

CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMPTE RENDU DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE 9 JUILLET 2019

(Préfecture de la région d'Ile-de-France, Auditorium Rambuteau)
Paris 75015

La séance est ouverte à 13 heures. Le quorum est largement atteint, 49 membres sur 67 sont présents (42 nommément désignés et ayant droit de vote + 7 représentants de l'État sans droit de vote).

Le Président Goasdoué prononce un discours introductif d'accueil en soulignant tout le plaisir qu'il ressent à pouvoir enfin réunir cette plénière qui était tant attendue. Il remercie les membres du CNSR pour leur engagement et la qualité des travaux conduits dans les commissions et au sein du comité des experts depuis la fin du printemps 2017. Les commissions se sont réunies 78 fois au cours des 24 mois écoulés et le comité des experts 21 fois. Une quinzaine de recommandations ont été finalisées par les 4 commissions et 8 seront examinées cet après-midi.

Le Président indique les sujets à l'ordre du jour en insistant sur le fait que celui-ci est particulièrement chargé. De fait une discipline bien comprise devra être de mise dans les temps de parole de chacun pour traiter l'intégralité des points avant l'arrivée du Ministre de l'Intérieur.

Enfin le Président annonce que le nouveau site internet du CNSR sera mis en ligne à l'issue de cette séance et que les travaux de cette plénière seront mis en ligne sous 24 heures.

(adresse du nouveau site : <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/>)

SEQUENCE N°1 : Présentation des travaux du Comité des experts

Emmanuel Lagarde, Président du Comité des experts présente 4 rapports et avis finalisés en s'attachant à faire ressortir, pour chacun d'eux, les enjeux principaux à prendre en considération, puis les pistes de réflexion ou propositions majeures qu'il convient de retenir et de traiter.

- rapport n°1 : Les engins de déplacement personnels électriques,
- rapport n° 2 : Accidentologie des piétons : enjeux et recommandations,
- rapport n° 3 : Les enjeux de sécurité routière liés à l'automatisation de la conduite,
- rapport n° 4 : Dérogation à la vitesse maximale autorisée de 80 km/h sur les routes bidirectionnelles : éléments d'aide à la décision.

Les 4 rapports ont été mis en ligne sur le site internet : conseilnational-securiteroutiere.fr

A l'issue de ces présentations, un échange s'instaure avec la salle, essentiellement en lien avec le dernier des rapports. Plusieurs interventions portent sur les mesures compensatoires à adopter pour limiter les risques liés à la modification de la VMA sur les tronçons envisagés :

- interrogations sur la prise en charge des audits de sécurité et des travaux liés à ces mesures,

- approbations quant aux préconisations techniques proposées, gages d'une meilleure sécurité (séparation des flux, double bande blanche...)
- certains regrettent que la sécurisation des piétons ne soit pas prise en compte,
- d'autres soulignent qu'au final il y aura une plus grande hétérogénéité de règles sur les territoires,
- certains membres reconnaissent que ces mesures compensatoires peuvent avoir du sens, mais ils insistent sur la baisse des vitesses qui doit prévaloir avant tout et sur les moyens à mettre en œuvre pour faire respecter les limitations de vitesse.

Le Président clos ces débats en insistant sur le fait que ce relèvement des VMA, s'il est décidé localement, devra concerner des tronçons homogènes d'au moins 10 kilomètres, pour mettre fin aux ruptures incessantes qui déstabilisent les conducteurs. Ce choix relèvera au final de l'entière responsabilité des élus concernés qui décideront, en toute connaissance de cause, sur la base de la méthodologie proposée, d'agir sur le curseur des VMA.

(Pour mémoire, les travaux du Comité des experts sont présentés en plénière mais ils n'appellent pas de vote ; à l'issue de cette présentation ils acquièrent un caractère public et peuvent être diffusés.)

SEQUENCE N°2 : Examen des recommandations préparées par les commissions

Huit recommandations issues des travaux conduits au sein des quatre commissions permanentes sont successivement examinées.

