

CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2021-2024

COMPTE-RENDU DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE D'INSTALLATION
du 3 FÉVRIER 2021

version adoptée en plénière du 28 novembre 2022

Ouverture de la séance à 14h10 par Yves Goasdoué, Président du CNSR

En raison de la crise sanitaire liée à la Covid-19, cette séance plénière se déroule sous la forme d'une visioconférence.

Après quelques mots de bienvenue à l'attention des membres, le Président se réjouit de la tenue de cette séance qui marque le début d'un nouveau mandat triennal pour le CNSR. Il remercie le Gouvernement pour la confiance accordée suite au renouvellement de son mandat de président de cette instance.

I- PREMIÈRE PARTIE : Installation des Membres Organisation des travaux pour le nouveau mandat

1- Le Président procède a un rapide bilan du mandat écoulé qui a pris fin le 20 janvier 2020.

Il rappelle le contexte particulièrement difficile du mandat 2017-2020: les facteurs conjoncturels qui ont perturbé le rythme des plénières (instauration du 80 km/h, crise gilets jaunes, grèves transports, pandémie Covid-19), néanmoins il ressort une forte activité interne dans commissions de travail et au comité experts. Le bureau réunit régulièrement a permis de consulter les forces vives du CNSR quand il le fallait, de recueillir ses avis et de prendre les positions adaptées aux circonstances.

2- Le Président présente la nouvelle physionomie du CNSR issue du décret du 26 janvier 2021 qui a été publié au JO du 28 janvier.

Il souligne les ajustements intervenus dans la nomination des membres, notamment dans les collèges des professionnels et entreprises où le choix a été fait d'assurer une rotation d'un mandat sur l'autre pour les entreprises qui se mobilisent fortement sur les questions de prévention du risque routier professionnel où qui mènent des actions exemplaires en ce domaine.

Ainsi 3 entreprises ont été remplacées et 3 nouvelles entrantes nous rejoignent : la SNCF, ORANGE et la société ONET. La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) fait son entrée aux côtés de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) qui siégeait déjà.

Dans le collège des associations des ajustements ont été opérés pour faire entrer deux structures représentant les intérêts des usagers vulnérables, sous représentés jusqu'à présent. Ainsi la Fédération française de cyclisme et l'association « 60 millions de piétons » font leur entrée et remplacent 2 associations dont les intérêts étaient par ailleurs déjà largement représentés au Conseil.

Le Président met en avant le fait que la parité est désormais atteinte dans les collèges. Au final, sur les 55 membres titulaires nommément désignés il y a 52 % de femmes (ce pourcentage était inférieur à 40 % dans le mandat précédent).

3- Le Président dresse un panorama des orientations à retenir pour le nouveau mandat, enjeux, thématiques prioritaires.

En insistant sur le rôle de conseil du Gouvernement qui est l'essence même du CNSR, le Président rappelle qu'il convient de produire des propositions et des recommandations concrètes, fruits des échanges et des réflexions conduites dans les commissions.

Il convient également d'avoir présentes à l'esprit les 18 mesures adoptées lors du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 avec les dispositions fortes qu'elles contiennent pour lutter efficacement et avec détermination contre l'insécurité routière.

Le Président souhaite que les travaux s'appuient davantage sur une approche sociétale, prenant en compte l'évolution des rapports entre citoyens et pouvoirs publics issus de la crise du Covid. Il faut anticiper pour reprendre un dialogue constructif avec les usagers de la route.

Il importe de bien prendre en considération :

- les évolutions enregistrées dans nos modes de déplacement, en distinguant bien celles du monde rural et de l'urbain,
- les attentes à chaque étape de la vie que ce soit avec le vieillissement ou le handicap, pour préserver le maintien d'une mobilité plus sûre et mieux partagée,
- l'apport croissant des nouvelles technologies, avec leurs bénéfices mais aussi leurs risques et limites,
- l'accroche nécessaire vis-à-vis de la jeunesse pour que les nouvelles générations adhèrent aux valeurs de sécurité routière dans le contexte post Covid.

Le Président insiste sur le fait que les pouvoirs publics ont besoin de connaître les mesures prioritaires que la communauté des porteurs d'intérêts de la sécurité routière, représentée par le CNSR, souhaite porter et voir mises en œuvre.

4- Le Président procède à la présentation des nouvelles commissions de travail. Pour le nouveau mandat qui s'ouvre, le nombre des commissions est fixé à 3 au lieu de 4 précédemment.

