

## Séance plénière du 29 novembre 2013

### COMPTE RENDU

#### **Ouverture de la séance :**

Le Président Armand JUNG introduit la séance en rappelant l'importance des thèmes à l'ordre du jour. Il relève que si chaque membre du CNSR apporte son angle de vue propre, tous sont rassemblés par la volonté de réduire le nombre de personnes tuées en 2020 à moins de 2000 personnes.

Le Président JUNG remercie les commissions de travail et le comité des experts pour le travail énorme réalisé, le Délégué interministériel à la Sécurité et à la Circulation routière, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) et les secrétaires de commission pour leur soutien.

#### **1. Validation du compte rendu de la séance plénière du 21 juin 2013 (annexe 2) :**

La dernière version transmise du projet de compte-rendu de la séance du 21 juin 2013 prend en compte les remarques reçues. Elle est validée par les membres du CNSR.

#### **2. Présentation des mesures d'urgence sur les délais d'attente pour passer le permis de conduire, par Florence GILBERT :**

Le ministre de l'Intérieur a installé le 24 septembre 2013 un groupe de travail sur la réduction des délais d'attente au permis de conduire. Il en a confié la présidence à Florence GILBERT, par ailleurs présidente de la commission du CNSR « Jeunes et Education Routière ». La première phase des travaux porte sur des mesures à mettre en place d'urgence pour réduire les délais d'attente, tandis qu'une seconde phase proposera des mesures structurelles. Florence GILBERT explique que la situation déjà très difficile s'est aggravée en 2013 de 12 jours d'attente supplémentaires lors du passage aux nouvelles procédures pour établir le permis.

Le groupe de travail propose au ministre dix mesures d'urgence. En premier lieu, il est important de maintenir dans les prochains budgets les effectifs des inspecteurs du permis de conduire, à défaut d'une augmentation. L'épreuve théorique générale (ETG) pourrait être confiée à des inspecteurs retraités, ce qui permettrait de faire passer 140 000 examens pratiques supplémentaires. L'organisation de renforts sur les territoires aux délais d'attente les plus importants réduirait les disparités territoriales. Les meilleurs résultats de la préparation en conduite accompagnée, tant en matière de sécurité routière qu'en matière de réussite à l'examen, justifient une grande campagne de communication sur ce sujet. Enfin, il est recommandé de créer des instances d'échange aux niveaux national et local et de rénover le diplôme du BPCASER, notamment par un biais législatif.

#### ***Débat***

Il est indiqué un soutien à la démarche conduite par le groupe de travail de Florence Gilbert, il est important de résoudre la problématique de la pénurie d'examens par des mesures d'urgence puis des mesures structurelles.

Le Président JUNG indique que ces premières conclusions, présentées ici, seront communiquées incessamment au ministre de l'Intérieur, demandeur de ces mesures.

### **3. Recommandation de la commission « Outils Technologiques et Infrastructures Routières » (OTIR):**

Le président de la commission, Pascal FOURNIER, indique que la Commission européenne lance une étude visant à définir l'utilisation qui pourrait être faite des enregistreurs de données routières (EDR). La commission OTIR a identifié un besoin fort de meilleure connaissance des mécanismes des accidents, indispensable pour la mise en œuvre de mesures adaptées de lutte contre l'accidentalité routière. Des EDR permettant d'enregistrer en continu et de sauvegarder des informations sur une durée limitée avant et après un accident répondraient à cette problématique. Ces informations sont pour la plupart déjà existantes dans les *bus can* (ordinateur de bord servant à piloter les paramètres des véhicules) des véhicules récents, deux ou quatre roues. La commission OTIR recommande de proposer à la Commission européenne de normer les données issues des *bus can* à l'occasion du renouvellement du parc véhicule, afin de pouvoir conduire des analyses sur les mécanismes des accidents à partir de données cohérentes. Ces analyses pourraient être conduites lors d'une procédure judiciaire, comme c'est le cas à présent, ou de manière anonymisée pour améliorer la connaissance des accidents.

#### ***Débat***

Certains membres du CNSR insistent sur la nécessité de bien expliquer aux automobilistes la finalité de cette mesure potentielle et les précautions prises pour protéger la vie privée. Il convient d'associer les constructeurs français qui réalisent les cahiers des charges des équipementiers produisant les *bus can* afin de maîtriser les surcoûts.

