

# Conseil national de la sécurité routière

8 juillet 2002

**Séance du 06 mars 2002**

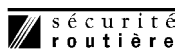
**PROJET DE COMPTE RENDU**

## **Etaient présents :**

M. René DOSIERE, Député, Président du CNSR  
Mme Catherine TURMO, personnalité qualifiée  
M. Jean VERRE, personnalité qualifiée  
M. Lucien LANIER, Sénateur  
M. Gilbert BIESSY, Député  
M. Hubert GHIGONIS, Conseil économique et social  
M. Joël ABBEY, Association des départements de France  
M. René CROZAT, Association des maires des France  
M. Fabien GARNIER, Conseil national de la jeunesse  
M. Guillaume ROSENWALD, Fédération française des sociétés d'assurance  
M. Patrick JACQUOT, Groupement des mutuelles d'assurance  
M. Yves PETITJEAN, Commission des accidents du travail  
Mme Josette DIXNEUF, Commission des accidents du travail  
M. Yves de BELABRE, Comité des constructeurs français d'automobiles  
M. Gilbert SANTEL, Association française des sociétés d'autoroutes  
M. Daniel BLOT, Collège des représentants des établissements d'enseignement de la conduite du CSCAOP  
M. Yves HERVALET, Association française de la presse automobile  
M. Jean FLORY, Prévention routière  
M. Jacques ROBIN, Ligue contre la violence routière  
Mme. Christiane CELLIER, Fondation Anne CELLIER  
M. Michel BRETAGNOL, Fédération nationale des associations d'usagers des transports  
M. Jean-Pierre CHARRIER, Association des usagers et accidentés de la route  
M. Joseph LISSILLOUR, Association nationale des familles de traumatisés crâniens  
M. Christian GERONDEAU, Fédération française des automobiles clubs  
M. Jean-Pierre MOREAU, Fédération française de motocyclisme  
M. Frédéric BRODZIAK, Fédération française des motards en colère  
M. François THOMAS, Fédération des usagers de la bicyclette  
M. Jean-Louis FLAHAUT, ANATEEP  
M. Jean-Jacques DUMONT, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, DARPMI  
M. Pascal ETIENNE, Ministère de l'emploi et de la solidarité, DRT  
M. QUIGNIOT, Ministère de la justice, DACG  
M. Pierre BULLY, Ministère de l'intérieur, DLPAJ  
M. Joël MAIREAU, Ministère de l'éducation nationale  
M. Pierre DOLO, Ministère de la défense  
M. Patrick GANDIL, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer  
Mme Chantal BRAULT, Ministère de la jeunesse et des sports  
Mme Nicole MAESTRACCI, Délégation interministérielle à la lutte contre la drogue et la toxicomanie  
Mme Evelyne JIMENEZ, Délégation interministérielle à la lutte contre la drogue et la toxicomanie  
Mme Isabelle MASSIN, Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière

## **Assistaient également :**

M. Jean CHAPELON, Secrétaire général de l'ONISR  
M. Serge BOYER, ONISR



Secrétariat : Observatoire national interministériel de sécurité routière  
Arche de la Défense Paroi Sud 92055 la Défense Cedex

Téléphone : 01 40 81 80 42 Télécopieur : 01 40 81 80 99

✉ : [Onisr.dscr@equipement.gouv.fr](mailto:Onisr.dscr@equipement.gouv.fr)

## **I – Compte rendu de la réunion du 19 décembre 2001**

La réunion s'ouvre sur la discussion du compte rendu de la précédente séance ainsi que sur les documents adressés aux membres du Conseil qui font l'objet de quelques remarques.

M. FLORY s'interroge sur la suite donnée à deux de ses demandes : la participation d'autres experts que ceux du groupe permanent, aux travaux du Conseil et la définition plus précise de ce que l'on entend par blessés graves. M. HERVALET s'étonne pour sa part que le comité des experts se soit déjà saisi de problèmes, en particulier la boîte noire, qui n'ont pas encore fait l'objet de discussions au sein du Conseil.

Ces remarques font l'objet d'une réponse de Mme. MASSIN et de M. CHAPELON :

Concernant les experts, il est entendu qu'il pourra être fait appel à des experts spécialisés et non permanents en fonction des thèmes traités par le CNSR, le docteur Mercier Guyon, proposé par M. FLORY, pourra donc être consulté lorsque le comité traitera de problèmes médicaux. Mme Massin rappelle, par ailleurs que le comité comprend déjà plusieurs médecins.

Concernant les blessés graves, il est entendu, que la définition du terme devra être précisée et qu'il faudra mieux distinguer les différentes catégories de blessés. Ce thème pourra faire l'objet d'une réflexion au cours de l'année 2002, mais aucune proposition ne peut être faite dans l'immédiat.

Concernant la boîte noire, Mme MASSIN précise que lors de la précédente réunion, M. ROBIN (LVF) et M. GERONDEAU (automobiles clubs) avaient présenté certaines propositions et qu'il avait paru logique de transmettre celles-ci au comité des experts.

