a installé pour plus de 19 M€ de lisses motos afin de diminuer les conséquences des chutes de motards, principalement dans les courbes de faible rayon et les bretelles ce qui représente 500 km équipés environ. On peut également signaler le décret du 8 septembre 2006 (article R.112-11 du code de la voirie routière) qui permet aux gestionnaires routiers de demander, sous certaines conditions, le déplacement des installations de télécom, électricité et gaz si elles sont dangereuses.
22/10/2004	<b>Prévention du risque routier en entreprise</b> - améliorer ou mettre sur pied des statistiques exhaustives nationales et locales - sensibiliser toutes les entreprises et administrations à la sinistralité routière dans le cadre de leurs activités - aider les entreprises en diffusant l'expertise existante - développement des formations spécifiques - encourager les programmes de prévention	Diverses actions : partenariat, charte, action avec les Caisses d'assurance maladie <u>Décret du 15 mai 2007</u> Dans les entreprises de transport terrestre, les conducteurs de véhicules ou les personnels affectés à la maintenance des dispositifs de sécurité des véhicules sont passibles de peines aggravées
22/10/2004	<b>L'aide aux victimes et à leurs familles</b> - mettre en place un accueil 24h/24 dans les hôpitaux - revoir les modalités d'indemnisation des tiers payeurs afin que les victimes et leurs familles ne soient pas lésées	Pas de suite

**Annexe 2 : BILAN DES RESOLUTIONS DU CNSR  
2005/2008**

<b>Dates</b>	<b>Thèmes</b>	<b>Suites</b>
06/12/2005	<b>Utilisation des feux de jour</b> - mise en place d'une expérimentation avec obligation d'utiliser les feux de croisement de jour - engagement de mesures pour la généralisation des feux dédiés sur les véhicules neufs - étude de moyens de reconnaissance pour les deux-roues.	- la Commission européenne a pris l'initiative d'une réglementation des véhicules neufs en feux dédiés à partir de janvier 2010 - pas d'initiative en France sur les feux de croisements
06/12/2005	<b>Délit d'homicide par mise en danger caractérisée de la vie d'autrui</b>	Proposition de loi rejetée
15/03/2006	<b>Intégration des victimes de l'outre-mer</b> dans la présentation des chiffres nationaux de la sécurité routière	Pas de modification de la présentation du bilan depuis 2004 : données métropole (valeur + évolution) + données outre-mer (valeur) + données France entière (valeur)
17/10/2006	<b>Contrôle-sanction automatisé</b> - communication préventive à l'attention des deux-roues - large diffusion du rapport - poursuite du déploiement des radars fixes et intensification de l'utilisation des radars mobiles - utilisation du produit des amendes pour renforcer la politique de communication - efforts sur les radars mobiles - expérimenter le contrôle à bord de véhicules en circulation et sur sections. - accélérer l'expérimentation du contrôle automatisé des feux rouges - renseignement du nombre de véhicules contrôlés pour les futurs radars fixes et mobiles.	- Poursuite du déploiement des radars fixes et mobile - Expérimentation du contrôle automatique de la vitesse sur une section et du contrôle des franchissements des feux rouges  - Par contre, pas d'évolution sur les autres points et notamment le produit des amendes et la communication et le contrôle sur un véhicule en déplacement
19/12/2006	<b>Les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules:</b> - équipement obligatoire des véhicules neufs par un limiteur volontaire de vitesse - études complémentaires en vue de pouvoir mettre en œuvre rapidement le LAVIA (cartographie, aspects juridiques, équipement	- Démarche d'équipement relevant des constructeurs,  - Une recherche sur les aspects juridiques des aides au respect de la réglementation a été lancée en 2008, celle-ci s'intéresse au LAVIA et à