D'autres membres du CNSR, très favorables à ce moyen d'améliorer la connaissance des causes des accidents, craignent cependant la lenteur de sa mise en œuvre en France dans l'attente d'une décision européenne. Des expérimentations sont déjà prêtes à être conduites.

Le Président JUNG rappelle que cette mesure n'est pas une atteinte aux libertés mais un appel aux constructeurs pour normer le *bus can*. L'appel à la Commission européenne est une nécessité. La volonté ici est que la France soit au premier plan pour lui demander d'accélérer les travaux sur ce sujet, confortant le ministre de l'Intérieur à aller plus loin en ce sens.

La recommandation est adoptée par **28 voix pour, 3 abstentions et 1 voix contre.**

### **4. Recommandation de la commission « Alcool – Stupéfiants – Vitesse » :**

Le président de la commission, le docteur Philippe LAUWICK rappelle que la part des accidents mortels lors desquels l'alcool a été identifié chez l'un au moins des conducteurs impliqués n'a pas évolué ces dix dernières années. Elle s'élève à 30 % des accidents mortels.

La proposition d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) vise à améliorer le suivi juridique et médical des consommateurs à risque, voire des personnes alcoolo-dépendantes. La loi LOPPSI 2 a prévu l'installation d'un EAD, tous les textes sont en place et une circulaire a été transmise à toutes les juridictions. Mais cette mesure peine à être utilisée depuis 2011. Il faut donc que les juridictions se l'approprient avec l'appui de distributeurs agréés. Par ailleurs, le dispositif, simple, est accepté par l'ensemble de la population, ainsi que par les conducteurs infractionnistes car cela leur permet de conserver la possibilité de conduire. L'intégration sociale est préservée, mais pour des résultats durables, la commission ASV recommande ici des modalités d'accompagnement médical et de suivi de cette période sous EAD.

## **Débat**

Cette mesure fait l'unanimité des membres du CNSR, qui regrettent les difficultés locales rencontrées pour la mettre en place. En effet, les parquets doivent s'assurer de son applicabilité (présence d'un installateur agréé) avant de prononcer cette peine, et à l'heure actuelle, faute d'un nombre important de peines prononcées, les installateurs hésitent à investir dans ce matériel.

La recommandation est adoptée par **32 voix pour, 0 abstention et 0 contre**.

Le Président JUNG précise qu'à la suite de cette séance il saisira la Garde des Sceaux pour appeler son attention sur ce sujet.

## **5. Recommandation de la commission « Deux roues, deux roues motorisés » :**

Le président de la commission, Patrick JACQUOT, explique que la circulation inter files (CIF) se pratique dans certains endroits depuis des décennies. Cependant, elle n'est pas autorisée, ce qui en empêche l'enseignement, même si les enseignants de la conduite essaient de diffuser conseils et bonnes pratiques. Faute de règles claires, une diversité s'est installée concernant ses modalités. Les nouveaux pratiquants se positionnent en fonction de ce qu'ils observent.

La commission propose une expérimentation sur deux ans, selon les règles précisées dans la recommandation (positionnement, vitesse, priorité) avec une évaluation comparant les périodes avant et après mise en place car à l'heure actuelle les données statistiques en accidentalité font défaut. Elle devra s'accompagner d'une communication adaptée vers l'ensemble des usagers, et non seulement vers les conducteurs de 2 et 3 roues et inclure cette pratique dans les formations des jeunes conducteurs. Enfin, il convient de veiller à ce que ceux qui ne respectent pas les bonnes pratiques soient repérés et sanctionnés.

## **Débat**

L'expérience belge n'a pas identifié d'effet négatif de la CIF sur la sécurité si les règles sont précises et strictes, et il pourrait être envisagé de ne pas limiter le territoire de l'expérimentation. Alors que cette pratique s'est développée au plan national, il est intéressant qu'elle puisse être enseignée dans le cadre d'un partage harmonieux de la route entre les usagers. Cela permettra de lutter également contre des comportements accidentogènes. Il est important que l'expérimentation soit bien cadrée et la communication efficace.