## **II – Points prioritaires à traiter par le CNSR**

Pour l'efficacité de l'action, M. VERRE insiste sur la nécessité de hiérarchiser les actions et souhaite que le CNSR se concentre, en 2002, sur quelques thèmes majeurs : le respect de la législation, en particulier en matière de vitesse, d'alcoolémie et d'équipements de sécurité (ceinture arrière) et la formation des jeunes conducteurs depuis la phase pré-permis jusqu'à l'entrée dans la vie active. S'il ne devait retenir que deux thèmes, il choisirait la vitesse et la formation car avec ces deux thèmes le CNSR pourrait construire un plan d'action cohérent.

Les propositions de M. VERRE recueillent l'accord de Mme CELLIER, pour qui le choix de quelques thèmes prioritaires devrait permettre au CNSR d'éviter la dispersion et de crédibiliser son action. M. THOMAS précise que les aménagements cyclables sont coûteux et pas toujours adéquats et que ce qui gêne les cyclistes, ce ne sont pas les voitures mais leur vitesse. M. MOREAU estime la formation prioritaire.

M. GERONDEAU pour sa part propose trois axes : la vitesse, l'alcool et la ceinture et insiste sur l'importance qu'il y a à chiffrer les propositions. En effet, il considère que ce qu'il faut faire, on le sait, et que le problème est essentiellement une question de moyens matériels et en personnel : combien faut-il pour changer les comportements, que ce soit par l'incitation ou par le contrôle et la sanction. Le CNSR est un organisme de conseil et non d'études et c'est sur les moyens à mettre en œuvre qu'il est nécessaire de formuler des recommandations. Par ailleurs, la visite de certains pays étrangers montre que les investissements réalisés peuvent être très rapidement amortis par le recouvrement des amendes.

M. HERVALET, pour sa part, ne semble pas certain que les choses soient aussi simples ; il estime que l'essentiel est de s'interroger sur les causes qui font que la sécurité routière ne progresse plus alors que par le passé d'importants progrès ont été accomplis.

M. FLORY précise que si l'on veut avoir des résultats rapides, il conviendrait de se concentrer sur la police spécialisée de la route et sur la communication. La pression en matière de communication est faible en France alors qu'aux Pays Bas les chaînes de télévision, publiques ou privées sont obligées de consacrer un temps minimum d'antenne à la sécurité routière.

En conclusion de la discussion M. DOSIERE rappelle que le Conseil est bien une instance destinée à émettre des avis et constate qu'il y a un accord général pour que le CNSR se concentre sur quelques thèmes prioritaires et fasse des propositions concrètes et chiffrées au premier ministre et au ministre chargé de la sécurité routière, dans un délai rapide (début septembre). Il est rejoint sur ce point par M. Lanier ; il propose donc de choisir les thèmes suivants : l'amélioration des procédures visant à permettre le respect de la législation en particulier en matière de vitesse, la police de la route spécialisée, l'apprentissage de la conduite, l'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire et les moyens à mettre en œuvre pour aboutir à une communication efficace.

M. CHARRIER : attire l'attention sur le fait que la police de la route n'est pas suffisante à elle seule en matière de sanction et qu'un grave problème existe au niveau des procédures judiciaires, celles-ci étant souvent classées en raison de l'encombrement des tribunaux et de l'assurance qu'ont les procureurs de voir les victimes indemnisées en application de la loi de 1989.

M. DOSIERE répond que le problème sera bien entendu évoqué dans son ensemble et que la question de l'amélioration des procédures sera traitée.

Le général DOLO insiste sur la nécessité du débat au sujet de la police spécialisée car la création de celle-ci pourrait aboutir à la démotivation des autres corps de police ou de gendarmerie (où il existe déjà des escadrons spécialisés). D'autre part, il insiste sur la nécessaire intégration des tâches de police : un policier pouvant être amené à constater d'autres infractions... Sur la chaîne contrôle/sanction il rappelle qu'une étude approfondie est en cours au commissariat général au plan et qu'il serait souhaitable d'en attendre les résultats.

Mme DIXNEUF expose qu'en matière d'accidents professionnels, on est passé de la sanction à l'effort pour faire adhérer les personnes aux pratiques de prévention, et à prendre en charge eux mêmes la prévention. Aujourd'hui, la majorité des accidents motels du travail sont des accidents de la route et la réflexion actuellement menée par l'organisme auquel elle appartient, montre l'importance de la prise en considération du temps de conduite. On a trop tendance à considérer ce temps comme du temps perdu ou du temps qui permet de faire autre chose que conduire. Il est donc important de valoriser ce temps de la conduite.

En conclusion M. DOSIERE reprend en les précisant les propositions de travail. Il s'agit de la police spécialisée de la route, du budget de communication nécessaire à une communication efficace, des dispositions à mettre en œuvre sur l'apprentissage de la conduite en système scolaire, de l'encadrement des premières années de conduite, du respect des limitations de vitesse et de l'amélioration de la chaîne contrôle sanction.

