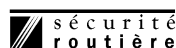


Conseil national de la sécurité routière

Séance plénière du 17 octobre 2006

COMPTE RENDU

	<p>Le président du Conseil National de la Sécurité Routière, Monsieur Robert NAMIAS, ouvre la séance en revenant sur les excellents résultats de la sécurité routière observés depuis le début de l'année. Il évoque cependant le risque que la sécurité routière ne soit plus un sujet d'actualité dans les prochains mois en raison de la campagne présidentielle ou bien qu'elle fasse l'objet de démagogie ; par conséquent il craint que la période électorale à venir ne soit pas propice à la sécurité routière. Il souligne ensuite le bon travail réalisé par le Conseil national de la sécurité routière et ses commissions ainsi que l'utilité de cette institution.</p>
	<p>Approbation du compte rendu de la séance plénière du 15 mars 2006</p> <p>Le compte rendu de la séance plénière du 15 mars 2006 est approuvé à l'unanimité.</p>
<p><i>Présentation du projet de résolution</i></p>	<p>Examen du projet de résolution sur le contrôle sanction automatisé</p> <p>Ce débat fait suite à la présentation du rapport de l'Observatoire sur l'évaluation de l'impact du contrôle de la sanction automatisé au cours de la séance du 15 mars 2006. La commission évaluation avait été chargée de préparer un projet de résolution.</p> <p>En l'absence de Monsieur Gilbert SANTEL, Monsieur Michel TERNIER présente ce projet de résolution, qui résulte d'un consensus au sein de la commission. Ce document revient notamment sur l'effet extrêmement positif sur la sécurité routière du contrôle sanction automatisé, tout en faisant remarquer que les deux roues n'ont pas autant profité de cette baisse que les autres conducteurs. Il condamne les actes de vandalisme des radars qui ne doivent bénéficier d'aucune indulgence. Il demande au gouvernement de</p>



<p><i>Discussion du projet de résolution</i></p>	<p>continuer la politique de déploiement du contrôle automatisé, de diversifier les dispositifs de contrôle automatisé et d'affecter le produit des amendes à la sécurité routière et au renforcement de la politique de communication. En outre, il préconise une large diffusion du rapport d'évaluation de l'impact du contrôle automatisé sur la sécurité de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.</p> <p>Suite à cette présentation, Monsieur Rémy HEITZ indique que le déploiement du contrôle automatisé se poursuit et que 2 000 dispositifs seront installés à la fin de l'année 2007, dont une partie minoritaire contrôlera le franchissement des feux tricolores et des interdistances. Il rappelle que, dans un souci de transparence, des efforts ont été faits ces derniers mois pour améliorer la signalisation de la vitesse avant les radars automatiques fixes.</p> <p>Monsieur Jean-Marie LEVERRIER déplore qu'une partie des radars contrôle les véhicules par l'avant, permettant aux motocyclistes de ne pas être sanctionnés.</p> <p>Monsieur Daniel QUERO souligne la qualité et le bon équilibre du projet de résolution, mais regrette que le thème de la signalisation routière et des multiples changements de limitations que peut parfois rencontrer un conducteur n'ait pas été évoqué. Monsieur Patrick JACQUOT signale qu'il est abusif de faire un lien direct entre la baisse des accidents et des celles du coût des assurances, qui résulte aussi de la concurrence entre les compagnies. De ce fait, il demande que soit retirée la phrase relative à la baisse des assurances. Messieurs NAMIAS et PENET sont également de cet avis, estimant que cette phrase aurait plutôt tendance à diminuer la qualité du texte.</p> <p>Monsieur Michel TERNIER souhaiterait qu'une étude soit réalisée pour savoir si les automobilistes profitent de la baisse du nombre des accidents auprès de leurs assurances. Monsieur Rémy HEITZ précise que des travaux de recherche sur l'économie de la sécurité routière sont actuellement en cours.</p> <p>A l'issue de cette discussion, il est convenu de supprimer la phrase relative à la baisse du coût de l'assurance, et de placer le paragraphe concernant les deux roues motorisés après le deuxième paragraphe.</p>
<p><i>Vote du projet de résolution</i></p>	<p>Le projet de résolution est ensuite approuvé à l'unanimité moins une abstention.</p>
<p><i>Présentation de la note de la commission véhicules</i></p>	<p>Les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules</p> <p>Monsieur Robert NAMIAS mentionne que la rédaction de cette note sur les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules a suscité quelques difficultés au sein de la commission véhicules et que Monsieur Manuel GOMEZ ne souhaite plus participer aux travaux du conseil national. Madame Christiane CELLIER revient tout d'abord sur les différentes étapes de l'élaboration de la note et fait part de son regret au sujet du départ des représentants des constructeurs dont les apports ont été très intéressants et constructifs depuis que la commission véhicules existe. Madame Christiane</p>

Débat sur la limitation de la vitesse des véhicules par construction

CELLIER présente ensuite les différents thèmes abordés par la note. Monsieur Robert NAMIAS suggère que les recommandations de cette note soient rassemblées dans un projet de résolution qui sera soumis à un vote lors de la prochaine séance du conseil national de la sécurité routière. Il invite ensuite les membres à débattre dans un premier temps sur le sujet de la limitation de vitesse par construction, les autres points de la note seront discutés par la suite.

