

## Séance plénière du 16 juin 2014 COMPTE RENDU

### Ouverture de la séance :

Le Président Armand JUNG introduit la séance, en présence du nouveau délégué interministériel à la sécurité routière, le Préfet Jean-Robert LOPEZ. Suite à des départs, Madame Esther SITTLER, sénatrice du Haut-Rhin, Monsieur Julien THIBAUT, vice-président de l'association Victimes et Citoyens et Monsieur Benoît GALY, secrétaire général de la Fédération nationale des Transporteurs routiers (FNTR) ont rejoint le CNSR.

Le Président JUNG remercie les quatre commissions et le comité des experts pour leur travail, ainsi que les secrétaires de commission et l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

### Adoption du compte rendu de la séance plénière du 29 novembre 2013 :

La dernière version transmise du projet de compte rendu de la séance du 29 novembre 2013 intègre les remarques formulées. Il est adopté par les membres du CNSR.

### Informations sur les travaux du CNSR depuis 2012 :

Ce point est reporté.

### Examen des recommandations soumises au CNSR : les jeunes et le permis de conduire (Florence GILBERT) :

Les travaux de la commission Jeunes et Education Routière (JER) ont été largement utilisés dans le cadre du groupe de travail sur la réduction des délais de passage du permis de conduire, dont le rapport a été récemment remis au ministre de l'intérieur. Les recommandations finales de ce groupe ayant également des impacts en matière de sécurité routière sont présentées ici au titre de la commission JER au vote du CNSR : la promotion de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC) - incluant des recommandations déjà présentées mais non votées en séance plénière du CNSR de juin 2013 -, l'instauration d'heures théoriques obligatoires dans le cadre de la formation au permis, et l'établissement d'un post-permis pendant la période probatoire. En effet, 25% des accidentés de la route ont leur permis depuis moins de trois ans. Selon les données de certains assureurs, les jeunes ayant été formés via l'AAC ont 25% d'accidents en moins au cours des deux premières années. Les mesures proposées visent à faciliter l'AAC, en l'ouvrant aux jeunes dès quinze ans, le passage de l'examen pratique étant autorisé à partir de 17 ans et demi pour une conduite autonome à compter de 18 ans.

L'introduction d'heures théoriques dans le cadre de la formation au permis est proposée, pour un travail des jeunes en groupe favorisant les échanges. Actuellement on constate un inévitable bachotage lié à l'épreuve du permis de conduire, concentré sur l'acquisition de savoirs et la manipulation du véhicule, aux dépens de l'apprentissage de la gestion de situations complexes et de la prise de risque.

Enfin, la commission JER souhaite explorer l'organisation d'une phase de post-permis pendant la période probatoire, en s'inspirant des expériences finlandaise et autrichienne : rendez-vous pédagogiques individuels ou en groupe, éventuelles restrictions de conduite ...

### **Débat**

Le travail de la commission est apprécié, il a été réalisé avec l'appui d'un membre du comité des experts ce qui explique la concordance de vue avec la présentation du rapport des

experts sur les usagers à risque, également à l'ordre du jour de cette plénière. Il est très positif que le CNSR ne se positionne pas uniquement sur le champ de la répression mais soit en capacité de proposer des mesures de prévention.

Certains participants s'interrogent sur le manque de formation ou sélection des accompagnateurs, mais il convient de rappeler que cet accompagnement ne peut s'effectuer qu'après une phase initiale de formation de l'élève conducteur en école de conduite. Par ailleurs, l'accompagnateur doit avoir disposé de son permis sans interruption sur les 5 dernières années.

Face aux craintes quant au renchérissement du coût du permis lié aux heures théoriques proposées, les professionnels de l'éducation routière membres du CNSR indiquent que ces formations, dispensées sous forme collective, devraient réduire le temps passé en individuel pendant les heures de conduite.

Le Délégué rappelle que la position du gouvernement ne porte pas sur la seule répression. Il salue la qualité du travail réalisé dans le cadre d'un rapport qui va entrer dans l'histoire de la sécurité routière et une concertation qui a permis d'avancer de manière positive, avec des propositions très concrètes ayant permis la mise en place d'une réforme.

Le Président JUNG demande que le rapport GILBERT soit diffusé aux membres du CNSR.

La recommandation est adoptée par **29 voix pour et 1 abstention**.

