

## Séance plénière du 8 décembre 2014

### COMPTE RENDU

#### **Ouverture de la séance :**

Le Président Armand JUNG introduit la séance en présence du Délégué interministériel à la sécurité routière, le Préfet Jean-Robert LOPEZ. Les membres du Bureau ont été reçus par le ministre de l'intérieur le 3 décembre précédent. Un nouvel entretien est prévu d'ici la fin janvier 2015.

Le Président JUNG remercie les présidents de commissions, l'ONISR et les secrétaires de commission pour le travail réalisé.

#### **Adoption du compte rendu de la séance plénière du 16 juin 2014 :**

La dernière version du projet de compte rendu de la séance plénière du 16 juin intègre la plupart des remarques formulées. Il est adopté par les membres du CNSR.

#### **Examen de la recommandation sur les obstacles latéraux (Pascal FOURNIER)**

Pascal Fournier précise que cette recommandation, préparée par les travaux de la commission OTIR, a été enrichie par les apports de la commission 2RM. Il rappelle l'enjeu lié aux obstacles latéraux. En 2013, 1167 personnes sont décédées dans des accidents en présence d'obstacles ; arbres, poteaux, ou glissières pour ne citer que les principaux. Selon le tome I du comité des experts, en traiter une partie permettrait d'épargner 150 vies par an. Actuellement, des guides techniques existent pour le réseau routier national, mais il faudrait les adapter aux réseaux départemental et communal pour permettre d'organiser une démarche efficace de diagnostic et traitement sur les réseaux principaux.

#### **Débat**

Cet ensemble de recommandations est accueilli favorablement, ainsi que le travail réalisé avec la commission 2R – 2RM. Il serait souhaitable que chaque département se fixe des objectifs, et qu'un délai maximal de 3 ans soit mis en avant pour le traitement des obstacles les plus proches des voies de circulation. Les gains en matière de sécurité sont les plus importants en traitant les obstacles à moins d'1m ou 1,50m.

Pascal FOURNIER ajoute que pour assister dans la mise en œuvre opérationnelle, sa commission poursuit le travail sur le management de la sécurité routière. L'objectif de diviser par deux la mortalité doit être décliné au plan local, et alors que le Préfet impulse la politique, les financements nécessaires doivent être mobilisés et fléchés pour traiter les obstacles des réseaux routiers locaux rapidement. Il est important d'impliquer l'ensemble des concessionnaires de réseaux d'énergie ou télécom pour mettre en œuvre des solutions adaptées pour les réseaux existants ou nouveaux.

Le président Armand JUNG rappelle qu'au premier semestre 2015 un projet de loi définira de manière plus précise la répartition des compétences entre les différents niveaux administratifs. Les recommandations du CNSR s'adressent au ministre de l'Intérieur et il demande au délégué interministériel de soutenir cette recommandation auprès du ministre pour qu'elle soit relayée auprès des Préfets et que des actions soient conduites au plan départemental. Il propose que le chapitre spécifique du rapport du comité des experts soit annexé à la recommandation.

#### **Vote :**

La recommandation est adoptée avec 28 voix favorables. 3 personnes n'ont pas pris part au vote.

## **Projets de recommandations concernant les cyclistes et les deux roues motorisés (Patrick JACQUOT)**

La commission 2R-2RM, missionnée par le mission du président Jung, a travaillé en premier lieu sur les deux roues motorisés, puis sur les cyclistes notamment, et étudie désormais le rapport du comité des experts sur les usagers vulnérables.

Il présente d'abord 3 projets de recommandations concernant les cyclistes. Il propose d'abord que soient rendus possibles la mise en place d'espaces mixtes piétons/cyclistes. Expérimentés depuis 2007 par la communauté urbaine de Strasbourg (CUS), leur mise en place a finalement été reconnue illégale alors qu'il peut être bien adapté à certaines situations et est utilisé dans d'autres pays européens. La deuxième recommandation propose d'étendre une autre expérimentation de la CUS, à savoir la mise en place d'un système d'amendes adaptées aux cyclistes : une verbalisation plus fréquente mais à des montants plus faibles semble avoir conduit à une réduction des accidents. Lorsqu'on contrôle des cyclistes, on contrôle potentiellement d'autres usagers puisque le transport multi-modal est entré dans les mœurs. Enfin, la commission recommande une communication forte en faveur du port du casque cycliste, qui peut réduire de 70% les blessures à la tête.