Certains membres rappellent que le rôle du CNSR est de proposer des mesures de sécurité routière et non des mesures de confort ; sur le boulevard périphérique parisien, la totalité des accidents de deux roues motorisés se passe en situation de circulation inter files, certains très graves ou mortels. Limiter les vitesses pratiquées dans cette situation devrait incontestablement être bénéfique.

La recommandation est adoptée par **28 voix pour, 3 abstentions et 1 contre**.

Le Délégué Frédéric PECHENARD fait part de la charte qui sera signée mardi 3 décembre 2013 avec la chambre syndicale de la moto. Des kits d'équipements de protection individuelle pour les usagers deux roues motorisés seront proposés chez les concessionnaires à des tarifs très attractifs. Plus que l'obligation, l'incitation est extrêmement importante. En effet, même si l'évolution de l'accidentalité est très favorable entre 2011 et 2012, les deux roues motorisés représentent encore un quart des personnes décédées sur la route.

## **6. Journée des victimes de la route :**

Le Président Armand JUNG a reçu avec Chantal PERRICHON, membre du CNSR, et Michèle MÜHLMANN-WEILL, membre du comité des experts du CNSR, une quinzaine de personnes représentant des associations de victimes de la route. Ces personnes, très éprouvées par leur accident ou l'accident d'un proche, demandent depuis longtemps la création d'une journée spécifique pour les victimes de la route. Elles ont fait part des difficultés auxquelles doivent faire face après l'accident les victimes ou leurs proches, et la nécessité de progresser dans l'information et la communication vers ces personnes. De précédents débats au CNSR ont mis en évidence des avis partagés sur l'intérêt d'une journée spécifique aux victimes de la route dans un pays où la sécurité routière se joue au quotidien. Il a été rappelé l'existence d'une journée européenne des victimes le 22 février et d'une journée internationale des victimes de la route le troisième dimanche de novembre.

Il n'a pas été trouvé d'accord au terme de cet entretien, cependant le président Armand JUNG, sensible aux arguments évoqués, propose aux membres du CNSR de reprendre la date du 22 février, journée des victimes en France, pour aborder les sujets des victimes de la route, rapprocher les services de secours des associations de victimes, et faire le point sur les progrès réalisés dans leur prise en compte.

### ***Débat***

Il est indéniable que les victimes et leurs proches ne trouvent pas à l'heure actuelle tout l'appui dont ils ont besoin. Des associations se créent au plan local mais ne se connaissent pas entre elles. Une journée annuelle serait utile en ce sens pour décloisonner et réunir toutes les parties concernées, notamment les institutions présentes le 22 février. Il ne faut cependant pas que cette journée unique serve d'alibi. Réagir à la suite d'un accident peut aussi prendre la forme d'un engagement dans les démarches de prévention des accidents, par le témoignage auprès d'un public de jeunes par exemple. Il est suggéré d'inclure dans cette journée des victimes le sujet du handicap, ses incidences sur la vie de tous les jours, et de sensibiliser les jeunes.

La recommandation est adoptée par **26 voix pour, 6 abstentions et 0 contre.**

Le Président Armand JUNG informera la Garde des Sceaux, présidente du Conseil national des Victimes. Il suggère qu'une grande partie de la Journée parlementaire du mois de juin soit consacrée aux victimes de la route. Il relève la richesse du rapport produit par Arnaud DEMAY et envoyé aux membres du CNSR en préparation de la séance plénière. Il constitue un outil de travail précieux pour le futur.

## **7. Avancement du projet stratégique du comité des experts :**

Le Président Armand JUNG remercie le comité des experts pour son premier rapport, qui répond de façon conforme à la commande qu'il a passé. En effet, il se concentre sur les propositions essentielles afin d'atteindre l'objectif fixé par le ministre de l'Intérieur à l'horizon 2020, « moins de 2000 personnes tuées sur les routes ».

Bernard LAUMON présente les propositions du comité des experts. L'objectif fixé par le ministre implique d'impulser, à court terme, une rupture. A partir de diverses méthodes d'extrapolation des tendances actuelles, les experts ont estimé de l'ordre de 2700 le nombre de personnes tuées sur la route en 2020 si l'on poursuit les actions actuelles de sécurité routière. Il convient donc de mettre en place des mesures supplémentaires pour épargner 700 vies de plus. Les blessés graves M.AIS 3+ ne seront recensés qu'à partir de 2014. Ils étaient estimés de l'ordre de 26 000 en 2010, l'objectif associé aux mesures supplémentaires serait donc de 4 500.

