

# Conseil national de la sécurité routière

## Séance plénière du 15 mars 2006

### COMPTE RENDU

Le président du Conseil National de la Sécurité Routière, Monsieur Robert NAMIAS, ouvre la séance et présente l'ordre du jour.

#### **Approbation du compte-rendu de la séance du 6 décembre 2005**

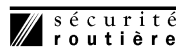
Le compte-rendu de la précédente réunion est adopté à l'unanimité.

#### **Conséquences du changement de définition de la gravité sur la publication des résultats de la sécurité routière**

Monsieur Jean CHAPELON expose le changement de définition de la gravité, intervenu le 1<sup>er</sup> janvier 2005, suite à la décision prise en octobre 2004. Ce changement comporte deux aspects : d'une part, les personnes tuées dans les 30 jours qui suivent l'accident sont désormais comptabilisées, en remplacement des personnes tuées dans les 6 jours ; d'autre part, on comptabilise les blessés hospitalisés plus de 24 heures au lieu des blessés graves hospitalisés plus de 6 jours. Les conséquences sont une augmentation des tués et un doublement des blessés graves. Pour l'année 2005, il n'était pas possible de faire un système de double comptabilisation. Une analyse fine des remontées d'informations des services de gendarmerie a permis de déterminer le nouveau coefficient de comparaison du tué à 6 jours et du tué à 30 jours, qui est de 1,069. Depuis 2006, le nouveau système de remontées rapides prend en compte les personnes tuées dans les 30 jours suivant l'accident.

#### **Le bilan des accidents corporels de la circulation routière en 2005**

Monsieur Jean CHAPELON rappelle que bilan provisoire de l'insécurité routière pour 2005 donnait un résultat de 4990 tués (à 6 jours, équivalant à 5339 tués à 30 jours), avec une marge d'erreur de 0,5 %. Les dernières données permettent de penser que le résultat définitif sera inférieur. Dans le



bilan, le nombre de blessés hospitalisés s'élève à 37000. S'agissant de l'évolution intra-annuelle analysée en données CVS, si l'on exclut le mois de juillet qui apparaît comme une exception, on constate une grande stabilité du nombre de tués en 2005 sur une tendance autour de 4900, qui s'est amorcée dès novembre 2004.

Les motocyclistes accroissent leur différence par rapport aux véhicules et il est possible qu'ils franchissent la barre des 16% des tués en 2006. Ce phénomène touche essentiellement les 15-17 ans et les plus de 65 ans. La part des tués imputable à l'alcool baisse. Globalement, sur l'année 2005, les vitesses ont baissé par rapport à l'année 2004. Les 1ères données de 2006 n'indiquent pas d'amélioration conséquente par rapport à 2005, mais les analyses de plus long terme de M. LEBRETON (SETRA) révèlent que la tendance à la baisse de l'ordre de 4% se poursuit depuis ces dix dernières années. Cette baisse a été marquée par le décrochement de novembre 2004 d'environ 1200 tués.

Monsieur Rémy HEITZ note qu'en 2005, la baisse a surtout profité aux automobilistes et que les catégories vulnérables ont connu une dégradation sérieuse. En conséquence, le thème de la sécurité routière 2006 sera « la sécurité en ville », ce qui permettra d'accroître la sensibilisation sur ces catégories.

Monsieur Jean-François HOGU souhaiterait connaître les causes de la dégradation de la situation des cyclistes et si des observatoires sur les cyclistes et les piétons ont été mis en place, comme le prévoit la Loi SRU 2000.

Monsieur Jean CHAPELON répond que la réorganisation en cours du ministère de l'Équipement va permettre de créer dans chaque département, un observatoire départemental de sécurité routière, ce qui était l'un des vœux du CNSR.

Monsieur Serge MORELLI souhaiterait connaître le plus tôt possible les causes des accidents des publics les plus vulnérables, afin de bâtir des plans d'action ciblés pour 2006.

Monsieur Claude GOT annonce que l'étude sur les stupéfiants va permettre de déterminer les facteurs de l'augmentation de la mortalité des vélos en 2005.

***Débat sur le degré  
de gravité des  
blessés***

Monsieur Stéphane PENET considère que la mesure de la gravité des blessés va devenir fondamentale et souhaiterait savoir si l'ONISR a prévu d'affiner les données sur les blessés. Les assurances disposent d'informations sur la nature et la gravité des blessés, mais seulement pour les accidents avec un tiers responsable identifié.

Monsieur Jean CHAPELON répond que la variable « prise en charge par l'hôpital plus de 24H » est plus facile à utiliser par les services de police et de gendarmerie. Cette définition exclut les personnes en observation à l'hôpital et les personnes en dégrisement. Pour affiner les informations sur la gravité des blessés, l'INRETS à Lyon assure un suivi sur le département du Rhône. Des négociations sont également en cours avec des partenaires tels que la CNAM pour faire des rapprochements de fichiers entre les accidents et les séjours hospitaliers ou les prescriptions médicales.