#### **Avis sur le plan d'action mobilités actives (Pascal FOURNIER) :**

L'avis sur le Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA), produit par la commission Outils Technologiques et Infrastructures Routières (OTIR) dans des délais contraints, est partagé par les trois autres commissions. Le PAMA propose des modifications du Code de la Route et du Code de la Voirie Routière pour favoriser les modes actifs de déplacement (marche à pied et vélo). La commission, en accord sur le principe de mieux protéger les usagers de modes doux, propose cependant des aménagements (stationnement des deux roues motorisés, cyclomoteurs dans les sas de feux) ou des simplifications (réglementation des stationnements interdits et marquages). Enfin elle souhaite le maintien des répétiteurs de feux.

#### ***Débat***

Le Président JUNG indique que le PAMA a été rendu public avec quelques modifications par rapport à la version étudiée par le CNSR ; le travail doit se poursuivre, toujours sous l'angle de la sécurité routière. L'avis du CNSR recommandation sera officiellement transmise au ministère des Transports.

L'avis est adopté par **28 voix pour et 1 abstention** (le ministère des Transports ne prend pas part au vote) et sera transmis au Ministre des Transports.

#### **Comité des experts : propositions sur les usagers à risque (Dr Bernard Laumon)**

Bernard LAUMON présente le tome 2 du rapport du comité des experts avec Jean-Pascal ASSAILLY et Emmanuel LAGARDE. Il décrit les problématiques de quelques groupes à risque, risque d'être soit responsable d'un accident mortel, soit victime. Pour les jeunes, il convient de renforcer la formation théorique au permis de conduire et étendre le continuum éducatif dans les lycées et jusqu'à 25 ans.

Les cyclistes représentent 2,7 % des déplacements mais 3,4 % des tués. Mais le recensement des accidents corporels non mortels des cyclistes dans le fichier national des accidents corporels (dit fichier BAAC) est très incomplet, le fichier s'appuyant sur les rapports des forces de l'ordre, peu appelées lors de ces accidents. Il est urgent de mettre en place un observatoire du risque vélo pour suivre les évolutions.

Les usagers de deux roues motorisés sont sur-représentés dans la mortalité routière, mais encore plus parmi les blessés graves. La puissance des engins est incompatible avec la résistance du corps humain en cas d'accident. Plusieurs pistes d'actions sont proposées.

Quant aux personnes âgées, elles compensent leur sur-risque en conduisant moins. Il faudrait avoir une vision globale sur la mobilité des personnes âgées en impliquant davantage le corps médical, et pouvoir proposer un permis avec restrictions plutôt qu'envisager sa suppression (limiter l'éloignement du domicile, la conduite de nuit...).

Cet ensemble de recommandations est susceptible de diminuer l'accidentalité et la vulnérabilité des groupes à risque. Il faudrait les mettre en place dès maintenant, même si les résultats apparaîtront le plus souvent au-delà de 2020. Dans l'immédiat, les mesures générales bénéficient aussi aux groupes à risque.

### **Débat**

Le tome 3 du rapport des experts prendra en compte les thèmes non traités dans les premiers tomes, notamment la question des personnes handicapées.

Au-delà de la promotion du casque à vélo, il est suggéré de le rendre obligatoire, comme en Espagne, jusqu'à 16 ans. A défaut d'échanges préalables au rapport entre les experts et la commission Deux roues, Deux roues motorisés (2R, 2RM), tel que cela a pu être mis en place avec la commission JER, les experts concernés seront invités pour développer leurs éléments lors de prochaines réunions de la commission 2R, 2RM. L'approche pragmatique concernant les personnes âgées est saluée, qu'il convient de poursuivre dans l'optique de construire un environnement et des mobilités adaptées à leurs besoins et possibilités.

Le Président JUNG demande que ce tome 2 du comité des experts soit diffusé également aux médias. Les commissions vont préparer les recommandations. Le délégué transmettra le tome 2 aux services de l'Etat et souhaite qu'on n'attende pas 2020 pour mettre en œuvre les bonnes idées dans un débat apaisé et des discussions constructives.

### **Intervention du ministre de l'Intérieur :**

Le ministre rappelle la très grande importance qu'il attache aux travaux du CNSR. L'année 2013 a été exceptionnelle en matière de sécurité routière. 400 vies supplémentaires ont été épargnées par rapport à 2012, grâce à l'implication de tous les acteurs. Depuis le début de l'année, cependant, il y a une remontée préoccupante de la mortalité sur les routes, une augmentation de 7 % du nombre des personnes tuées sur les quatre premiers mois. Face à cela et afin d'atteindre l'objectif 2020, l'action du gouvernement porte sur la prévention et la répression. Il faut réduire de 51 à moins de 31 le nombre de personnes tuées par million d'habitants, la moyenne européenne étant de 58. La sensibilisation du public à la sécurité routière sera une priorité du ministre pendant la période estivale, dans la continuité des campagnes de communication qui sont lancées ce premier semestre. La poursuite du déploiement des radars mobiles s'inscrit dans le cadre de la stabilité globale du parc : toutes les forces de l'ordre seront équipées, avec 50 radars mobiles en plus et 100 en 2015.