Une quatrième recommandation porte sur les enfants circulant comme passagers de deux roues motorisés. Cette pratique étant marginale, la commission recommande de ne pas durcir le code de la route mais de faire évoluer la norme des casques pour qu'ils soient mieux adaptés aux enfants.

### **Débat**

Les recommandations sont dans l'ensemble accueillies favorablement ; elles mettent en avant la prévention, pour que les usagers soient acteurs de leur sécurité routière. Certains demandent que le port du casque soit rendu obligatoire à vélo, au moins jusqu'à 15 ans. Il aurait pu être regardé le port du casque pour les enfants transportés à vélo, ou le retour d'expérience sur l'installation de caméras sur le casque qui semble obérer son fonctionnement optimum. Le partage éventuel de l'espace piéton avec les cyclistes est vu comme un moyen d'éloigner les cyclistes du risque mortel que représente le choc contre un véhicule motorisé, mais il est reconnu nécessaire de bien sensibiliser les cyclistes que dans ces situations les piétons sont plus vulnérables qu'eux et l'allure qui convient est le pas. Certains regrettent que ce genre de solution soit proposé pour compenser le manque de moyens pour réaliser des pistes cyclables et se fasse au détriment des piétons en particulier les piétons âgés. Par ailleurs, il n'y a pas eu de vraie évaluation de la mise en place d'un système d'amendes différent pour les cyclistes.

Patrick JACQUOT souligne le fait que sur ces espaces, les cyclistes roulent au pas ; ils ne peuvent effectivement pas se comporter comme si le trottoir leur était dédié. Les vitesses pratiquées étant faibles, les accidents sont peu fréquents et peu graves, dans tous les cas non mortels, alors que ce n'est pas le cas sur la route. Il rappelle que la notion d'espace mixte existe déjà au travers des voies vertes ou des zones de rencontres. Pour le port du casque, les enfants même passagers sont bien entendu intégrés dans la recommandation d'incitation et de promotion du port ; à l'heure actuelle les dispositifs de mise à disposition de vélo dans les grandes villes ne prévoient pas de mise à disposition du casque mais on peut voir certains usagers prévoir leur casque et même des gants en hiver dans leur sac.

Le président Armand JUNG précise qu'il faudra sans doute des mesures réglementaires ou législatives pour les deux premières recommandations. Les espaces mixtes ne sont pas possibles pour tous les trottoirs.

Le délégué interministériel Jean-Robert LOPEZ a saisi la Chancellerie pour avoir son point de vue sur cette expérimentation et son éventuelle généralisation.

### **Vote :**

<b>Recommandation « espaces mixtes piétons/cyclistes »</b>	<b>Recommandation « amendes adaptées cyclistes »</b>	<b>Recommandation « port du casque cycliste »</b>	<b>Recommandation « enfants passagers de 2RM »</b>
Contre : 2	Contre : 1	Contre : 0	Contre : 1
Abstention : 4	Abstention : 6	Abstention : 3	Abstention : 1
Pour : 27	Pour : 26	Pour : 30	Pour : 31
Adoptée	Adoptée	Adoptée	Adoptée

## **Présentation de l'avancement des réflexions sur CECUR (Gérard ACOURT).**

Gérard ACOURT salue le travail réalisé par Florence GILBERT comme présidente de la commission Jeunes et Education Routière et présente l'avancement des réflexions de la commission sur le Continuum Educatif du Citoyen Usager de la Route (CECUR). Pour qu'une réglementation soit respectée, il faut qu'elle soit expliquée, qu'elle ait du sens. C'est le rôle de l'éducation. Parmi les jeunes de 18-24 ans, 83% sont des conducteurs novices. 24% des personnes tuées dans des accidents de la route le sont dans des accidents impliquant des conducteurs ayant leur permis depuis moins de 2 ans. Alors que le risque d'avoir un accident est le plus élevé dans les deux ans qui suivent l'obtention du permis, rien n'accompagne le nouveau conducteur dans cette période. Ainsi CECUR comporterait 3 étapes : à partir de 3 ans, entre 15 et 18 ans, puis après l'obtention du permis de conduire. L'objectif est que le passage du permis ne soit plus qu'une étape de la formation et non une finalité. La phase en conduite autonome serait assortie de rendez-vous pédagogiques d'expérience.

