CONTRIBUTIONS UNIVERSITAIRES

À l'occasion du 25e anniversaire du CNSR, le président du comité des experts a rédigé un bilan de l'activité du comité des experts depuis sa création.

Par ailleurs, le CNSR a commandé plusieurs contributions universitaires pour nourrir la réflexion collective sur la sécurité routière. Ces textes n'engagent que leurs auteurs.

LE COMITÉ DES EXPERTS DU CNSR : VINGT-CINQ ANS DE RECOMMANDATIONS

Emmanuel Lagarde, *directeur de recherche et président de la commission scientifique santé publique à l'INSERM. Président du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière.*

Depuis vingt-cinq ans, le comité des experts met la science au service de la sécurité routière.

Instance scientifique placée auprès du Conseil national de la sécurité routière et du délégué interministériel à la sécurité routière, il apporte au Conseil une expertise indépendante, fondée sur l'analyse des données, l'état des connaissances et l'audition des acteurs. Créé par le décret du 28 août 2001, il peut être saisi par le président du CNSR ou par le délégué interministériel à la sécurité routière. La diversité de ses membres et des experts qu'il associe à ses travaux lui permet de mobiliser, pour chaque sujet, les compétences scientifiques et techniques nécessaires.

Sa mission est essentielle : transformer la connaissance en expertise utile à l'action. Le comité analyse, confronte les résultats de la recherche, documente les enjeux et formule des recommandations destinées à éclairer les choix en matière de sécurité routière.

En vingt-cinq ans, il a su faire évoluer ses méthodes avec les enjeux. Aux notes ciblées des années 2000 ont succédé, à partir de 2013, des rapports thématiques plus larges, capables d'appréhender la sécurité routière dans toute sa complexité. Vitesse, infrastructures, deux-roues motorisés, formation, Système Sûr, données, aides à la conduite, vélo : ses travaux témoignent de l'élargissement progressif des questions auxquelles la sécurité routière doit répondre.

À l'occasion du 25e anniversaire du CNSR, nous avons choisi de revenir sur cinq de ces dossiers. Non pour dresser un simple bilan, mais pour suivre le chemin de l'expertise : comment une recommandation nourrit une décision, fait évoluer une doctrine ou des pratiques, réapparaît parfois plusieurs années plus tard par une autre voie, et contribue à faire progresser la réflexion collective.

Ces cinq histoires ne résument pas vingt-cinq années de travaux. Elles illustrent en revanche ce qui fait la force et l'utilité du comité : **produire aujourd'hui les connaissances qui permettent d'éclairer les décisions de demain.**

1. LA VITESSE : DE L'EXPERTISE À L'ACTION

La vitesse constitue, depuis l'origine, un axe majeur des travaux du comité des experts. Dès les années 2000, il est fortement impliqué dans le suivi et l'évaluation du contrôle-sanction automatisé. Il s'est également prononcé sur différentes politiques de modération des vitesses, notamment le 30 km/h en ville et, plus récemment, les zones apaisées dans le cadre de ses travaux sur le vélo. Parmi ces travaux, la recommandation d'abaisser de 90 à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central constitue l'un des exemples les plus emblématiques du passage de l'expertise à l'action publique.

En 2013, Armand Jung, président du CNSR, demande au comité de « réfléchir à la stratégie à mettre en place pour atteindre l'objectif fixé par le ministre de l'Intérieur de moins de 2 000 tués d'ici à 2020 ». Pour la première fois, le comité examine conjointement les différents leviers susceptibles de réduire la mortalité et évalue leur impact afin de hiérarchiser ses recommandations.

Dans le Tome 1 du rapport stratégique, présenté au CNSR le 29 novembre 2013, quatre leviers principaux sont identifiés. Le premier est l'abaissement de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Cette recommandation repose sur un constat scientifique solidement établi : la vitesse joue un rôle déterminant dans la survenue et la gravité des accidents, tandis que le réseau concerné concentre une part majeure de la mortalité hors agglomération. Le comité estime que la mesure pourrait sauver entre 350 et 400 vies par an.