Les 8 recommandations présentées et adoptées sont en ligne sur le site : conseilnational-securiteroutiere.fr

- Recommandation n°1 : Lutter contre la prise à contresens sur les routes à chaussées séparées

1- Rapporteur : Anne Guillaume, Présidente de la commission Véhicules, technologies innovantes et infrastructures (VTI)

Cette recommandation propose une série de mesures concrètes pour lutter contre la circulation à contresens sur autoroutes et voies expresses à chaussées séparées. Ces infractions, dès lors qu'elles se produisent, sont très accidentogènes et sont à l'origine d'environ 25 morts par an. L'étude annexée à la recommandation mesure le phénomène et met en évidence, de manière très démonstrative, les enjeux. Plusieurs leviers sur le registre de la prévention sont identifiés pour sensibiliser au mieux les conducteurs les plus exposés (conduite nocturne et personnes âgées « désorientées »).

Il en va ainsi du déploiement de signalisations spécifiques (ex: panneaux sur fond jaune, marquage horizontal...) ou de la généralisation de messages d'alerte et de prévention, diffusés sur les panneaux à affichage variable ou via les fonctions « trafic announcement » qui équipent les véhicules ou des applications d'aide à la conduite.

2- Discussion : pas de demande d'intervention.

3- Position du Gouvernement (Emmanuel Barbe, Délégué interministériel) :

Avis favorable à ces propositions pragmatiques et graduelles qui sont de nature à réduire ce type d'infraction aux effets particulièrement implacables.

4- Vote : Adoption à l'unanimité.

- Recommandation n°2 : Créer un observatoire des modes de déplacement doux

1- Rapporteur : Patrick Jacquot, Président de la commission Usagers vulnérables (UV)

La création d'un tel Observatoire est proposé dans le souci d'objectiver les pratiques des « modes de déplacement doux » (cad les déplacements qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre : piétons, vélos, EDP...) qui prennent un part croissante dans les agglomérations et en milieu urbain.

Ces déplacements concernent des usagers particulièrement vulnérables. Pour mieux les protéger, il importe de quantifier cette progression et d'en mesurer les effets.

Cet observatoire doit permettre de mettre en place une méthodologie d'observation pour centraliser des données et des études pour jauger l'exacte ampleur de ces modes de déplacement et identifier les nouvelles vulnérabilités qui émergent. A terme, cette connaissance permettra de déployer des actions correctives ciblées au niveau de la sécurité.

2- Discussion :

Les différents intervenants soulignent l'intérêt d'une telle approche, il est nécessaire de quantifier et de qualifier ces nouveaux modes de déplacement qui au-delà des agglomérations touchent également les villes moyennes et génèrent des conflits d'usage. Cet observatoire suscitera des attentes par rapport à ces nouveaux usages et pratiques.

D'autres membres font remarquer que la marche est un mode de déplacement à part entière.

La qualification « mode doux » est-elle la plus appropriée, ne pourrait-on pas retenir « mobilité non carbonnée » ?

Enfin certains s'interrogent sur les moyens qui seront mis en œuvre et qui aura la charge de gérer cet observatoire, ne risque-t-on pas d'empiler une nouvelle structure par rapport à l'existant. Sur ce point il est indiqué que l'approche doit être avant tout fonctionnelle et qu'au travers de thématiques de recherche ou d'appel à projets il s'agit avant tout de prendre en compte ces déplacements au sein des structures d'observation existantes.

3- Position du Gouvernement :

Favorable au sens de cette recommandation, sous réserve d'expertiser des modalités souples et pragmatiques de mise en œuvre, en lien avec les observatoires existants (ONISR, CEREMA, DDTV) et avec le concours des collectivités les plus concernées.

4- Vote : Adoption à l'unanimité.

- Recommandation n°3 : Impliquer les constructeurs dans l'information et la formation à la bonne utilisation des aides à la conduite

1- Rapporteur : Gérard Acourt, Président de la commission Education routière et risque routier professionnel (ERP)

Les dispositifs d'aide à la conduite (ADAS), comme par exemple le régulateur adaptatif de vitesse, le lane departure warning ou le freinage d'urgence automatisé équipent de plus en plus les véhicules. Pour être gage d'une réelle sécurité ils doivent être correctement utilisés, en toute connaissance de leurs potentialités et de leurs limites par le plus grand nombre de conducteurs.

Pour y parvenir, cette recommandation propose d'inciter les constructeurs à s'engager dans le financement et la diffusion de tutoriels qui seraient mis à disposition des conducteurs sur une plateforme dédiée officielle.

Ces tutoriels pédagogiques, aisément accessibles, présenteraient ainsi l'utilisation des ADAS de chaque marque et modèle de véhicule.

