

Séance plénière du 15 Avril 2013

COMPTE RENDU

Ouverture de la séance :

Le président Jung indique que celle-ci est consacrée à l'exposé du travail conséquent réalisé à ce jour par les commissions. Il remercie particulièrement les présidents et les secrétaires de commission, ainsi que l'ONISR, pour leur engagement. Il rappelle que le CNSR n'est ni une association, ni une administration, ni un organisme de décision. Ce n'est pas un lieu de confrontation, mais un lieu où l'on met les idées en commun et où l'on trouve des compromis, pour le bien public et l'action du gouvernement.

Le président Jung remercie l'Assemblée nationale qui accueille cette séance plénière du CNSR. Il annonce que la prochaine séance plénière se tiendra en juin.

1 - Validation du compte-rendu de la séance plénière précédente :

Suite aux observations émises lors de la séance plénière précédente, le président Jung précise qu'à l'avenir il y aura vote sur les recommandations en débat.

Le compte rendu de la séance plénière du 13 février 2013 est validé.

2 - Exposé des travaux de la commission « Deux roues, deux roues motorisés » par son président Patrick Jacquot

La commission s'est réunie 6 fois ; 4 réunions ont été consacrées à des auditions. En sus des axes prioritaires de travail énumérés dans la lettre de mission établie par le président Jung, la commission a souhaité ajouter le sujet du transport d'enfants. Pour les membres de la commission, il est important d'élaborer la politique de sécurité routière avec les usagers concernés.

Concernant les 2RM, les travaux sont bien avancés sur la visibilité des 2RM, la circulation inter-files, l'ABS, les plaques d'immatriculation, le gilet air-bag et les équipements de protection individuelle et le comité des experts a été saisi. Un travail en inter-commissions sur les sujets transversaux reste à réaliser.

Une première proposition serait de généraliser à tous les 2RM la détention d'un gilet haute visibilité, mais sans obligation de port. Cette mesure incitative d'équité entre usagers devrait être accompagnée d'une action pédagogique et de sensibilisation à la problématique de la saillance visuelle.

Une seconde proposition serait d'uniformiser la taille de la plaque d'immatriculation pour tous les 2-3RM au format existant 210 par 130 mm, dans une approche de simplification et responsabilisation. D'autres propositions seront émises lors de la prochaine séance plénière.

Débat

Frédéric Pechenard relève l'importance de ce travail en commission puis CNSR, qui fait émerger des mesures potentielles à présenter en CSER et en CISR. Pour prendre l'exemple de l'airbag, si la mesure est efficace pour réduire la mortalité ou la sévérité des blessures, des solutions pour réduire son coût pour les auto-écoles seront étudiées.

Il est observé que ces mesures vont dans le sens de la responsabilisation du 2RM, il doit se mettre en situation de se protéger. La composante éducation est également relevée : il convient d'expliquer les risques et précautions à prendre lors de la formation.

3 - Exposé des travaux de la commission « Jeunes et Education Routière » par sa présidente Florence Gilbert

La commission a étudié dans un premier temps le thème de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC). C'est un outil pertinent de formation à la conduite pour une moindre accidentalité, mais certains aspects peuvent être améliorés (formation de l'accompagnateur, connaissance de l'AAC par le public, AAC en milieu urbain et pour les populations défavorisées).

La commission a par ailleurs soulevé la question de l'appréciation du risque par les jeunes, à aborder lors de la formation théorique au permis de conduire.

Enfin, la commission s'interroge sur de nouvelles mesures spécifiques aux titulaires du permis probatoire (instaurer un seuil d'alcoolémie distinct, fixer un rendez-vous pédagogique lors de la délivrance finale du permis, à la fin de la période probatoire...).

Débat

Lorsqu'on évoque la conduite accompagnée, il ne faut pas uniquement considérer l'apprentissage anticipé de la conduite, mais aussi la conduite supervisée, également méconnue mais très efficace comme mode d'apprentissage.

Il faut renforcer le continuum éducatif au moment de la scolarité au lycée ; des initiatives partenariales avec l'éducation nationale se développent sur le territoire, il faut les faire connaître et essaimer. Dans certains pays l'enseignement théorique est dispensé en milieu scolaire. Il est cependant noté qu'il est important de ne pas séparer dans le temps théorie et pratique de la conduite, même si les examens sont distincts. Les modalités d'utilisation de simulateurs de conduite doivent être étudiées, par exemple pour sensibiliser aux situations complexes.