Plusieurs membres de la commission véhicules rendent hommage au travail de Christiane CELLIER en tant que présidente de la commission véhicules.

Messieurs Michel TERNIER et Jean-Marie LEVERRIER expliquent qu'ils ont produit un document complémentaire car la note réalisée en février 2006, qui résultait d'un consensus au sein de la commission véhicules, ne préconisait aucune mesure en faveur de la limitation de la vitesse des véhicules par construction. Or ils considèrent qu'il s'agit d'une mesure cruciale pour améliorer la sécurité routière et que le CNSR doit prendre position sur cette question. Une discussion s'engage ensuite sur le lien entre le coût de l'assurance et la puissance du véhicule. Monsieur Yves HERVALET signale que les réparations des véhicules puissants sont plus chères tandis que Monsieur Daniel QUERO évoque les dires d'un spécialiste de l'assurance qui indique que les véhicules les plus puissants ne présentent aucun sur-risque en matière de fréquence d'accident par kilomètre parcouru.

Monsieur Stéphane PENET précise que, toutes choses égales par ailleurs, un véhicule plus rapide est un véhicule plus dangereux. Il ajoute ensuite qu'il serait dommage de perdre le poids du consensus qui existe sur les autres recommandations de la note à cause du sujet de la limitation de la vitesse par construction, par conséquent, il est favorable à ce qu'on ôte ce point. En réponse à Monsieur Daniel QUERO, Monsieur Bernard POTTIER évoque le lien qui existe entre la vitesse maximale d'un véhicule et sa dangerosité pour les autres et précise que cette formule est connue des assureurs et des constructeurs. Sur le sujet de la limitation de la vitesse par construction, il pense qu'il s'agit d'une mesure qui sera très difficile à obtenir, en revanche il considère que des systèmes tels que le LAVIA sont très prometteurs, et que le CNSR doit inciter le gouvernement à mettre en place le plus rapidement possible une base de données cartographiques des limitations de vitesse.

Monsieur Claude GOT signale l'absence de données sur les accidents des véhicules légers en fonction de leurs caractéristiques (masse, puissance, vitesse maximale...), et précise qu'il y a 15 ans, les assurances produisaient des données qui avaient alors permis de montrer que les accidents avec dommage corporel chez les tiers variaient de 1 à 4 entre les véhicules les moins rapides et les véhicules les plus rapides et que le dommage corporel moyen variait également de 1 à 4 entre ces véhicules. Il revient ensuite sur le fait que Monsieur Manuel GOMEZ alors qu'il est membre du CNSR, refuse de fournir aux chercheurs la distribution des véhicules en circulation selon leurs caractéristiques, ce qui permettrait de pouvoir établir le risque des véhicules selon leurs caractéristiques. Monsieur Robert NAMIAS répond à Monsieur Claude GOT qu'il est inacceptable de remettre en cause une personne qui n'est pas présente.

Monsieur Yves HERVALET souligne qu'il y aurait un risque que le CNSR se contredise en se prononçant favorable à la limitation de vitesse par construction