### **III – La sécurité des infrastructures**

M. GANDIL directeur des routes, fait un bref exposé sur la politique de sécurité en matière d'infrastructures. En matière d'aménagement des RN existantes un effort est fait pour que la majorité du trafic jouisse de chaussées à deux fois deux voies à carrefours dénivelés, car on sait que c'est sur ce type d'infrastructures qu'il y a le moins d'accidents. Ensuite, il y a un certain nombre d'actions ciblées : les améliorations de sécurité liées aux contrats de plans Etat –régions, le programme des glissières motards, les crédits libres pour les DDE visant à des améliorations locales de sécurité, les obstacles latéraux (arbres) avec le programme sécurité et paysage, programme de longue haleine visant à sortir de l'opposition entre sécurité et paysage, le contrôle de sécurité des projets routiers (neufs) avec la mise au point d'un guide de bonnes pratiques en matière d'inspection de sécurité, et enfin, la démarche "SURE" pour l'amélioration de la sécurité sur le réseau existant. La démarche SURE ne vise pas à mettre aux normes actuelles la totalité du réseau car ce serait inaccessible financièrement mais surtout défavorable à la sécurité. En effet de nombreuses routes qui ne sont pas aux normes sont inconfortables mais très sûres (les routes de montagne par exemple). Cette démarche part de l'analyse de l'accidentologie pour traiter, sur un itinéraire, les zones qui apparaissent significativement plus dangereuse que la moyenne des routes

de même type. Tout ceci concerne le réseau national mais la démarche SURE fera l'objet d'une information des services techniques départementaux et sera proposée aux collectivités locales qui en feront la demande. Par ailleurs, M.GANDIL souligne qu'il est d'accord pour utiliser les mêmes mesures que la démarche européenne EURO RAP pour assurer la comparabilité européenne mais pas pour intégrer complètement cette démarche qui lui paraît beaucoup moins pertinente que SURE.

A la suite de M. GANDIL, M. ABBEY apporte quelques précisions sur la politique de sécurité en matière de routes départementales en soulignant l'importance de la diversité du réseau et de la nécessaire distinction entre la rase campagne et les zones d'agglomération où la rue est un espace multifonctionnel qui doit être partagé entre les différents usagers. Il insiste par ailleurs sur l'importance de la formation en raison du nombre de tués dans la tranche des 15-24 ans.

Suite à cet exposé, un bref débat s'engage sur l'indépendance des contrôleurs de sécurité des projets routiers. M. GANDIL précise que si ceux-ci font partie du corps d'inspection de l'Equipement, ils sont tout à fait indépendants des gestionnaires de la voie et que l'administration de l'Equipement comptant 100 000 agents, l'indépendance de jugements des contrôleurs est possible.

M. DOSIERE propose que ce débat, en particulier, sur les routes départementales soit repris à l'automne.

#### **IV- La communication**

M. FLORY demande que l'on s'interroge sur l'intensité médiatique nécessaire à l'efficacité et insiste sur la nécessité d'étudier ce qui a réussi à l'étranger. M. GERONDEAU le rejoint tout à fait sur la question de seuil critique : en deçà d'un certain seuil on n'est pas entendu.

Mme GUICHENEY précise qu'il est indispensable de partir du vécu des usagers de la route et non de ce que les autorités chargées de la sécurité routière estiment souhaitable.

M. ROSENWALD trouve que l'on reste dans une logique de communication descendante et qu'il serait probablement souhaitable de passer par des intermédiaires adéquats, ce qui faciliterait la réception des messages.

M. LISSILOUR insiste sur l'importance qu'il y a à communiquer sur les blessés graves, et ceci de manière concrète en montrant les difficultés des familles dans la vie quotidienne.

Après ce rapide débat, le CNSR décide de créer une commission sur ce thème. Celle-ci aura pour mission de définir un budget et les medias et intermédiaires à solliciter, après audition d'un certain nombre de spécialistes de la question. Sept personnes sont volontaires : Mme TURMO et MM LANIER, GERONDEAU, ROSENWALD, HERVALET, JACQUOT, GARNIER, Mme GUICHENEY (expert) se joindra à la commission. Les travaux de la commission seront soumis au Conseil

#### **V- Débats locaux sur la sécurité**

La proposition de débats locaux sur la sécurité est adoptée mais suscite quelques interrogations quant à leurs objectifs et leur efficacité. M. DOSIERE répond qu'il lui semble important de donner la parole à acteurs locaux de base et de susciter leurs propositions. Mme MASSIN précise que l'objectif est précisément de ne pas faire appel aux interlocuteurs habituels en matière de sécurité routière et à partir de groupes tests de voir comment il serait possible de faire avancer un certain nombre d'idées et de tester l'acceptabilité sociale de certaines mesures.

## **VI – Questions diverses**

Sur demande de Mme CELLIER Mme MASSIN précise que sur la police de la route des contacts ont été pris avec l'Institut des hautes études de la sécurité intérieure (IHESI) pour une étude de faisabilité.

**La prochaine réunion est fixée au jeudi 11 juillet à 14 H**