	<p>des véhicules...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- études sur la faisabilité de la limitation de la vitesse par construction pour les conducteurs sanctionnés pour très grand excès de vitesse</li> <li>- études sur la faisabilité de l'installation d'enregistreurs de contexte pour les conducteurs sanctionnés pour très grand excès de vitesse</li> </ul>	<p>l'EDR. Un projet sur les modalités techniques de déploiement du LAVIA est en cours et les résultats du projet BALI sur la cartographie seront connus avant la fin de l'année 2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudes en cours sur les enregistreurs de contexte</li> </ul>
03/04/2007	<p><b>Le téléphone portable</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- communication forte sur le sujet</li> <li>- encourager la pratique de certaines entreprises d'interdire l'usage du téléphone au volant par ses employés</li> <li>- mesures réalisées par l'observatoire</li> <li>- démarches au niveau européen pour interdire le kit mains-libres intégré</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation d'observations de l'utilisation du téléphone portable au bord de la route par l'ONISR depuis décembre 2007</li> <li>- Campagne de communication prévue en 2008</li> </ul>
09/07/2007	<p><b>L'alcool au volant:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- communication sur l'alcoolisation excessive et régulière</li> <li>- encourager l'auto-contrôle</li> <li>- renforcement de l'efficacité des contrôles</li> <li>- approbation de la recommandation de la commission européenne sur la diminution du taux d'alcoolémie à 0,20gr à l'horizon 2010</li> <li>- confiscation systématique du véhicule en cas de récidive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagne de communication sur l'auto-contrôle "soufflez vous saurez"</li> <li>- Pas de décision sur la baisse du taux d'alcoolémie</li> <li>- Peine complémentaire d'obligation de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un éthylotest électronique anti-démarrage, pendant une durée déterminée, en cas de délit de conduite sous l'influence de l'alcool.</li> <li>- Confiscation du véhicule en cas de récidive de conduite sous l'influence de stupéfiants</li> </ul>
09/07/2007	<p><b>Commission deux-roues</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sensibilisation des usagers sur le port d'équipements de protection</li> <li>- développement des équipements de sécurité active sur les motocyclettes</li> <li>- meilleure prise en compte des usagers vulnérables dans la création et la modification des infrastructures</li> <li>- renforcement du réseau des M./Mme Moto des DDE</li> <li>- intensification des campagnes de communication et de sensibilisation sur la prise en compte du motocycliste dans la circulation, mais également sur les comportements les plus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagne sur la prise en compte réciproque des motards et des automobilistes</li> </ul>

	<p>accidentogènes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- formation à la conduite d'un cyclomoteur et le brevet de sécurité routière</li> <li>- épreuves théoriques et pratiques du permis moto</li> <li>- accès progressif aux motocyclettes pour les conducteurs novices</li> <li>- amélioration générale des connaissances sur la pratique du deux-roues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réforme prévue au niveau européen</li> <li>- Enquête en cours de préparation avec l'ONISR et le SESP</li> </ul>
14/12/2007	<p><b>Les infrastructures</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veiller à l'implication des usagers dans ces commissions par un large appel à candidatures auprès des associations et mettre en place un site Internet permettant de faire remonter les informations utiles sur l'état du réseau</li> <li>- reprendre la recommandation certification-qualité déjà formulée et notamment les référentiels de normes établis par l'AFNOR</li> </ul>	

Supprimé :

### **Annexe 3 : Synthèse des réunions**

#### Réunion du 18 mai 2005 :

Le nouveau Conseil national de la sécurité routière a été installé par M. Gilles de ROBIEN qui a présenté les priorités du Conseil pour les prochains mois : l'éducation et la formation des jeunes, le respect des règles, la qualité des infrastructures, l'évaluation des mesures prises et la communication. Les nouveaux membres du comité des experts ont ensuite été présenté aux membres du Conseil. Le rapport d'activité 2001-2004 a été approuvé. Le Conseil a fixé son programme de travail pour les prochains mois : éducation et formation des jeunes, mesures pour faire baisser la vitesse, évaluation des mesures prises et certification qualité des infrastructures.

Monsieur JeanCHAPELON a ensuite présenté le bilan de l'année 2004 : la baisse de l'accidentalité s'est poursuivie sauf chez les jeunes de 18-24 ans et les motocyclistes.

Le dernier point de l'ordre du jour a été consacré à la présentation du rapport de Monsieur Jean-Michel BERTRAND « faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire », avec notamment le financement de l'épreuve avec un euro par jour.