Armand JUNG remercie pour cet état des lieux des réflexions sur un futur projet de recommandation.

## **Bilan des travaux du CNSR depuis 2012 (Manuelle SALATHE) – voir Annexe**

Manuelle SALATHE présente un point d'étape des travaux du CNSR, point qui n'avait pu être abordé lors de la précédente séance plénière faute de temps. Elle indique que les commissions se sont réunies 99 fois (en moyenne toutes les 3 semaines) et le comité des experts 20 fois hors ateliers spécifiques depuis la réinstallation du CNSR en novembre 2012. 17 recommandations ont été votées et transmises au gouvernement. Certaines ont d'ores et déjà été mises en place (pré-signalisation des radars fixes, nouvelle norme pour les éthylotests chimiques, réforme du permis de conduire), d'autres appellent des travaux préparatoires, consultations préalables interministérielles voire auprès de la commission européenne qui sont en cours et devraient aboutir courant 2015 (port du gilet en cas d'urgence et harmonisation de la taille des plaques pour les 2RM, expérimentation de la circulation interfiles des 2RM, interdiction du sur-teintage des vitres, expérimentation de la baisse de la Vitesse Maximale Autorisée – VMA - de 90km/h à 80km/h sur le réseau routier bidirectionnel). Des contacts ont été pris avec la Commission Européenne concernant les enregistreurs de données routières (EDR) et les préfets agissent pour renforcer le réseau des installateurs d'éthylotests anti-démarrage (EAD). Par ailleurs, des campagnes de communication ont fait écho aux problématiques abordées lors des CNSR, sur les équipements de protection des 2RM, les dangers de la vitesse, de l'alcool ou du téléphone au volant par exemple. Les commissions poursuivent leurs travaux sur les sujets traités par le comité des experts mais non encore traduits en recommandations.

Le président Armand JUNG rend hommage aux travaux conséquents réalisés par comité des experts et commissions. Le CNSR est un chaînon essentiel en matière de sécurité routière.

## **Proposition d'avis de synthèse sur le travail du CNSR**

Le président Armand JUNG invite le conseil à s'interroger sur le chemin parcouru et souhaite que la présente séance soit l'occasion de recentrer les travaux pour la dernière année de mandat du CNSR. Alors que le ministre de l'intérieur a manifesté aux membres du bureau sa volonté forte en faveur de la sécurité routière et annoncé une batterie de mesures au mois de janvier, l'objectif de cet avis de synthèse est de rassembler les réflexions du CNSR à ce jour. La mortalité routière en 2014 sera vraisemblablement en augmentation par rapport à celle de 2013, année qui avait enregistré une baisse de 10% de la mortalité routière par rapport à 2012. Les blessés légers et les blessés hospitalisés sont également dans une courbe qui n'est pas favorable.

Le Dr Bernard LAUMON indique que dans la perspective de l'objectif de « moins de 2000 personnes tuées en 2020 » le comité des experts a produit deux rapports, l'un sur les mesures à mettre en œuvre pour un effet rapide, l'autre sur les usagers les plus à risques. Pour compléter ces contributions, le comité des experts produira désormais des dossiers thématiques qui seront transmis au fur et à mesure de leur rédaction plutôt que sous la forme d'un troisième rapport. Par ailleurs, il rappelle qu'outre la réduction du nombre de personnes tuées, l'ambition est de réduire le nombre de blessés graves (selon la nouvelle définition de l'Europe M.AIS 3+). Les travaux récents visant à estimer le nombre de ces blessés graves en France, réalisés au sein de son département sur la demande de la DSCR, mettent en évidence des enjeux très différents de ceux de la mortalité routière. Les blessés graves en deux roues motorisés sont désormais plus nombreux que ceux blessés graves en voiture ; les cyclistes sont incontestablement plus blessés gravement que les piétons. Epargner une vie, c'est aussi éviter 10 blessés graves M.AIS3+.