Le ministre remercie Florence GILBERT pour la qualité de la concertation du groupe de travail sur les délais de passage du permis de conduire. Pour de nombreux jeunes, le permis de conduire est un « permis de travailler », cette réforme est pour eux. Il garantit une stabilité des effectifs des inspecteurs du permis de conduire, souhaite un coût de l'épreuve du code à 30 € pour tous, avec des supports modernes, une réduction du coût du permis induit par la réduction des délais d'attente donc du nombre de leçons prises, et le développement tout au long de la scolarité de la sensibilisation à la sécurité routière.

Le ministre évoque brièvement le débat qui va se tenir au sein du CNSR sur la baisse de la vitesse maximale autorisée (VMA) sur le réseau directionnel. Il se déclare favorable à une expérimentation, mais dans la concertation, sur des axes très accidentogènes et en suivant l'impact de la mesure.

## **Débat**

Concernant la mesure de baisses des VMA, certains sont d'avis qu'il faut une rupture, une mesure forte avec application immédiate sur l'ensemble du territoire. D'autres préconisent de travailler l'acceptabilité et des mesures diversifiées et comprises des usagers.

Interpellé sur l'avancement de l'expérimentation sur la circulation interfiles des deux roues motorisés, il indique que le projet avance, les objectifs et lieux sont en cours de définition pour une mise en œuvre au second trimestre 2015.

## **Examen des recommandations (suite) : Baisse de la vitesse maximale autorisée (VMA) sur le réseau bidirectionnel**

Les présidents des commissions Alcool stupéfiants vitesse (ASV), OTIR et 2R 2RM, rapportent successivement la position de leurs commissions. Le Dr Philippe LAUWICK rappelle le rôle important que joue la vitesse dans les accidents de la route, comme facteur causal ou aggravant. Les résultats inquiétants en ce début d'année 2014 incitent à une action rapide. Pascal FOURNIER indique des débats animés sur la bonne adéquation des vitesses à l'infrastructure et l'intérêt de mieux connaître la hiérarchisation des routes bidirectionnelles ; un questionnaire à destination des Conseils Généraux a été préparé dans ce sens. Patrick JACQUOT insiste sur le temps nécessaire de la pédagogie et favorise une expérimentation avant toute généralisation.

## **Débat**

Le Président JUNG déplore que les 577 députés aient été destinataires d'un texte ce 14 juin dernier le critiquant personnellement ainsi que le Dr LAUWICK.

Il est attesté qu'aucun expert dans toute l'Union européenne n'accepterait de dire qu'une réduction de la vitesse est une punition, le rôle de la vitesse dans les accidents est bien connu. Il est rappelé que souvent une baisse de vitesse n'introduit qu'une différence d'une ou deux minutes sur un trajet habituel. Pour certains, réaliser une expérimentation serait priver les territoires non concernés par l'expérimentation d'un bénéfice immédiat. Pour d'autres, c'est un sujet sensible et l'expérimentation doit aider à convaincre les usagers du bien fondé. D'autres enfin privilégient de faire respecter les vitesses actuelles, moduler les vitesses sur les zones accidentogènes, et lutter contre d'autres facteurs importants comme la somnolence, l'alcool, les stupéfiants et médicaments.

S'il n'y a pas consensus au sein du CNSR sur la mise en place immédiate de la mesure de façon généralisée, une grande majorité s'estime favorable à une expérimentation. Il est donc proposé d'amender la recommandation en enlevant « éventuelle » devant « expérimentation », à l'avant-dernier paragraphe.

L'amendement est adopté par **14 voix pour, 3 contre et 9 abstentions**.

La recommandation amendée est adoptée par **16 voix pour, 3 contre et 9 abstentions**.

## **Questions diverses :**

- Création d'un site internet dédié aux travaux du CNSR. La proposition est adoptée par **21 voix pour et 1 abstention**.
- Les rencontres parlementaires sur la sécurité routière 2014 se tiendront le 4 juillet à l'Assemblée Nationale, et aborderont deux thématiques, les victimes et la vitesse.

*Note : les différences dans la comptabilisation des voix proviennent des éventuels arrivées/départs de membres du CNSR, ou d'un souhait de certains membres de ne pas prendre part à certains votes.*