2- Discussion :

Les intervenants soulignent majoritairement tout l'intérêt de la mesure car lors de la prise en main à la livraison d'un véhicule il est difficile de capter l'attention de l'acheteur plus de 20 minutes. Par ailleurs les ADAS sont parfois compliquées à assimiler et faute de temps elles sont rarement expliquées. La mise à disposition « en différé » d'une information fiable et calibrée serait pertinente. D'autres soulignent que les conducteurs devront également être informés par le loueur de l'existence de ces tutoriels lors de la location d'un véhicule. Certains s'interrogent pour savoir si les auto-écoles forment également à la bonne utilisation des ADAS qui équipent leurs véhicules.

A la marge, une interrogation est émise sur l'intérêt pour les constructeurs à s'astreindre à s'engager dans cette voie.

3- Position du Gouvernement :

Le constat et l'analyse sont partagés quant au bien fondé de l'objectif recherché en incitant les conducteurs à savoir bien utiliser les ADAS dont ils disposent.

Quelques réserves doivent être prises en compte par rapport au caractère obligatoire de la proposition, difficile à atteindre, et sur la mise en œuvre via un site officiel relevant de l'État.

La méthode de réalisation mérite prudence et expertise pour prendre en considération le volet réglementaire qui doit encadrer cette mesure.

4- Vote : Adoption par 39 voix pour et 3 abstentions.

- Recommandation n°4 : Préserver la mobilité et la conduite des seniors

1- Rapporteur : Docteur Philippe Lauwick, Président de la commission Santé et déplacements sur la route

Cette recommandation identifie des voies pour préserver au mieux, dans les meilleures conditions de sécurité, la mobilité des seniors et notamment leur possibilité de conduire. En effet une mobilité préservée est gage de lien social et de bonne santé physique, notamment dans les territoires où les transports publics font défaut.

La recommandation démontre qu'il n'y a pas d'efficacité à mettre en place des visites médicales systématiques et obligatoires à partir d'un certain âge. Elle promeut le repérage des situations à risque, les auto-évaluations, les bilans de compétences et les remises à niveau des connaissances en fonction de l'avancée en âge et pouvant déboucher sur des alternatives à la conduite individuellement acceptées.

2- Discussion :

Le Président souligne toute la pertinence et l'importance de cette recommandation, imposer une visite obligatoire à partir d'un certain âge serait en tous points contreproductif.

Les interventions font ressortir les points suivants :

- à partir de quel âge est-on qualifié de senior (65 ou 75 ans),

- les questions de la mise à jour des connaissances et de la remise à niveau doivent être abordées, pour les seniors certes, mais aussi à différentes étapes de la vie du conducteur après l'obtention du permis,

- les troubles du sommeil et la prise de médicaments doivent être intégrés aux réflexions,
- il convient d'inciter les seniors à pratiquer le vélo, car cela permet de rester en bonne forme physique et d'être plus à l'aise et vigilant lorsque l'on conduit en parallèle.

3- Position du Gouvernement :

Avis favorable en tous points, les axes de la recommandation correspondent aux positions constantes de la délégation à la sécurité routière sur ce sujet délicat. Ces propositions constituent le socle d'un plan d'action à développer en faveur de la mobilité des seniors.

4- Vote : Adoption à l'unanimité.

- Recommandation n°5 : Sensibiliser au risque routier professionnel les personnels entrant dans l'entreprise

1- Rapporteur : Gérard Acourt, Président de la commission Education routière et risque routier professionnel (ERP)

L'arrivée de nouveaux salariés dans l'entreprise constitue le moment privilégié pour sensibiliser et évaluer ceux appelés à se déplacer dans le cadre de leurs fonctions et sur les trajets domicile/travail. Sont ciblés les jeunes en début de carrière, mais aussi ceux qui changent d'employeur. Cette recommandation en proposant une méthode et des outils pratiques, à définir avec l'appui des branches professionnelles, vise à prévenir plus efficacement les risques routiers tels qu'ils se présentent dans chaque l'entreprise en fonction des particularités liées à son activité.

2- Discussion :

Les intervenants manifestent un intérêt affirmé à cette proposition en soulignant que l'entreprise doit conserver toute latitude pour définir et apprécier ce qui doit être fait. Il convient également de mobiliser les branches professionnelles pour leur appui dans cette approche.