Monsieur Claude GOT considère que la nouvelle définition des blessés graves, c'est-à-dire « hospitalisés plus de 24H » est un progrès pour les comparaisons avec les autres pays. Concernant les blessures les plus graves, des connaissances encore partielles montrent qu'elles ont diminué proportionnellement à la mortalité.

Par contre, il faut éviter de comparer les blessés légers, car cette notion est trop floue et est aussi fonction de l'organisation des forces de police et de gendarmerie. Par exemple, en Allemagne les policiers et gendarmes interviennent sur tout accident matériel et déclarent des égratignures.

***Débat sur  
l'intégration des  
données des DOM  
dans les résultats  
français***

Monsieur Robert NAMIAS fait remarquer que les données d'accidentologie des DOM-TOM, ne sont pas intégrées dans les résultats français. S'agissant d'un document officiel, il semble difficile de justifier une comptabilisation séparée des morts de métropole et des morts d'outre mer.

M. HEITZ répond qu'il faut donner des chiffres, qui soient comparables d'une année sur l'autre. En terme de communication grand public, la difficulté va être d'expliquer à l'opinion simultanément le passage de 6 à 30 jours et un cumul des chiffres de la métropole et des DOM. L'objectif sera en fin d'année de montrer les progrès enregistrés et de repasser sous la barre des 5000 tués à 30 jours. Si on intégrait les chiffres DOM, cet objectif s'éloignerait nettement, car il faudrait gagner 575 vies. Il ne faudrait pas que ceci se traduise par un certain découragement de nos concitoyens, qui font des efforts.

De plus, si les chiffres de l'outre mer ont été intégrés par étape, c'est aussi parce qu'ils souffraient d'une fiabilité relative dans certains départements.

Monsieur Jean CHAPELON précise que jusqu'en 2003, l'Outre Mer était traité dans un chapitre à part. Depuis le bilan 2004, l'outre mer apparaît dans chaque chapitre. Dans le système de suivi conjoncturel mensuel, le cumul métropole et Outre Mer obligerait à gérer une double difficulté : changement de définition et de champ.

Suite à une question sur la prise en compte de l'outre mer dans sa totalité, Monsieur Jean CHAPELON répond qu'il est possible de comptabiliser les tués des DOM, mais que ce n'est pas possible techniquement pour les TOM. En comparant des zones à taux d'urbanisation équivalent, certains DOM ont de bons résultats par rapport aux départements de métropole.

Certains membres de la commission déclarent qu'il faut profiter du contexte de changement de définition du tué et du blessé, pour comptabiliser simultanément les DOM et la métropole. D'autres, au contraire, craignent qu'une nouvelle présentation groupée des chiffres DOM et métropole rende plus difficile la communication sur les progrès de la sécurité routière auprès du grand public.

***Vote de la  
résolution***

Monsieur Robert NAMIAS, au terme du débat auquel ont pris part Monsieur Patrick JACQUOT, Madame Christiane CELLIER, Monsieur Claude GOT et Monsieur Stéphane PENET et Monsieur Gilbert SANTEL, propose au vote la résolution suivante :

*Les chiffres officiels (à partir de mai 2006) sur l'insécurité routière devront intégrer les données des départements d'outre mer dans les résultats français.*

A l'issue de ce débat, les membres du CNSR procèdent à un vote. Les résultats sont les suivants : 17 voix pour, 0 voix contre, 10 abstentions.

La résolution est adoptée.

***Débat sur les tués,  
qui ne figurent pas  
dans le fichier  
BAAC***

Monsieur Claude GOT évoque le problème du BAAC qui élimine les morts sur la route, ne résultant pas d'un accident : « morts médicales » en conduisant, morts hors du domaine public (sur un parking ...), les suicides parfois... Or, il serait intéressant de les connaître et de les caractériser.

Monsieur Jean CHAPELON déclare que l'Observatoire a connaissance des cas de suicides. Il peut être intéressant de documenter les cas particuliers. Mais la définition légale, appliquée également dans les autres pays prévoit d'enlever les suicides, les événements en dehors de la voie publique et les morts médicales.

Monsieur BAUQUIS confirme que les gendarmes comptabilisent parfois des tués, qui ne sont pas directement dus à une faute de comportement ou un problème de sécurité routière, ce qui n'est pas négligeable en terme de volume.

La question est posée de l'utilisation des certificats de décès rédigés sur les lieux de l'accident, pour pallier l'incertitude sur le suicide, la raison médicale...