L'objectif recherché par cette évolution vise :

- à assurer une meilleure coordination des travaux entre commissions, tout en limitant une trop grande « dispersion » des membres,
- à recentrer les travaux sur des thématiques fortes et prioritaires, en donnant compétence à chaque commission pour traiter ses sujets dans leur plénitude, en incluant pour chacune le volet de la formation ou de l'éducation.

Sur ces bases, le président expose l'architecture pour ces 3 commissions :

Commission n°1- Partage de la route, maîtrise des déplacements (PRMD)

La commission s'attachera à proposer tout à la fois les actions de formation, d'éducation et de sensibilisation, associées aux mesures réglementaires et aux dispositifs opérationnels, pour traiter des thématiques suivantes :

- 1- rapport au risque (perception, évaluation et prise de conscience des risques encourus),

p.3

- 2- gestion et maîtrise des interactions entre les différentes catégories d'usagers,
- 3- partage de l'espace public (cohabitation respectueuse et bienveillante entre catégories d'usagers),
- 4- meilleure prise en compte des plus vulnérables (civisme, éducation, détectabilité, protection),

Commission n°2- **Santé, comportement pour une mobilité responsable** (SCMR)

La commission s'attachera à proposer tout à la fois les actions de formation, d'éducation et de sensibilisation, associées aux mesures réglementaires et aux dispositifs opérationnels, pour traiter des thématiques suivantes :

1- santé, aptitude et connaissances pour un comportement individuel sûr et responsable :

1-1- pour une mobilité tout au long de la vie (vieillesse de la population et mobilité, aptitude physiologique, formations, remises à niveau),

1-2- dans le cadre propre aux mobilités professionnelles (influence du contexte métier sur les comportements, prévention face à des risques spécifiques)

2- facteurs externes d'influence négative sur le comportement, notamment les distracteurs (téléphone, écrans embarqués...) et les substances psychoactives, avec un focus particulier sur la conduite en milieu professionnel,

Commission n°3- **Véhicules, technologies innovantes, infrastructures** (VTI)

La commission s'attachera à proposer tout à la fois les actions de formation, d'éducation et de sensibilisation, associées aux mesures réglementaires et aux dispositifs opérationnels, pour traiter des thématiques suivantes :

1- infrastructures et nouvelles mobilités (prise en compte du véhicule autonome et des mobilités douces),

2- l'introduction des véhicules autonomes dans le « paysage général des déplacements » : quelle formation envisager pour les conduire, quelles compétences acquérir, quelle perception par les autres usagers, quelle pédagogie déployer notamment pour les plus vulnérables,

3- les apports du numérique et du Big data pour faire progresser la sécurité routière,

A l'issue de cette présentation, le Président expose les modalités de recueil des candidatures pour les postes de présidents, vice-présidents et autres membres du Bureau.

Il précise que désormais 2 postes de vice-présidents seront ouverts par commission.

De même sont précisées les modalités pratiques d'inscription des membres dans les commissions de leur choix.

5- Intervention de Marie Gautier-Melleray, Déléguée interministérielle à la sécurité routière

La Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR) souhaite la bienvenue aux membres du CNSR, elle souligne le plaisir de pouvoir s'exprimer pour la première fois depuis sa prise de fonction à l'été 2020 devant cette instance, force de proposition incontournable, à même d'éclairer les choix des pouvoirs publics en les conseillant dans les orientations de la politique gouvernementale de sécurité routière.

La DISR souligne qu'avec 2.550 morts (moins 21,4 % par rapport à 2019) et 55.754 blessés (moins 21 % par rapport à 2019) sur les routes de métropole, l'année 2020 enregistre les meilleurs chiffres jamais constatés.

Le caractère exceptionnel de cette baisse est à relativiser en raison du contexte de crise sanitaire ayant entraîné des mesures de restriction de déplacement qui ont des effets sur le trafic routier.

Ces chiffres encourageants ne doivent nullement inciter au relâchement et la vigilance s'impose en toute circonstance pour que nous progressions encore.

La DISR rappelle que pendant cette période difficile et incertaine de crise sanitaire, la sécurité routière ne doit pas être « mise de côté », elle reste et restera une priorité du Gouvernement.