A la suite diverses questions émanent de l'assistance : qui prendra en charge cette formation, combien de temps durera ce module, qui contrôlera et vérifiera la réalité de cet accueil, cela concernera-t-il les trajets domicile / travail ?

Enfin il est suggéré d'inclure les déplacements à vélo et les nouveaux modes de déplacement (EDP) dans cette sensibilisation, dans la mesure où les entreprises incitent de plus en plus à les utiliser, l'idée serait à connecter avec le forfait mobilité.

3- Position du Gouvernement :

Très favorable à la recommandation qui s'inscrit parfaitement dans la stratégie gouvernementale de lutte contre le risque routier professionnel. C'est en effet l'entreprise qui doit définir ses propres valeurs en matière de sécurité routière, pour protéger au mieux ses salariés dans toutes leurs formes de déplacement.

4- Vote : Adoption à l'unanimité

- **Recommandation n°6 : Définir un cadre d'évaluation pour les expérimentations de véhicules à délégation de conduite (dits autonomes) sur les voies ouvertes à la circulation**

1- **Rapporteur** : Anne Guillaume, Présidente de la commission Véhicules, technologies innovantes et infrastructures (VTI)

Les expérimentations de véhicules dits autonomes (à délégation totale ou partielle de conduite), dans les conditions réelles de circulation s'intensifient. Actuellement les bilans issus de ces expérimentations s'avèrent peu développés (ils se limitent aux incidents ou accidents déclarés). La recommandation propose de réaliser une évaluation complète en définissant, avec l'appui d'experts, un cadre précis et une méthode d'évaluation qui englobe tout à la fois les volets techniques, mais aussi les aspects comportementaux et la perception par tous les usagers de la route. Il est préconisé de rendre publique une synthèse annuelle de ces évaluations.

2- **Discussion** :

Les intervenants reconnaissent la pertinence d'instaurer une indépendance entre le développement de l'expérimentation et son évaluation. Un membre s'étonne que l'on n'incite pas à rendre le LAVIA obligatoire.

3- **Position du Gouvernement** :

Favorable à cette approche d'évaluation globale reposant sur des bases scientifiques. Ces évaluations seront précieuses pour cibler les actions correctives pour garantir une montée en puissance sécurisée et acceptée des véhicules automatisés. L'acceptabilité sociale est importante. S'agissant du LAVIA, son obligation suppose de disposer d'une base de données fiable des limitations de vitesses et sous-tend une norme définie au niveau européen.

4- **Vote** : Adoption à l'unanimité.

- **Recommandation n°7 : Améliorer la protection des cyclistes**

1- **Rapporteur** : Olivier Schneider, vice-président de la commission Usagers vulnérables

Cette recommandation contient 3 objectifs :

- étendre le continuum éducatif cycliste bien au-delà des seuls jeunes, comme c'est actuellement le cas en proposant de mieux former les adultes et les seniors à une pratique sécurisée du vélo,
- sensibiliser davantage les autres usagers de la route pour un meilleur partage de l'espace avec les cyclistes, compte tenu de leur vulnérabilité,
- intensifier le développement de pistes cyclables conçues, aménagées et entretenues selon les standards des pays européens « en pointe » en ce domaine (Pays-Bas, Danemark, Suisse...).

2- **Discussion** :

Les intervenants s'étonnent que la recommandation n'aille pas plus loin en préconisant le port obligatoire du casque pour tous les cyclistes. Le casque est d'importance majeure dans la protection du cycliste et il faudrait à tout le moins davantage insister sur sa promotion.

Une intervention souligne l'intérêt de développer les audits d'infrastructures cyclables.

3- Position du Gouvernement :

Accueil bienveillant sur cette recommandation d'orientation qui contient un « catalogue de mesures ». Beaucoup de choses sont proposées, elle doit servir de fil conducteur pour mettre en oeuvre certaines d'entre elles de manière progressive.

4- Vote : Adoption à l'unanimité.

- Recommandation n°8 : Former aux gestes qui sauvent sur la route

1- Rapporteur : Docteur Philippe Lauwick, Président de la commission Santé et déplacements sur la route

Afin de former, à différentes étapes de la vie, le plus grand nombre de nos concitoyens aux gestes qui sauvent, cette recommandation propose d'instaurer une formation pratique en lien direct avec la nature des risques et des accidents routiers.