Cinq ans plus tard, la recommandation trouve une traduction réglementaire : le CISR du 9 janvier 2018 retient la mesure, le décret du 15 juin la formalise et elle entre en vigueur le 1er juillet. Son évaluation vient conforter la recommandation : le Cerema constate une baisse d'environ 12 % du nombre de tués sur les routes concernées entre juillet 2018 et décembre 2019.

La crise des Gilets jaunes ouvre une nouvelle séquence. La remise en cause du 80 km/h par certains élus conduit à faire évoluer le cadre réglementaire. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 permet aux autorités compétentes de relever de 10 km/h la vitesse maximale sur certaines routes bidirectionnelles hors agglomération, par décision motivée. **Face à ce nouveau contexte, le comité adapte son expertise.** Dès juillet 2019, il publie une note d'aide à la décision proposant des critères précis pour encadrer les dérogations : sections homogènes d'au moins 10 km, caractéristiques des accotements, obstacles latéraux, analyse de l'accidentalité et suivi avant-après. La note fournit ainsi aux services techniques un cadre objectif pour éclairer la décision des élus. La circulaire du 15 janvier 2020 reprend ces critères.

Ce dossier illustre la capacité du comité à accompagner la décision publique dans la durée : d'abord en contribuant à une décision nationale fondée sur les connaissances scientifiques, puis en produisant une expertise opérationnelle adaptée à sa déclinaison locale.

Le principe de la mesure a été largement préservé : en 2026, plus de 85 % du linéaire des routes bidirectionnelles concernées reste limité à 80 km/h. Alors que le rôle de la vitesse dans l'accidentalité reste parfois mal compris, **l'enjeu est désormais de mieux faire connaître les résultats obtenus et les connaissances scientifiques qui fondent la nécessité de modérer les vitesses.**

2. LES INFRASTRUCTURES : ÉLARGIR LE REGARD, PENSER EN SYSTÈME

En 2015, le comité élargit son expertise à une composante essentielle de la sécurité routière : l'infrastructure. Le rapport *Infrastructures urbaines et interurbaines : Management et actions pour la sécurité des routes et des rues* marque une étape importante de cette évolution.

Jusqu'alors, le comité réunissait principalement des épidémiologistes, des chercheurs en accidentologie et des spécialistes des sciences cognitives, tandis que les infrastructures relevaient traditionnellement de l'ingénierie routière. Le rapport rapproche ces approches : prévenir la mortalité suppose de prendre en compte les comportements et les véhicules, mais aussi la route et son environnement. Les compétences issues de l'ingénierie routière, notamment du Cerema, se renforcent ensuite au sein du comité, installant durablement les infrastructures et la mobilité parmi ses objets de travail.

Le rapport introduit surtout une nouvelle manière d'appréhender la sécurité routière. Il traite conjointement routes interurbaines et rues urbaines et, dans la continuité des bonnes pratiques internationales, développe une lecture systémique articulant gouvernance, hiérarchisation des réseaux, doctrine technique, exploitation de la voirie, aménagements et innovation. Il souligne également l'importance des enjeux de mortalité sur les infrastructures interurbaines.

L'impact d'un tel rapport dépasse sa traduction réglementaire directe. Ses effets se manifestent aussi dans l'évolution de la doctrine technique, des référentiels, des guides de conception et des pratiques des gestionnaires.

Cette diffusion s'inscrit dans une gouvernance marquée par la décentralisation du réseau routier. Le ministère chargé des transports garantit au niveau national la cohérence de la doctrine routière, construite collectivement au sein de groupes de travail réunissant gestionnaires d'infrastructures, services de l'État, Cerema, bureaux d'études et autres acteurs techniques. Le Cerema en est un contributeur majeur. **L'influence de l'expertise se traduit ainsi davantage par l'évolution progressive des doctrines et des pratiques que par une chaîne directe entre recommandation et décision gouvernementale.**

Le rapport de 2015 a également fait évoluer le comité lui-même. L'approche systémique qu'il introduit structure progressivement ses travaux : à partir de 2020, elle est approfondie et formalisée, notamment dans *L'approche Système Sûr et sa mise en œuvre en France* et *Des données pour un système sûr durable,* présentés en 2022, puis dans le rapport consacré au vélo.

3. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS : DE L'EXPERTISE À L'APPROPRIATION

Le Tome 2 du rapport stratégique de 2014 consacrait déjà un développement aux deux-roues motorisés. Le comité approfondit le sujet dans un rapport présenté en séance plénière du CNSR le 3 février 2021. Ses 28 recommandations s'articulent autour de six axes : puissance et vitesse, équipements de protection, visibilité, technologies, formation et infrastructures. Le diagnostic souligne la vulnérabilité particulière de ces usagers : leur risque de décès par kilomètre parcouru est plus de vingt fois supérieur à celui des automobilistes. Le rapport actualise ce constat et propose un ensemble structuré de recommandations.

Certaines évolutions avaient précédé sa publication : le port obligatoire des gants date du décret du 19 septembre 2016 et la modernisation des permis A1 et A2 ainsi que la formation de sept heures relèvent d'une dynamique antérieure et ne peuvent lui être directement attribuées.

Le rapport intervient alors que plusieurs chantiers sont déjà engagés, dans le prolongement de la concertation nationale organisée par la Délégation interministérielle à la sécurité routière et du rapport Guyot. Le contrôle technique et l'expérimentation de la circulation inter-files faisant l'objet de travaux spécifiques, le comité choisit de concentrer son expertise sur d'autres leviers de sécurité. Présenté en séance plénière du CNSR, le rapport n'est ensuite pas discuté en commission. Aucun vœu relatif à ses recommandations n'est donc soumis en plénière et le Gouvernement n'a pas à se positionner. Les administrations ne se saisissent pas davantage du rapport.

Ce dossier souligne que la production d'une expertise scientifique solide ne suffit pas, à elle seule, à assurer sa traduction dans l'action publique. Celle-ci dépend aussi de son appropriation par les commissions du CNSR, les administrations et les parties prenantes. Cette appropriation a également été compliquée par la place prise dans le débat public par certaines thématiques comme le contrôle technique.

L'enjeu reste majeur : en 2025, les usagers de deux-roues motorisés représentent 21 % de la mortalité et 31 % de la morbidité grave, pour moins de 2 % du trafic motorisé. **Les connaissances et recommandations réunies par le comité conservent ainsi toute leur pertinence pour éclairer les politiques à venir.**

4. LA FORMATION TOUT AU LONG DE LA VIE : UNE IDÉE QUI FAIT SON CHEMIN

La notion de **« continuum éducatif »**, portée depuis de nombreuses années par l'Éducation nationale et la Délégation interministérielle à la sécurité routière, s'est progressivement concrétisée dans les écoles de conduite, à l'école, au collège et au lycée. **En 2021, le comité propose de prolonger cette logique au-delà de l'apprentissage initial afin d'accompagner les usagers tout au long de leur vie de conducteur.**

Présenté en février 2021, le rapport sur **l'E-Formation Périodique à la Mobilité** propose une autoformation en ligne, gratuite et périodique, sans validation ni sanction, à l'occasion du renouvellement administratif du permis. L'objectif est de permettre à chacun d'actualiser régulièrement ses connaissances. Le lien avec le renouvellement du permis n'est pas retenu, mais le principe d'une formation gratuite en ligne avec auto-évaluation poursuit son chemin : annoncé au CISR du 17 juillet 2023 sous une forme non obligatoire, il connaît une première traduction avec le développement d'un module par la Délégation à la sécurité routière en 2026. La proposition du comité est également débattue en commission du CNSR, donnant lieu à un vœu et à un positionnement du Gouvernement.

Le rapport contribue ainsi à élargir le continuum éducatif à l'actualisation des connaissances tout au long de la vie. La directive européenne 2025/2205 du 22 octobre 2025, qui prévoit une durée de validité administrative du permis de quinze ans au plus, ouvre une nouvelle perspective pour articuler renouvellement du permis et mise à jour périodique des connaissances.