Elle présente les axes d'efforts qui doivent mobiliser les acteurs de la sécurité routière à court et moyen terme :

- l'alcool au volant, avec le renforcement des contrôles d'alcoolémie en bord de route (sans possibilité de signalement par les applications communautaires), et à développer encore plus le recours aux éthylotests antidémarrage,
- la vitesse excessive ou inadaptée, qui appelle à moderniser et à développer les outils de contrôles automatisés (radars tourelles, voitures radar à conduite externalisée, radars urbains) à intensifier le rôle et l'action des polices municipales,
- la conduite après usage de drogues, qui doit conduire à développer de nouveaux outils pour simplifier et intensifier les contrôles de dépistage des stupéfiants,
- le défaut d'attention notamment par usage du téléphone portable, qui doit conduire à rendre effectives les suspensions de permis en cas de double infraction : téléphone tenu en main + infraction à une règle de conduite, enfin à mieux évaluer les risques inhérents à d'autres distracteurs à disposition des conducteurs,
- la protection plus efficace des usagers les plus exposés au risque routier, qui appelle à intensifier le programme « Savoir rouler à vélo », à généraliser le sas vélos, à améliorer la visibilité des cyclistes, à développer des actions prioritaires en faveur de la mobilité des seniors,

La DISR souhaite que ce nouveau mandat puisse offrir aux membres du CNSR de larges perspectives pour cibler et prioriser les actions pragmatiques et innovantes susceptibles d'avoir les meilleurs impacts sur l'accidentalité.

Il conviendra de privilégier des propositions ayant un impact fort sur les comportements individuels et collectifs, dans un souci de tolérance et de respect.

6- Séquence d'échanges avec les membres du CNSR

A l'issue de ces présentations, le Président souhaite que les membres puissent s'exprimer et donner leur sentiment par rapport à ces orientations et à l'ouverture du nouveau mandat. Il s'en suit une longue séquence d'échanges qui fait ressortir, dans leurs grandes lignes, les tendances suivantes :

- satisfaction générale pour la reprise des travaux, grand intérêt des « nouveaux entrants » pour intégrer le CNSR,
- large adhésion aux contours des 3 commissions de travail pour leur approche plus transversale et une meilleure prise en compte des plus vulnérables,
- souhait de donner un nouvel élan avec une image plus moderne des valeurs de la sécurité routière, privilégier la transparence et le pragmatisme,
- la sécurité routière doit être une valeur moderne et modeste, elle doit s'articuler autour d'une véritable pédagogie construite, il faut réagir par rapport à une perte d'audience vis-à-vis des scolaires et des plus jeunes,

p.5

- bien veiller à la mise en œuvre des mesures prises lors du CISR de 2018, il n'y a pas que le 80 km/h, toutes les autres mesures ont leur importance, un bilan de mise en œuvre sera-t-il fait à l'attention du CNSR ?
- consensus fort sur la nécessité d'agir sur les comportements (mobilité responsable, partage de la route...),
- donner davantage de publicité aux travaux du Comité des experts et mieux définir le rôle des experts vis-à-vis des commissions,
- dans le contexte post-covid, comment nos concitoyens vont recevoir et accepter les messages de prévention ?

II- SECONDE PARTIE : Travaux du Comité des Experts

1- Adoption du compte-rendu de la séance du 9 juillet 2019

Le compte-rendu de la dernière plénière du 9 juillet 2019 est présenté aux membres et il est adopté à l'unanimité.

2- Présentation du nouveau Comité des experts

Le Président du CNSR expose à titre liminaire que désormais les rapports et avis du Comité des experts seront rendus public dès lors qu'ils auront été présentés en Bureau.

Cette publicité se fera par la mise en ligne sur le site du CNSR (pour mémoire jusqu'à présent, cette publicité n'avait lieu qu'à l'issue de la présentation en séance plénière).

La parole est donnée à Emmanuel Lagarde, président du Comité des experts pour présenter la nouvelle composition du Comité. Sur les 15 membres, 7 nouveaux experts font leur entrée au Comité. Les biographies des experts seront mises en ligne sur le site du CNSR. Il rappelle par la même occasion le rôle du Comité et explique que des experts référents continueront à assister aux séances des commissions pour les assister dans leurs travaux.

Le Président Goasdoué explique ensuite qu'il y a une continuité dans les travaux du CNSR d'un mandat sur l'autre.

Il introduit dans ce cadre la présentation des 3 rapports du Comité des experts, documents élaborés dans le cadre du précédent mandat, qui faute de temps n'avaient pu être présentés en plénière avant le début 2020.