#### Réunion du 11 juillet 2005 en présence de Monsieur Dominique PERBEN :

Le Ministre a introduit la séance en marquant sa volonté de poursuivre l'effort entrepris.

L'essentiel de l'ordre du jour a été consacré à la présentation de l'étude SAM (Stupéfiants et Accidents Mortels). Les conclusions de cette étude ont fait l'objet d'une discussion très riche. Le débat a porté ensuite sur les dangers d'une mauvaise interprétation des chiffres annoncés et les précautions à prendre quant à la publicité de l'étude.

Enfin, Monsieur Rémy HEITZ a rappelé les mesures adoptées par le Conseil interministériel de la sécurité routière du 1er juillet 2005, les principales étant la poursuite du programme d'installation de radars, avec 500 radars supplémentaires en 2006 et la création d'un compte d'affectation spécial des recettes, et des mesures spécifiques en direction des jeunes et des deux-roues motorisés.

#### Réunion du 11 octobre 2005

Le bilan de l'utilisation des feux de jour a constitué le principal point de l'ordre du jour. Après la présentation du bilan réalisé par le comité des experts, un débat a eu lieu entre les membres du CNSR. A l'issue de ce débat, il est convenu qu'une réunion commune de la Commission évaluation et du Comité des experts préparerait un projet de résolution pour la prochaine séance du CNSR.

Au cours de cette séance, le Délégué interministériel à la sécurité routière, Monsieur Rémy HEITZ, a présenté le programme des Etats généraux de la sécurité routière du 20 octobre 2005 et de la Semaine de la sécurité routière prévue du 17 au 24 octobre 2005.

Enfin, l'opération permis à un euro par jour, lancée le 03 octobre 2005, a été présentée aux membres du CNSR, par Monsieur Arnaud STRASSER, chef du projet permis à un euro par jour.

#### Réunion du 06 décembre 2005

Le conseil a adopté le projet de résolution sur l'utilisation des feux de jour élaborée par la commission évaluation et le comité des experts (pour : 12 voix ; contre : 7 voix ; abstention : 5 voix).

Le Conseil a ensuite approuvé une résolution soutenant la proposition de loi de Monsieur Jean-Michel BERTRAND, député de l'Ain et membre du CNSR, visant à redéfinir le champ d'application du délit d'homicide involontaire en matière d'accident de la circulation, en le complétant par le délit d'homicide par mise en danger caractérisée de la vie d'autrui.

Après le point fait par les rapporteurs des commissions sur l'avancée de leurs travaux, le délégué interministériel à la sécurité routière a présenté les orientations pour la communication cours de l'année 2006.

#### Réunion du 15 mars 2006

Monsieur Jean CHAPELON a rappelé les conséquences du changement de définition de la gravité, intervenu le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Désormais, les chiffres officiels prennent en compte les personnes tuées dans les 30 jours après l'accident et les blessés hospitalisés plus de 24 heures, d'où une augmentation du nombre de tués et un doublement du nombre de blessés.

Monsieur Jean CHAPELON a également présenté le bilan des accidents corporels de la circulation routière en 2005 : la situation s'est améliorée par rapport à 2004, mais cette baisse a surtout profité aux automobilistes, alors que le nombre de tués parmi les piétons et les cyclistes a augmenté.

Le Conseil a adopté une résolution demandant une nouvelle présentation des chiffres officiels qui devront intégrer les victimes outre-mer dans les résultats français, à partir de mai 2006.

Monsieur Pierre SIBI a présenté le rapport d'évaluation de l'ONISR sur l'impact du contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière. Le contrôle-sanction automatisé a contribué à la baisse de 75% des accidents de la route de 2002 à 2005.

Monsieur Robert NAMIAS a demandé qu'une commission « deux-roues » se mette en place très prochainement. Son rôle sera de réfléchir et proposer des mesures pour réduire le nombre des victimes des deux-roues, avant fin 2006.

La commission « usagers » va travailler sur la formation à la sécurité routière à l'école et à l'université. Le CNSR souhaite inviter le ministre de l'Education nationale à la séance du 16 mai 2006.