4 - Exposé de l'état d'avancement des réflexions de la commission « Alcool, Stupéfiant Vitesse » par son président le Docteur Philippe Lauwick

L'alcool n'est pas seulement un problème de sécurité routière mais aussi de santé publique, ce qui justifie une approche globale de traitement. Il faut faire de la consommation inadaptée d'alcool une grande cause nationale. Obtenir le respect des règles en vigueur nécessite de communiquer entre autres sur ses effets délétères et la cinétique d'absorption / élimination à partir de verres standards, débanaliser l'usage de l'alcool pour l'activité de conduite, améliorer la prise en charge des conducteurs récidivistes. On peut se demander si l'abaissement du seuil d'alcoolémie maximale tolérée entraînerait une diminution de l'accidentalité.

En ce qui concerne l'usage de stupéfiants, l'on s'interrogera moins sur le fait qu'ils soient licites ou non mais sur leurs effets sur la conduite. Les effets des médicaments entrent dans ce même cadre.

Le thème de la vitesse a peu été abordé pour l'instant au sein de la commission. Le facteur vitesse est parfois facteur déclenchant, toujours facteur aggravant des accidents. Les améliorations importantes des chiffres de l'accidentalité routière ont toutes été liées à une baisse des vitesses moyennes de circulation. Faudra-t-il envisager une réduction globale des vitesses maximales autorisées, sur quels réseaux ? Mais le message reste toutefois difficile à faire passer auprès de la population. Il est important que tous les usagers soient repérés à égalité par le contrôle sanction automatisé.

Débat

Frédéric Péchenard confirme que la réduction des limitations de vitesse autorisée (LVA) est un thème très difficile, mais que l'on ne peut éviter d'étudier cette piste de façon prioritaire. Ce n'est pas le CSA qui a sauvé 35 000 vies, c'est le fait que les français ont réduit leur vitesse moyenne de 10 km/h.

Le président Jung s'inquiète que si l'accidentalité du mois de mars est en baisse, le mois de février n'était pas bon du tout. Les résultats sont fragiles, et en tout état de cause insuffisants pour atteindre l'objectif 2020 fixé par le ministre. Il souhaite une discussion en plénière sur les LVA. Il est également intéressé par la « boîte noire », qui permettrait de mieux comprendre les accidents et ainsi de mieux adapter les mesures et la communication. Le terme devrait être modifié pour être plus parlant.

Il est remarqué qu'il est important de mieux faire respecter les limitations de vitesse actuelles par tous les usagers, de travailler sur tous les aspects qui peuvent entraîner la perte de vigilance. Il faudrait considérer la problématique des LVA en liaison avec le comité des experts et le sujet des audits des infrastructures. Il est important de disposer d'éléments objectifs sur les mécanismes des accidents, et la boîte noire est un outil intéressant.

5 - Exposé des travaux de la commission « Outils Technologiques et Infrastructures Routières » par son président Pascal Fournier

La commission s'est réunie deux fois par mois en moyenne pour aborder les avantages et inconvénients liés au développement d'outils technologiques embarqués, l'usage du téléphone ou smartphone, les enregistreurs de données d'événements de la route (EDR) ou « boîte noire » et le limiteur de vitesse (LAVIA).

Concernant l'usage du téléphone ou du smartphone, il a été confirmé qu'une conversation téléphonique en conduisant est un facteur de distraction qui présente un danger. Un plan d'actions va donc être proposé autour de 3 axes : des actions de sensibilisation et de prévention (formation, implication des assureurs, information de l'appelant par le système d'aide à la conduite que l'appelé est en situation de conduite), réglementation et contrôle (implication des entreprises concernant ce risque professionnel, interdiction des vitres surteintées, interdiction des systèmes visibles de téléphonie), renforcement des connaissances et suivi. Ce plan va être soumis au comité des experts.

La commission va explorer plus avant la problématique des EDR. Le système informatif LAVIA fonctionne déjà, il faut maintenant évaluer les modalités de mise en place du système actif (le conducteur a tendance à aller au maximum de ce qui est autorisé).

Débat

Frédéric Péchenard confirme l'intérêt d'interdire les vitres sur-teintées avant et même arrière : c'est un sujet de sécurité routière, de sécurité des forces de l'ordre, et le conducteur du véhicule avec vitres fortement teintées voit moins bien. La « boîte noire » a été expérimentée sur des véhicules de police à l'étranger et une baisse drastique du nombre des accidents a été constaté. Mais c'est un sujet moins facile à mettre en œuvre au plan national. Le LAVIA requiert l'amélioration des cartographies, travail en cours.