3- Présentation de 3 rapports du Comité des experts

3-1- « Sécurité des 2 RM (deux roues motorisés) : vers un usage adapté à leur vulnérabilité »

- rapporteur : Éric Violette (membre du Comité des experts, chargé de mission sécurité routière au CEREMA)

Près d'un tué sur quatre est un usager de deux-roues motorisés (2RM) alors que leur part dans le trafic routier est de 2 %. A kilométrage parcouru identique le risque de perdre la vie pour un conducteur de 2RM est 22 fois plus élevé que pour les usagers de véhicules légers.

Fort de ce constat, le Comité des experts a réalisé un travail de fond à partir de multiples auditions de scientifiques, d'experts et de professionnels qui se sont étalées sur six mois.

Les résultats de ces auditions ont été confrontés aux mesures envisagées depuis 20 ans, qu'elles soient restées sans suite ou qu'elles aient été mises en œuvre, dans le souci d'identifier un large panel de mesures pour ramener l'accidentalité des 2RM dans des proportions en rapport avec leur part dans le trafic.

Ce rapport identifie 6 axes constitutifs de leviers d'action :

- la puissance des 2RM et la vitesse,
- les équipements de protection individuels,
- la visibilité et la détectabilité des 2RM,
- l'apport des technologies,
- les infrastructures,
- les formations initiales et post-permis,

Chacun de ces axes est décliné en propositions ciblées mettant en évidence celles dont les bénéfices attendus pour réduire mortalité et morbidité sont les plus forts. Au total 28 propositions sont détaillées sur la base de critères retenant leur pertinence scientifique, leur efficacité, mais également l'équité et l'acceptabilité.

Compte tenu des vitesses pratiquées par les 2RM et de la prépondérance « du risque vitesse » pour cette catégorie d'usagers, le gisement de sécurité le plus fort appelle à consacrer des moyens dédiés et adaptés pour organiser un contrôle efficace de la vitesse des 2RM.

La parole est donnée aux participants :

Ces échanges avec les membres font ressortir les réactions suivantes :

- une réprobation graduée des propositions de la part des représentants des « deux roues motorisés », à savoir un fort rejet de la FFMC qui insiste sur le fait qu'il faut entendre les usagers des 2RM avant toute chose et travailler avec eux sans les stigmatiser, elle souligne le manque de formation et l'état des infrastructures qui constitue un risque à part entière. Le Club 14 et le CNPA (branche 2RM) sont plus nuancés dans leur critique, ils s'interrogent notamment sur la place de la fiscalité et l'intérêt de rendre obligatoire le casque intégral,
- le CNPA (branche éducation routière) souligne qu'il faut davantage mettre l'accent sur la formation initiale et continue des motards dans les conditions pratiques de circulation,
- 40 millions d'automobilistes insiste sur le fait que la sécurité routière ne doit pas se faire contre les usagers par des mesures contraignantes et répressives, mais en mettant l'accent sur la prévention, la pédagogie et l'acceptabilité. La vitesse ne doit pas être systématiquement stigmatisée,
- les représentants des piétons approuvent le principe d'interdire un dépassement à moto à l'approche d'un passage piéton, mesure qui devrait rentrer dans le droit.

Face à ces critiques, le Président et la Déléguée interministérielle interviennent pour rappeler la nature et la valeur de ce rapport. Comme tous les rapports des experts, il ne s'agit pas de recommandations portées par le CNSR. Le contenu du rapport n'engage que le Comité des experts. Au travers des connaissances techniques et scientifiques, il exprime des propositions qui, dans l'absolu, auraient la meilleure efficacité pour améliorer la sécurité sur tel ou tel sujet. Ces rapports sont présentés aux membres du CNSR pour les éclairer sur un sujet, pour susciter des réactions, pour qu'ils en reprennent le cas échéant tout ou partie de leur contenu dans les travaux des commissions.

3-2- « **Le risque routier professionnel** »

- rapporteur : Thierry Fassenot (membre du Comité des experts – chef de projet à la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés)

Une mobilité maîtrisée par les entreprises constitue un facteur contributif de leur performance globale. Les déplacements dans le cadre professionnel demeurent une activité peu visible et leurs conséquences sont peu évaluées, voire sous estimées dans le monde du travail.

Or cette sinistralité se caractérise par des accidents graves et mortels faisant du risque routier professionnel (RRP) la première cause de mortalité en lien avec le travail. La maîtrise de ce risque constitue un enjeu fort pour les entreprises, qu'il s'agisse des accidents en mission ou de ceux relevant du trajet domicile-travail. Le RRP est à la croisée des politiques publiques de santé au travail et de sécurité routière.