#### Réunion du 17 octobre 2006

Suite à la présentation, lors de la précédente séance, du rapport d'évaluation de l'impact du contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière réalisé par l'ONISR, le CNSR a approuvé une résolution préconisant d'une part la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé en implantant avec discernement les radars mobiles et d'autre part la nécessité de mieux communiquer sur l'efficacité du système notamment par une large diffusion du rapport.

La note de la commission véhicules présentant les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules et proposant des recommandations est ensuite examinée. Au cours de l'examen un débat a eu lieu sur l'ajout d'une recommandation concernant la limitation de la vitesse des véhicules par construction. Il s'est conclu par un vote : 6 voix pour, 13 contre, 2 abstentions, 2 non-votants. Les recommandations de la note feront l'objet d'un projet de résolution qui sera discuté lors de la prochaine séance plénière du CNSR, fixée le 29 novembre 2006 qui portera principalement sur l'action de l'éducation nationale en matière de sécurité routière.

#### Réunion du 29 novembre 2006 au ministère de l'Éducation nationale

Le projet de résolution sur les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules a fait l'objet d'un examen au cours duquel des corrections ont été apportées. La résolution définitive, prenant en compte ces modifications, sera diffusée lors de la prochaine séance plénière.

Madame Anna LAURENT, adjointe au chef du bureau des collèges, a ensuite présenté aux membres du CNSR les moyens humains et pédagogiques mis en œuvre pour l'éducation à la sécurité routière ainsi que la « validation sociale » de cet enseignement par la délivrance d'attestations.

M. Gilles de ROBIEN, ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche a décrit l'ensemble des actions de l'éducation nationale sur les thèmes de la formation des professeurs, l'intégration de la sécurité routière à la notation des élèves, l'institution d'un professeur *référent* par établissement et l'implication des lycées dans la lutte contre la violence routière.

Après une séance de questions aux représentants du ministère de l'éducation nationale, le président du Conseil a précisé que la prochaine séance plénière du CNSR, portera essentiellement sur les travaux de la commission deux-roues.

#### Réunion du 3 avril 2007

Messieurs Jean CHAPELON et Pierre SIBI ont présenté une étude de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière sur le téléphone portable au volant. Cette étude fait une revue de la littérature des recherches ayant porté sur ce sujet, puis en s'appuyant sur les résultats d'un sondage réalisé à cette occasion, elle évalue l'enjeu du téléphone portable en France, à hauteur de 7% à 8%. En conclusion, cette étude préconise l'interdiction de tout usage du téléphone portable au volant, y compris avec un kit mains-libres, qui est une pratique également dangereuse, ainsi que la mise en place de sondages réguliers pour mieux connaître et suivre cette pratique.

Suite à la présentation de cette étude, le Conseil national de la sécurité routière a approuvé une résolution qui recommande une communication forte sur ce sujet pour sensibiliser les usagers sur ce risque, d'encourager la pratique adoptée par certaines entreprises d'interdire à leurs collaborateurs l'usage du téléphone lorsqu'ils conduisent en mission et également la réalisation par l'ONISR de sondages réguliers de la part de conducteurs qui conduisent en téléphonant.

Monsieur Vincent JULE-PARADE a ensuite restitué les travaux de la commission deux-roues qui s'est formée en 2006. Ces travaux ont permis d'élaborer des premières recommandations qui portaient sur les points suivants. :

- la sensibilisation des usagers sur le port d'équipements de protection,

- le développement des équipements de sécurité active sur les motocyclettes,
- une meilleure prise en compte des usagers vulnérables dans la création et la modification des infrastructures,
- le renforcement du réseau des M./Mme Moto des DDE,
- une intensification des campagnes de communication et de sensibilisation sur la prise en compte du motocycliste dans la circulation, mais également sur les comportements les plus accidentogènes,
- la formation à la conduite d'un cyclomoteur et le brevet de sécurité routière,
- les épreuves théoriques et pratiques du permis moto,
- l'accès progressif aux motocyclettes pour les conducteurs novices,
- une amélioration générale des connaissances sur la pratique du deux-roues.