<p><i>Vote sur l'intégration de la limitation de la vitesse des véhicules par construction dans le projet de résolution</i></p> <p><i>Débat sur les autres thèmes abordés par la note</i></p>	<p>alors qu'il avait refusé de se prononcer en faveur de la limitation de vitesse par construction aux seuls conducteurs novices. Monsieur Vincent JULE-PARADE rappelle que le CNSR peut être novateur et ambitieux dans ses propositions. Messieurs Dominique LAMOULLER et Daniel LEROY estiment que ne pas se prononcer en faveur de la limitation de vitesse par construction serait se priver d'un moyen d'améliorer la sécurité. Monsieur Robert NAMIAS rappelle que le conseil national de la sécurité routière engage sa crédibilité lorsqu'il prend des positions et qu'il y a un risque de perdre de la crédibilité en faisant des propositions idéalistes.</p> <p>A l'issue du débat, un vote a lieu sur l'intégration de la limitation de la vitesse des véhicules par construction dans le projet de résolution résultant de la note de la commission véhicule. Le résultat du vote est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> -6 voix pour, -13 voix contre, -2 abstentions, -2 personnes n'ont pas pris part au vote. <p>Dans le paragraphe consacré à l'éducation, Monsieur Alain DÔMONT suggère de compléter la phrase sur les limites physiologiques du corps humain en évoquant aussi les limites psychologiques et pathologiques.</p> <p>Monsieur Daniel QUERO estime qu'il est difficile de mettre en œuvre la limitation de la vitesse maximale ou l'installation d'enregistreurs de contexte dans les seuls véhicules de conducteurs infractionnistes, comme une sanction alternative à l'annulation du permis de conduire. Monsieur Bernard POTTIER précise que la situation est identique dans le cas des éthylotests anti-démarrateurs, mais cela n'a pas empêché de mener une expérimentation.</p>
	<p>Questions diverses</p> <p>Monsieur Jean-Marie LEVERRIER déplore qu'une auto-école ait failli signer un partenariat avec un producteur de bière.</p> <p>Monsieur Vincent JULE-PARADE demande si le CNSR sera consulté dans le cadre de la mission d'évaluation du permis à points. Monsieur Robert NAMIAS indique qu'il a rencontré le préfet ARIBAUD, il estime qu'il serait souhaitable qu'une réforme du permis à points soit soumise au CNSR. Monsieur Rémy HEITZ précise que le préfet ARIBAUD remettra son rapport dans les semaines à venir et qu'il sera possible d'en faire état lors de la réunion du 29 novembre 2006.</p> <p>Monsieur Yves HERVALET demande s'il est toujours d'actualité que les conducteurs novices mettent un autocollant avec un A à l'avant de leur véhicules. Monsieur Rémy HEITZ répond que cette mesure est en voie de réalisation.</p> <p>Monsieur Jean CHAPELON revient sur les résultats de la sécurité routière. Il indique que les résultats issus des remontées rapides des premiers mois ont été réajustés et que la baisse du nombre de tués pour les neuf premiers mois de</p>

l'année 2006 est de l'ordre de 15%. Il signale ensuite que le comité des experts de la sécurité routière a pris une résolution afin que les résultats mensuels ne soient pas communiqués trop tôt pour garantir une bonne précision. Enfin il indique que des travaux sont actuellement réalisés au sein du Comité d'experts au sujet du téléphone portable au volant et de l'alcool. Ces travaux pourront être prochainement discutés au sein de la commission usagers.

La prochaine séance plénière du conseil national de la sécurité routière aura lieu le 29 novembre 2006 à 15h00, au ministère de l'Education nationale.

Etaient présents :

Monsieur Robert NAMIAS	Président du CNSR
Madame Christiane CELLIER	Personnalité qualifiée
Monsieur Sandro MANTOVANI	Personnalité qualifiée
Monsieur Michel TERNIER	Personnalité qualifiée
Monsieur Richard DELL'AGNOLA	Député
Monsieur Alain Gille	Conseil national des transports

Représentants d'entreprises et d'institutions

Monsieur Patrick JACQUOT	Groupement des mutuelles d'assurance
Monsieur Stéphane PÉNET	Fédération française des sociétés d'assurance
Monsieur Yves HERVALET	Association française de la presse automobile

Représentants d'associations

Monsieur Bernard POTTIER	Prévention Routière
Monsieur Jean-Marie LEVERRIER	Ligue contre la Violence Routière
Monsieur Jean-Pierre CHARRIER	Association des usagers et accidentés de la route
Monsieur Vincent JULÉ	Association Victimes et Citoyens
Monsieur Daniel LEROY	Fédération nationale des associations d'usagers des transports
Monsieur Jean-François HOGU	Fédération des usagers de la bicyclette
Monsieur Serge MORELLI	Association Club 14
Monsieur Daniel QUERO	Automobile Club de l'Ouest
Monsieur Dominique LAMOULLER	Fédération française de cyclotourisme
Madame Marie-Madeleine DECORDE	Fédération nationale des familles rurales
Monsieur Jean-Louis FLAHAUT	Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP)

Représentant des professions médicales

Monsieur Alain DÔMONT	Professions médicales
-----------------------	-----------------------

Représentants des administrations

Monsieur Rémy HEITZ	Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Madame Annabelle PHILIPPE	Ministère de la Justice
Monsieur Christian HEBERT (représentant M. JAYLE)	Mission interministérielle à la lutte contre la drogue et la toxicomanie
Monsieur Olivier FORGET	Ministère de l'Intérieur

Comité des experts

Monsieur Jean CHAPELON	Secrétaire général de l'ONISR
Professeur Claude GOT	

Assistaient également :

Monsieur Pascal LUCIANI	Cabinet du Ministre des Transports
Monsieur Jean PANHALEUX	Directeur-adjoint à la sécurité et la circulation routières
Monsieur Pierre SIBI	ONISR
Monsieur Hugues CUNEGATTI	Université de Nantes