Leur prévention est essentielle, elle suppose une approche adaptée, une juste évaluation, tenant compte de l'activité, de la branche professionnelle. Elle relève de l'organisation du travail et s'appréhende en amont du déplacement.

Le rapport dresse un panorama à 360° des actions à envisager pour mobiliser dans la durée et de manière concertée l'ensemble des acteurs : employeurs, salariés, partenaires sociaux, assureurs sociaux, ministères et les collectivités au sens le plus large.

Les branches professionnelles, paritaires et au contact de la réalité des risques, doivent être au coeur du dispositif et des actions à décliner.

La parole est donnée aux participants :

Ces échanges avec les membres font ressortir les réactions suivantes :

- les membres représentant les entreprises et employeurs soulignent la grande qualité de ce rapport et son exhaustivité, ils soulignent l'intérêt fort qu'il représente pour les clubs d'entrepreneurs qui trouveront matière pour inspirer leurs initiatives,
- d'autres intervenants soulignent que la formation et la prévention sur le risque routier au travail représentent une véritable valeur économique pour l'entreprise et qu'il faut réussir à impliquer les salariés et usagers dans la démarche.

3-3- « **Cadre général pour une auto-formation à la mobilité en ligne gratuite tout au long de la vie** »

- rapporteur : Sylviane Lafont (membre du Comité des experts – directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel)

Il n'existe pas en France de continuum éducatif de la sécurité routière tout au long de la vie.

Pour la très grande majorité des conducteurs, les 50 ou 60 ans qui suivent leur formation initiale avant l'obtention du permis vont s'égrener sans aucune mise à jour de connaissances. Ils restent sur leurs acquis de jeunesse, quand bien même ils se déplacent dans un espace public en constante mutation dont la réglementation évolue.

Le renouvellement administratif du titre du permis de conduire, qui désormais s'opère tous les 15 ans, offre une opportunité pour proposer une formation à la mobilité régulière et renouvelée selon ce rythme.

Le rapport propose de coupler le renouvellement du titre avec la validation d'une auto-formation à la mobilité, en ligne et gratuite (E-FPM).

Cette auto-formation permettrait à chacun de suivre les évolutions du code de la route, de réfléchir et d'acquérir des connaissances de sécurité sur les comportements, les prises de risques en fonction des différentes étapes de la vie ou des modes de déplacements. L'approche serait avant tout pédagogique en expliquant la justification et les objectifs des règles à respecter. Elle insisterait sur les comportements vertueux favorisant la sécurité et la santé.

L'auto-formation prendrait la forme de modules interactifs à valider. Il ne s'agirait nullement d'un examen, mais juste de s'assurer que chacun suive effectivement les modules et en comprenne le sens pour obtenir l'attestation permettant de renouveler son permis.

L'E-FPM se composerait d'un module principal commun à tous les conducteurs et de modules complémentaires. Les modules complémentaires seraient à choisir selon l'âge, les modes de déplacement, les préoccupations de vie liées à la mobilité.

Les formations seraient mises en ligne sur un site officiel et leur contenu défini sur la base de cahiers des charges régulièrement mis à jour et validés par la Délégation à la sécurité routière.

La parole est donnée aux participants :

Ces échanges avec les membres font ressortir les réactions suivantes :

- globalement les intervenants trouvent ces propositions intéressantes et innovantes,
- il est important de pouvoir faire des points d'étape sur ses propres connaissances et la perception que l'on a de sa conduite,
- certains soulignent qu'il ne faut pas «laisser de côté» les personnes, plus nombreuses que l'on pense, qui ont des difficultés à manier les outils numériques, il faut penser à des modes d'aide et d'accompagnement de proximité du type des maisons de service public, il faut aussi penser à la conduite des personnes en situation de handicap,
- les représentants des auto-écoles se montrent réticents à cette démarche centrée uniquement sur des formations à distance. Celles-ci isolent encore plus l'utilisateur alors qu'une formation pertinente doit permettre de se confronter aux autres, la route est un espace de vie collectif

remarque : il est ici précisé que les 3 rapports présentés par le Comité des experts ont été mis en ligne dans leur version intégrale sur le site du CNSR à l'issue de la séance :

conseilnational-securiteroutiere.fr

L'ordre du jour étant épuisé, le Président Goasdoué clos la séance à 17h50.