Le Dr Philippe LAUWICK revient sur la recommandation qu'il a présentée à la dernière séance du CNSR concernant la réduction de la VMA sur le réseau routier bidirectionnel et regrette que ses termes exacts n'aient pas été repris dans l'avis de synthèse par souci de concision. Il ressent un manque de pédagogie auprès des citoyens sur les bénéfices que pourrait apporter une telle mesure et émet ses craintes sur la mise en œuvre des recommandations du CNSR transmises au gouvernement. Il attend avec impatience les mesures que le ministre présentera en janvier.

Les autres présidents de commission n'éprouvant pas le besoin de s'exprimer, le président Armand JUNG ouvre le débat.

### **Débat**

Il est de nouveau remarqué que les experts n'ont pas traité la problématique des personnes handicapées, et en particulier les piétons handicapés, dans leur rapport sur les usagers à risque.

Les membres du CNSR reviennent sur la question de la généralisation ou non de l'expérimentation de l'abaissement de la VMA. Réduire la VMA sur tout le réseau bidirectionnel permettrait d'obtenir un effet statistique maximal au bout d'un an, sachant que de toute façon la démonstration de l'effet d'une baisse des vitesses sur l'accidentalité est un événement parfaitement établi. Il semble que la désinformation sur le rôle de la vitesse dans les accidents nuise à l'acceptabilité de la mesure. Il convient d'être prudents quant à ce qu'on peut retenir de questionnaires lancés auprès des conducteurs qui induisaient, par leur formulation, la réponse voulue. L'acceptabilité se travaille, cette problématique n'a pas été un obstacle lors de la mise en place de l'obligation du port de la ceinture ou l'installation du contrôle sanction automatisé. D'autres membres du CNSR rappellent que s'ils ont voté l'expérimentation à la séance précédente, c'était parce que ce terme couvrait le fait de mettre en place la mesure sur un périmètre restreint. Il faut adapter la VMA selon les routes, et l'abaissement de la VMA n'est pas la seule mesure à disposition pour réduire la mortalité en France.

Le président Armand JUNG rappelle que le vote de la recommandation sur l'abaissement de la VMA ne portait pas sur l'ensemble des routes bi directionnelles. Le projet d'avis de synthèse avait avant tout pour objectif de provoquer le débat entre les membres du CNSR sur le sens de leur réflexion dans le temps qu'il reste. Mais s'il y a des craintes sur sa formulation, on peut l'abandonner.

Le délégué interministériel Jean-Robert LOPEZ intervient pour répondre à certaines questions posées : les services de l'Etat progressent sur les mesures proposées par le CNSR, sans qu'il soit besoin d'un CISR. Il a saisi la Chancellerie au sujet de l'EAD et la CNIL a rendu son avis le 31 octobre. Un groupe de travail interministériel va être mis en place pour étudier le recours à l'EAD dans un cadre médico-administratif (sur proposition des commissions médicales). La DSCR travaille avec le ministère de l'Education pour instaurer une formation en lycée à la rentrée 2015. Les ministères sont particulièrement impliqués dans la politique de sécurité routière, et bien présents tant en commission qu'en séance plénière du CNSR. Enfin, le 2ème test salivaire, préconisé lors d'un précédent CISR, est expérimenté en partenariat avec la MILDECA. Toucher au code de la route implique de passer par des arrêtés ou des décrets en conseil d'Etat, ce qui demande un peu de temps. Particulièrement sensible à la situation des blessés de la route, le délégué a présenté les résultats définitifs de l'accidentalité 2013 à l'hôpital de Garches et annonce qu'une campagne de remobilisation sur la sécurité routière sera lancée en février 2015 avec pour thématique les blessés. Par ailleurs, il a signé le devis pour la construction du site Internet du CNSR.

Après de nouveaux débats, il est convenu, pour rendre compte que l'expérimentation est sur une partie du réseau routier, de supprimer « l'ensemble » pour laisser « sur le réseau ». Les recommandations sur la VMA et sur l'EAD seront annexées à l'avis de synthèse.

### **Vote :**

La recommandation est adoptée avec 13 voix favorables, 9 abstentions et 6 voix contre.

*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.*

### **Questions diverses :**

Le mandat du comité des experts est reconduit pour un an.