### Réunion du 9 juillet 2007

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, Monsieur Jean-Louis BORLOO a introduit la séance en évoquant sa grande détermination à poursuivre les efforts réalisés dans le domaine de la sécurité routière lors du précédent quinquennat, et en indiquant qu'il n'existait pas de chiffre incompressible en matière de nombre de tués sur les routes. Il se dit à l'écoute de tous ceux qui, comme les membres du CNSR, s'engagent en faveur de la sécurité routière.

Monsieur Jean CHAPELON et Françoise FACY présentent ensuite les travaux réalisés par un groupe d'experts sur le sujet de l'alcool au volant. Ces travaux ont fait l'objet d'un rapport intitulé « *L'alcool sur la route : état des lieux et propositions* », qui revient sur les caractéristiques des accidents où l'alcool est impliqué et le plafonnement du dispositif actuel de lutte contre l'alcool au volant.

Ce rapport estime que l'amélioration de ce dispositif passera d'abord par une meilleure collaboration entre les acteurs concernés par le sujet (notamment les services de la santé, de la justice, les forces de l'ordre).

Il préconise également un ensemble de mesures, dont les dix principales sont les suivantes :

1. Engager une communication forte et adaptée à l'attention des autres cibles de l'alcool au volant que les jeunes ou l'alcool festif,
2. Renforcer l'efficacité des contrôles préventifs, sans nécessairement en accroître le nombre, en les ciblant mieux ce qui impose de savoir où et quand ils sont faits,
3. Etendre à l'alcool les possibilités de consultations de proximité sur le modèle des consultations cannabis,
4. Mettre en place un véritable dispositif de suivi des conducteurs et préciser dans ce cadre le rôle des commissions médicales du permis de conduire, ce qui nécessitera de leur donner les moyens de leurs missions (secrétariat, bureautique, logiciels adaptés) et d'évaluer régulièrement leur activité au niveau départemental et national,
5. Organiser l'analyse des récidives de conduite sous l'influence de l'alcool, après restitution d'un permis pour mieux comprendre les causes de l'échec,

6. Développer la formation initiale et continue des médecins généralistes et des autres professionnels impliqués en sécurité routière en alcoologie et addictologie, en particulier sur le repérage précoce et l'intervention brève,
7. Développer des structures accréditées organisant les stages de sensibilisation spécifiques à l'alcool au contenu validé pour des contrevenants en délit,
8. Développer fortement l'expérimentation de l'éthylotest anti-démarrage dans le cadre administratif et judiciaire principalement pour les consommateurs à risque,
9. S'assurer de l'effectivité dans le temps des suppressions ou suspensions de permis avec le concours des services de police ou par le recours à la confiscation du véhicule,
10. Dans le cadre de la procédure judiciaire,
  - a) développer le recours au repérage précoce et à l'intervention brève qui a fait ses preuves pour faciliter l'orientation des buveurs à risque,
  - b) renforcer les structures réalisant une prise en charge médico-psycho-sociale pour les personnes dépendantes.

Le groupe d'experts considère enfin que l'abaissement du taux d'alcoolémie légal qui est souvent préconisé, n'apparaît pas être la bonne solution aujourd'hui, la priorité devrait plutôt être le renforcement du dispositif actuel pour aboutir à un meilleur respect de la réglementation.

A l'issue de la présentation, les membres du CNSR ont débattu sur ce sujet. Les discussions ont principalement porté sur une éventuelle baisse du taux légal d'alcoolémie et la portée en terme de communication d'une telle mesure. A l'issue des débats, une résolution a été adoptée, qui porte sur les points suivants :

- une communication massive sur l'alcoolisation excessive et régulière,
- encourager l'auto-contrôle de son taux d'alcoolémie au volant,
- le développement de l'éthylotest anti-démarrage comme alternative à la sanction,
- un renforcement substantiel de l'efficacité des contrôles en les ciblant tout particulièrement la nuit et le week-end,
- une politique pénale axée sur la confiscation systématique du véhicule en cas de récidive d'alcoolémie.

En outre le CNSR. fait sienne la recommandation de la Commission européenne, qui préconise l'abaissement du taux légal d'alcool à 0,2g/l en 2010 et il exprime son indignation face aux politiques commerciales agressives, visant à promouvoir la consommation d'alcool par les jeunes.