Cette formation reposerait sur un volet théorique (à distance à l'aide de tutoriels adaptés) suivi d'un volet pratique (2 heures de formation en présentiel et dispensé par des organismes agréés pour l'enseignement du secourisme).

La validation de cette formation serait un pré-requis pour passer l'épreuve pratique du permis.

2- Discussion : Personne ne demande la parole.

3- Position du Gouvernement :

Avis favorable à l'objectif poursuivi, mais il faudra lever certaines réserves quant aux modalités de mise en œuvre et moyens à consacrer. La voie la plus pertinente sera une traduction opérationnelle dans le contenu des formations dispensées aux jeunes dans le cadre du service national universel (SNU).

4- Vote : Adoption à l'unanimité.

SEQUENCE N°3 : Clôture de la séance par le Ministre de l'Intérieur

Le Ministre de l'Intérieur est accueilli à 16h40 par le Président Goasdoué et par le Délégué interministériel à la sécurité routière.

3-1 Le Président Goasdoué prononce un discours d'accueil et s'attache à faire la synthèse des travaux de l'après-midi.

(le texte du discours prononcé a été mis en ligne sur le site internet du CNSR)

3-2 Monsieur Christophe Castaner, Ministre de l'Intérieur prononce le discours de clôture de la séance.

Fin de la séance à 17h20, suivie d'un point presse avec le Ministre, le Président Goasdoué et Emmanuel Barbe DISR

LISTE des PARTICIPANTS à la séance plénière du 9 juillet 2019

1- Assistaient à la séance en qualité de membres du CNSR,
nominativement désignés (par ordre alphabétique) :

- Acourt Gérard,
- Annelot Nadine,
- Archambault Thierry,
- Astagneau Denis,
- Barbry Bénédicte,
- Bessone Patrice,
- Bignon Jean-Yves,
- Bonin-Guillaume Sylvie,
- Cannat Marcel,
- Cazals Marie-Christine,
- Charbotel Barbara,
- Charrier Elisabeth,
- Daimé Patrick,
- Delage Jean-Claude,
- Dexet Carolyne,
- Dupont-Kerlan Elisabeth,
- Faure Anne,
- Goasdoué Yves,
- Guillaume Anne,
- Hooghiemstra Laetitia,
- Jacquot Patrick,
- Kastner Céline,
- Langeron Olivier,
- Lasherme Claude,
- Lauwick Philippe,
- Lavaud Anne,
- Le Goff Yann,
- Malagié Thomas,
- Merklé Alexis,
- Morelli Serge,
- Ouvrard Philippe,
- Péchenard Frédéric,
- Robert Jean-Claude,
- Schneider Olivier,
- Temier Michel,
- Thery Christiane,
- Thibault Julien,
- Thiebault Philippe,
- Trebosc Christophe,
- Urvois Florence,
- Wolf France,
- Wucher Alain,

2- Assistaient à la séance en qualité de représentants de l'État, siégeant au CNSR sans droit de vote (par ordre alphabétique) :

- Barbe Emmanuel, Délégué interministériel à la sécurité routière,
- Goux Marie-Thérèse, ministère en charge des transports (DIT),
- Grot Mathieu, ministère de l'intérieur (UCLIR),
- Legrand Cédric, ministère de la justice (DACG),
- Poulizac Damien, ministère en charge du travail (DGT),
- Reilly Tristan, ministère en charge de la jeunesse (DJEPVA),
- Santoyant Valérie, MILDECA,

3- Assistaient également à la séance :

- Bouniol Pascal, Secrétaire général du CNSR,
- Lagarde Emmanuel, Président du comité des experts,
- Assailly Jean-Pascal, Salathé Manuelle, Tategrain Hélène, Violette Eric, membres du comité des experts,
- Julliard David, adjoint au délégué à la sécurité routière,
- Colonel Dubuis Samuel, cabinet du Premier ministre,

4- Membres excusés (par ordre alphabétique) :

- Avenoso Antonio,
- Bazin-Malgras,
- Gailly Jean-Paul,
- Jeantet Marine,
- de Nicolay Jean-Louis,
- Peugeot Christian,
- Perrichon Chantal,
- Quero Daniel,
- Rudigoz Thomas,
- Tetuanui Lana,
- Todt Jean,
- Trimaille Yvette,