Les mesures présentées, à mettre en œuvre sans délai et simultanément, portent sur l'extension de l'usage de l'EAD, l'élimination ou l'isolement des obstacles latéraux, et la réduction de 90 à 80 km/h de la vitesse sur les routes bidirectionnelles. Elles doivent s'accompagner d'un renforcement du management de la sécurité routière.

### **Avis des commissions du CNSR :**

Patrick JACQUOT indique que sa commission a particulièrement été intéressée par la partie sur le management de la sécurité routière, mais s'interroge sur l'abaissement de la vitesse.

La commission de Philippe LAUWICK approuve la nécessité d'un management fort avec une planification importante. Elle prône la prise de mesures efficaces et évaluées. Elle incite à favoriser l'acceptabilité de la politique de sécurité routière, et est majoritairement en accord avec la proposition de réduction de la Vitesse Maximale Autorisée.

Florence GILBERT rappelle que sa commission ne s'est pas réunie sur ce sujet, mais qu'elle ne peut s'opposer aux mesures proposées sur la vitesse et l'alcool compte tenu de leur impact sur l'accidentalité. Elle regrette l'absence de mesures sur l'éducation routière.

Pascal FOURNIER estime que les avancées sur les obstacles latéraux sont très précises et permettront de rentrer dans l'opérationnel dès le mois de décembre. Le renforcement du management de la sécurité routière est un préalable à l'ensemble des actions.

### **Débat**

Certains membres relèvent l'impopularité auprès des automobilistes d'une mesure visant à réduire les limitations de vitesse et s'interrogent sur les interactions entre véhicules légers et poids lourds. La protection des obstacles latéraux par des glissières est parfois plus létale pour les usagers deux roues motorisés. Des inquiétudes sont mentionnées sur un possible renforcement de la répression ; il faut trouver le juste équilibre avec la prévention et la pédagogie. Il est regretté l'absence de mesures sur l'éducation, alors que dans les 7 prochaines années, 5 millions de français vont obtenir leur permis de conduire.

Les propositions des experts répondent à une commande liée à un objectif chiffré. S'il faut veiller à l'acceptabilité sociale des mesures, il convient de garder en mémoire que l'acceptabilité se travaille. Les français peuvent comprendre les problématiques moyennant une politique d'information comme on a pu le faire dans le passé lors de la mise en place du contrôle sanction automatisé. En ce qui concerne les jeunes, ils sont inévitablement impactés par les mesures qui concernent l'ensemble des usagers.

Ce premier rapport des experts sera suivi en 2014 d'un rapport plus complet qui abordera l'ensemble des sujets à enjeux de sécurité routière.

Le Délégué Frédéric PECHENARD remercie le comité des experts et les invite à continuer à travailler avec les commissions. La force du CNSR est la concertation. Les sujets, bien préparés en commission, font l'objet d'un large consensus en séance plénière. Il rappelle que la baisse de la vitesse a sauvé des vies. Sans le contrôle sanction automatisé (CSA), 40 000 morts de plus seraient à déplorer. La destruction de 100 radars au mois de novembre est catastrophique voire criminelle : ceux qui détruisent ces radars porteront la responsabilité de l'augmentation du nombre de victimes dans les zones qu'ils protègent. Depuis la recommandation votée en février par le CNSR, 700 panneaux fixes d'information ont remplacé les radars pédagogiques en amont des radars. D'ici juin 2014, les 500 restants seront remplacés.

Le Président Armand JUNG propose de proroger le mandat des experts d'un an, ce qui est agréé par l'ensemble des membres du CNSR présents. Il demande que leur premier rapport soit étudié par les commissions et transformé en recommandations. Il saisira les services de l'Etat pour qu'ils évaluent la faisabilité des propositions du comité des experts.

### **8. Questions diverses**

Le Président Armand JUNG indique qu'il fixera la date de la prochaine séance plénière en fonction de l'avancement du travail des commissions et du comité des experts.

Il rappelle qu'il relève de la compétence du ministre de l'Intérieur de fixer la date du Conseil interministériel de la Sécurité routière (CISR).