#### Réunion du 14 décembre 2007

Madame Cécile PETIT, déléguée interministérielle à la sécurité routière, présente les grands axes du programme d'action sécurité routière 2007-2012. Trois orientations majeures se dessinent : faire diminuer le risque alcool, lutter contre la surexposition des jeunes au risque routier et améliorer la protection des usagers vulnérables. Les différentes propositions seront discutées en commission.

Madame Cécile PETIT rappelle ensuite l'importance de la sécurité routière dans l'entreprise. En 2001, un comité de pilotage sur le risque routier professionnel a été mis en place. Il est désormais appuyé par un Observatoire du risque. Monsieur Stéphane SEILLER, président du comité de pilotage, fait une présentation des différents risques routiers dans le milieu professionnel et notamment l'alcool, le

téléphone portable au volant et la surcharge des véhicules utilitaires légers qui sont illustrés par la projection d'un film.

Enfin Madame Claudine BOURHIS de la DSCR fait une présentation intitulée « vers une nouvelle approche de la sécurité des infrastructures routières ». A l'issue de la présentation, la proposition de résolution sur les nouvelles mesures pour la sécurité des infrastructures est discutée et votée à l'unanimité. Elle approuve la généralisation des commissions départementales d'usagers et la mise en place des Inspections de sécurité routière des itinéraires (ISRI).

A l'issue de la séance il est rappelé que le mandat du CNSR prend fin en avril 2008. Une réunion aura lieu fin janvier pour faire un point sur les propositions du programme d'action sécurité routière. Un projet de rapport d'activité sera présenté lors de la séance de clôture en mars.

#### Réunion du 9 avril 2008

Il s'agissait de la dernière séance plénière du second mandat du CNSR (2005-2008).

Dans un premier temps, M. Jean CHAPELON a présenté aux membres du Conseil national de la sécurité routière le projet de rapport d'activité du CNSR pour le mandat qui fait le point à la fois sur les thèmes de travail et sur les suites données aux résolutions votées. Michel TERNIER introduit ensuite la discussion en insistant sur trois points faibles : la communication, l'évaluation et l'association du CNSR aux décisions.

Monsieur Robert NAMIAS indique que dans la perspective du renouvellement du CNSR, il souhaite présenter ce rapport d'activité au Premier ministre, M. François Fillon dans les prochaines semaines.

M. Jean CHAPELON a ensuite présenté les perspectives de progrès de la sécurité routière au cours des cinq prochaines années.

Enfin Mme Cécile PETIT a présenté aux membres du conseil national de la sécurité routière les principales mesures prises lors du Comité interministériel de sécurité routière le 13 février 2008.

## **Annexe 4 : Membres du Conseil de 2005 à 2008**

### **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. Richard DELL'AGNOLA député désigné par l'Assemblée Nationale,  
M. Bertrand Jean-Michel remplacé Mme Geneviève COLOT députée désigné 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 remplacé par M. Benoît RIBEIL puis M. Thierry ELIBOX 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 remplacé par Stéphane PENET représentant la Fédération Française des Sociétés d'Assurances,  
M. Patrick JACQUOT représentant du Groupement des mutuelles d'assurance,  
M. Manuel GOMEZ remplacé par M. Xavier FELS représentant la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles,  
M. Gilbert SANTEL remplacé par M. Jean-Paul CHAUMONT 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 remplacé par M. Denis ASTAGNEAU représentant l'Association Française de la Presse Automobiles,  
M. Gilles EVRARD remplacé par M. Stéphane SEILLER 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 BERGERET Anne remplacée par M. Jean-Paul DUIVON 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 remplacé par M. Christophe RAVERDY représentant la Fédération des Usagers de la Bicyclette,  
M. Vincent JULE-PARADE représentant l'association Victimes et Citoyens,  
Mme Camille FOUCARD représentant la Route de jeunes,  
Mme Stéphanie LUX remplacée par Mme Florence GILBERT 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 :**

Mme Cécile PETIT déléguée 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.

*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 propositions 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.*