LISTE des PARTICIPANTS à la séance plénière d'installation du 3 février 2021

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

- **Allard** Christine (AFSA),
- **Annelot** Nadine (CNPA),
- **Avenoso** Antonio (ETSC),
- **Balvay** Armelle (Michelin),
- **Banoun** Sylvie (CGEDD),
- **Bastard** Julie (CNAMTS),
- **Bazin-Malgras** Valérie (Députée 11),
- **Bessone** Patrice (CNPA),
- **Bibard** Céline (ADTech),
- **Billon** Hélène (Orange),
- **Bollecker** Didier (ACA),
- **Briffa** Catherine (GP2R),
- **Cazals** Marie-Christine (UNAFTC),
- **Charbotel** Barbara (UMRESTTE),
- **Cuillerier** Frédéric (maire AMF),
- **Daeschner** Stéphane (PR),
- **Daime** Patrick (ANPA),
- **Daniel** Ludivine (FFA)
- **Da Silva** Nathalie (Onet),
- **De Saint-Germain** Stéphanie (CCFA),
- **Dexet** Carolyne (APF),
- **Duval** Martine (ANATEEP),
- **Faure** Anne (Rue Avenir),
- **Foucher** Catherine (CESE),
- **Freysz** Marc (SAMU),
- **Gaucher** Lauréna (Wimoov),
- **Goasdoué** Yves (Président CNSR),
- **Guillaume** Anne, (Renault),
- **Hooghiemstra** Laetitia (40MA),
- **Irisson** Nathalie (Assurance Prév.),
- **Jacquot** Patrick (Assurance Prév.),
- **Jusselme** Pascal (CFEA),
- **Kastner** Céline (ACA),
- **Lashermes** Claude (ADTech),
- **Lauwick** Philippe (ACMF),
- **Lavaud** Anne (PR),
- **Machu** Christian (60MDP),
- **Malagié** Thomas (ASFA),
- **Mareschal** Ingrid (FNTV),
- **Marlier** Jérôme (SNCF),
- **Monnatte** Jean-Philippe (GP2R),
- **Morelli** Serge (Club14),
- **Noël** Maryvonne (60MDP),
- **Pons** Jean-Luc (APF),
- **Quero** Daniel (40MA),
- **Rigollet** Cédric (FNSPF),
- **Robert** Jean-Claude (PSRE),

- **Rougeon** Nicolas (FFC),
- **Schneider** Olivier (FUB),
- **Steinmetz** Brigitte (PSRE)
- **Ternier** Michel (LCVR),
- **Therry** Christiane (UNAF),
- **Thibault** Julien (Victimes et citoyens),
- **Trimaille** Yvette (FFR),
- **Venat** Frédéric (AITF),
- **Wolf** France (FFMC),

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

- **Gautier-Melleray** Marie, Déléguée interministérielle à la sécurité routière,
- **Goux** Marie-Thérèse, ministère en charge des transports (DIT),
- **Collorig** colonel, ministère de l'intérieur (UCLIR),
- **Fontaine** Cassandra, ministère en charge du travail (DGT),
- **Reilly** Tristan, ministère en charge de la jeunesse (DJEPVA),
- **Derozier** Thierry, MILDECA,

3- Assistaient également à la séance :

- Bouniol Pascal, Secrétaire général du CNSR,
- **Lagarde** Emmanuel, Président du comité des experts,
- Arth Laurent, Assailly Jean-Pascal, Castaing Pierre, Fassenot Thierry, Hiron Benoit, Kroger Reakka, Lafont Sylviane, Quancard Malo, Salathé Manuelle, Tategrain Hélène, Violette Eric, membres du comité des experts,
- Julliard David, Délégué adjoint à la sécurité routière (DSR),
- Gaite Mathieu, Lacombe Olivier, Valmain Joël, conseillers techniques auprès de la DISR,
- Bouaouiche Zoheir, DSR sous-directeur PUR,
- Griffe Isabelle, DSR/PUR,

4- Membres excusés nommés par le décret (par ordre alphabétique) :

- **Bonin-Guillaume** Sylvie (professeur gériatrie),
- **Gailly** Jean-Paul (ancien DGMIR région de Bruxelles),
- **Garancher** Bruno (ECF),
- **Gilbert** Florence (Wimoov),
- **de Nicolay** Jean-Louis (Sénateur 72),
- **Perrichon** Chantal (LCVR),
- **Rudigoz** Thomas (Député 69),
- **Todt** Jean (Président FIA),
- **Weiten** Patrick (président conseil départemental 57),