5. LE VÉLO : ACCOMPAGNER LES NOUVELLES MOBILITÉS EN SÉCURITÉ

Le Tome 2 du rapport de 2014 identifiait déjà les cyclistes parmi les usagers à risque. **Dix ans plus tard, l'évolution des mobilités conduit le comité à approfondir la question.** Finalisé en septembre 2025, *Sécurité routière et déplacements à vélo : enjeux dans une perspective de mobilités décarbonées* est son premier rapport entièrement consacré au vélo. Il en propose une analyse globale.

Entre 2014 et 2025, la pratique s'est développée et le Plan vélo et marche 2023-2027 a fixé un objectif de part modale de 12 % en 2030. **Pour le comité, l'enjeu est d'accompagner cette évolution en faisant de la sécurité une condition de son développement.** L'augmentation de la pratique accroît l'exposition : il s'agit d'éviter qu'elle ne s'accompagne d'une hausse du nombre de tués et de blessés graves. Le rapport analyse ainsi sous l'angle de la sécurité routière une politique de développement du vélo déjà engagée.

Le comité mobilise pour cela l'approche du Système Sûr, formalisée dans ses travaux de 2022. Le rapport examine conjointement management, usagers, véhicules, infrastructures et prise en charge post-accident, et organise ses

soixante recommandations selon ces piliers. La sécurité ne repose ainsi pas sur le seul comportement du cycliste, mais sur l'ensemble du système.

Pour chaque pilier, une recommandation prioritaire est mise en avant. Pour les usagers, le comité s'appuie notamment sur les connaissances scientifiques relatives à l'efficacité du casque en cas de choc à la tête. Pour les véhicules, il propose une typologie officielle des vélos afin de répondre à la diversification des engins - VAE, vélos cargos, speed-bikes - et aux questions qu'elle soulève pour les règles de circulation et les infrastructures.

Le devenir de ce rapport récent reste encore à écrire. À la mi-2026, il est en discussion au sein des commissions du CNSR avant sa présentation en séance plénière. Plusieurs sujets qu'il soulève alimentent déjà les réflexions, notamment la catégorisation des vélos et le port du casque.

6. VINGT-CINQ ANS D'EXPERTISE : QUELS ENSEIGNEMENTS ?

Les cinq cas illustrent la diversité des sujets traités, mais aussi **les différentes voies par lesquelles l'expertise du comité contribue à l'action publique.** Certaines recommandations trouvent une traduction directe dans une décision nationale ; d'autres accompagnent sa mise en œuvre, font évoluer les doctrines et les pratiques ou constituent un socle de connaissances mobilisable ultérieurement.

La vitesse en fournit une illustration concrète. Après avoir contribué à éclairer la décision du 80 km/h, le comité produit en 2019 une note technique destinée à accompagner les dérogations. Fondée sur des critères précis et vérifiables, elle fournit aux services techniques un cadre objectif pour accompagner les choix des élus. Son utilisation par plusieurs départements illustre l'intérêt d'une expertise opérationnelle produite au moment où les acteurs en ont besoin.

D'autres travaux produisent leurs effets dans un temps plus long. Le rapport E-Formation a contribué à étendre le continuum éducatif à l'ensemble de la vie du conducteur ; la directive européenne de 2025 lui ouvre une nouvelle perspective. Le rapport sur les infrastructures a contribué à faire évoluer les réflexions sur la doctrine routière et à installer l'approche systémique dans les travaux du comité, dont le rapport vélo constitue une illustration récente. Le rapport sur les deux-roues motorisés rappelle, à l'inverse, que la traduction d'une expertise dans l'action dépend aussi de son appropriation par les parties prenantes.

Remarquons enfin que le comité a produit certains de ses travaux les plus ambitieux dans une période où la baisse de la mortalité routière marque le pas : 3 268 personnes tuées en 2013, contre 3 263 en 2025. Dans ce contexte, **produire de nouvelles connaissances, identifier de nouveaux leviers et éclairer la décision publique prend une importance particulière.**