La proposition d'interdiction du sur-teintage des vitres trouve l'assentiment des membres du CNSR. Elle présenterait également un intérêt à l'arrière pour vérifier les ceintures de sécurité. Les membres du CNSR sont plus partagés concernant la « boîte noire » et s'interrogent sur l'ampleur de la réduction de l'accidentalité que l'on pourrait en attendre. Il convient d'étudier dans cette commission la problématique de l'infrastructure routière, les accidents contre obstacles, en lien avec les autres commissions. Ce sujet sera abordé lorsque les travaux sur les thèmes du LAVIA et de la « boîte noire » auront été finalisés.

En ce qui concerne les jeunes, il serait souhaitable de développer la prévention en lycée sur l'usage du téléphone portable. Certains s'interrogent sur la possibilité d'empêcher l'accès des conducteurs novices aux véhicules puissants, à l'image de la progressivité qui peut être trouvée sur les 2RM. Certains parlementaires ont saisi le bureau juridique de l'Assemblée nationale ; une telle proposition est délicate à traiter (rupture d'égalité des conducteurs, les jeunes ne sont pas forcément propriétaires de leur véhicule mais utilisent celui de leurs parents, les assureurs ne peuvent pas refuser d'assurer car ils ont une obligation d'assurance).

6 - Contribution du comité des experts, par Bernard Laumon

L'objectif 202 concerne à la fois le nombre de personnes tuées et le nombre de personnes blessées gravement (nouvelle définition européenne MAIS 3+). Or les enjeux ne se superposent pas selon les catégories d'usagers, selon les âges. Il à noter que le risque chez les cyclistes est de 3 handicapés lourds pour un tué. En 2RM, le risque est de 2 handicapés lourds pour un tué. La moyenne correspond à 1 handicapé lourd pour un tué. Les données récentes manquent et vont faire l'objet d'un travail en 2013. Il faut s'attendre à une augmentation du nombre des blessés graves en 2RM, et une baisse des autres catégories.

Trois catégories de mesures sont envisageables : celles qui peuvent provoquer des ruptures fortes telle la réduction des LVA, celles qui concernent l'ajustement de la politique par de nouvelles mesures ou le perfectionnement de mesures existantes (augmentation des contrôles d'alcoolémie), celles qui accompagnent ces deux catégories de mesures.

Débat

Le président Jung souhaite que les commissions qui ont des propositions à un stade avancé se rapprochent du Comité des experts. Le CNSR pourra ensuite les soumettre au ministre avec un argumentaire solide et scientifique. Les recommandations seront à définir et à valider au prochain CNSR.

Les membres du CNSR expriment l'intérêt de prendre en considération les personnes blessées gravement, car grâce aux progrès de la médecine, l'on décède moins sur la route, mais il reste des handicaps lourds. Certains espèrent que les évolutions à venir avec le LAVIA et la « boîte noire » pourraient permettre à terme de faire disparaître les radars tout en réduisant l'accidentalité routière.

7 - Questions diverses :

Journée des victimes de la route

Le président Jung indique qu'après échanges d'opinions en réunion du bureau, il paraît souhaitable de confier une mission ponctuelle à un membre volontaire du CNSR afin de présenter en séance plénière les souhaits et contraintes de part et d'autre, situer cette problématique dans le contexte français et international, et définir une position raisonnable du CNSR. Certains membres du CNSR expriment leurs réticences par rapport à l'identification d'une journée annuelle spécifique ; la sécurité routière doit se vivre au quotidien. Nadine Poinot indique que le sujet l'intéresse et propose de s'en saisir. Le président Jung la remercie et précise que la DSCR peut l'assister dans sa démarche en tant que de besoin. Il est important de renouer le dialogue avec les associations de victimes.

Journée parlementaire sur la sécurité routière du 28 juin 2013

Le président Jung souhaite que le CNSR s'implique dans l'organisation et le déroulement de la prochaine journée parlementaire qu'il co-présidera avec Hervé Mariton. Le thème retenu, d'après une intervention de Christian Leyrit lors d'un précédent CNSR, est la valorisation des initiatives locales. Les membres du CNSR et les commissions du CNSR à travers leurs présidents sont invités à exprimer des propositions concernant les initiatives à présenter.

Par ailleurs, dans l'optique de limiter les coûts et de s'affranchir de l'assistance de sponsors, la journée parlementaire 2013 se déroulera à l'Assemblée nationale, salle Victor Hugo, avec un financement totalement pris en charge par la DSCR, sans toutefois pour cette dernière aller au-delà de sa participation habituelle compte tenu des contraintes budgétaires.

Conclusion de la séance :

Le président Jung conclut en indiquant qu'il est important en matière de sécurité routière de veiller à rester visible tout au long de l'année et engage les membres du CNSR à proposer des événements en ce sens.