Monsieur GOT répond que la fiabilité de ces certificats médicaux est toute relative, car ils répondent parfois à la demande des familles, qui souhaitent éviter certaines complications (autopsie ...).

### **Impact du contrôle automatisé sur la sécurité routière (2003-2005) – Rapport de l'ONISR)**

Monsieur Jean CHAPELON rappelle que le CNSR avait demandé cette évaluation en décembre 2003. Une première présentation a eu lieu en 2004, lors d'une conférence de presse, puis en septembre 2005 devant la commission d'évaluation. Cette étude est présentée tardivement car le nombre de données a fortement augmenté, quand le système s'est mis en place. De plus, il s'est avéré nécessaire de développer le volet « acceptabilité sociale », qui a été traité par l'INRETS, ainsi que des travaux sur le permis à points.

Monsieur Pierre SIBI expose les grandes lignes du rapport d'évaluation : le fonctionnement du système, l'impact local sur les vitesses et sur les accidents, l'impact global sur les vitesses et sur les accidents, l'acceptabilité sociale, l'impact du permis à points et les conclusions.

Suite à une question, la terminologie des radars est rappelée : les radars fixes ne peuvent être déplacés, les radars mobiles eux sont déplacés, mais utilisés de manière fixe. Enfin, les radars embarqués sont utilisés de manière mobile dans un véhicule en déplacement. C'est une technologie non encore homologuée.

Selon les comparaisons avec d'autres pays européens, un membre de la commission suggère de poursuivre cette politique jusqu'à ce que la France soit dotée de 6000 ou 7000 radars.

Monsieur Rémy HEITZ déclare qu'il faut être prudent dans les comparaisons. Par exemple, le parc des radars en Angleterre est beaucoup plus important, mais le nombre de procès-verbaux n'est pas plus élevé, car leur système est plus ancien et beaucoup moins automatisé.

Monsieur TERNIER estime que ce rapport très intéressant mérite d'être évoqué lors de la prochaine séance, afin d'approfondir certains points et d'envisager son utilisation dans le cadre de l'information de l'opinion.

***Résolution sur le  
contrôle sanction  
automatisé***

Monsieur Robert NAMIAS propose donc un débat complémentaire sur ce rapport ainsi que le vote de la résolution, lors de la prochaine séance.

Monsieur Rémy HEITZ soutient cette initiative, car la diffusion d'une telle résolution va entraîner une communication sur ce rapport, qu'il faut organiser.

**Les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules (note de la commission véhicule)**

Ce point est reporté à la prochaine séance du CNSR.

**Programme de travail du Conseil**

Monsieur Robert NAMIAS propose de programmer la prochaine séance du CNSR le 16 mai 2006, à 15 heures.

D'ici cette date, il faudrait que la Commission « Deux roues » soit mise en place. Son objectif est de réfléchir et de proposer avant fin 2006, des mesures pour réduire le nombre des victimes des deux roues. La fédération des motards en colère sera invitée à participer à ces travaux. Monsieur Robert NAMIAS souhaite que le Président de cette commission soit l'un des jeunes présents au CNSR.

Par ailleurs, il était envisagé que la Commission « Usagers » travaille sur la formation à la sécurité routière à l'école et à l'université pour la prochaine séance et d'inviter le Ministre de l'Education nationale, de l'Enseignement et de la Recherche.

**Etaient présents :**

Monsieur Robert NAMIAS

Président du CNSR

Madame Christiane CELLIER

Personnalité qualifiée

Monsieur Sandro MANTOVANI

Personnalité qualifiée

Monsieur Michel TERNIER

Personnalité qualifiée

**Représentants d'entreprises et d'institutions**

Monsieur Patrick JACQUOT

Groupement des mutuelles d'assurance

Monsieur Christian GERONDEAU

Association française des automobiles clubs

Monsieur Daniel BLOT

Etablissements d'enseignement de la conduite  
membres du CSCAOP

Monsieur Stéphane PÉNET

Fédération française des sociétés d'assurance

Monsieur Gilbert SANTEL

AFSA

**Représentants d'associations**

Monsieur Jean-Yves SALAÛN

Prévention Routière

Monsieur Jean-Marie LEVERRIER

Ligue contre la Violence Routière

Monsieur Jean-Pierre CHARRIER

Association des usagers et accidentés de la route

Madame Anne BERGERET

Association nationale des familles de traumatisés  
crâniens

Monsieur Pascal FREMONT

Association des paralysés de France

Monsieur Jean-Pierre MOREAU

Fédération française de motocyclisme

Monsieur Daniel LEROY

Fédération nationale des associations d'usagers des  
transports

Monsieur Jean-François HOGU

Fédération des usagers de la bicyclette

Madame Stéphanie MOY

La Route des jeunes

Monsieur Serge MORELLI

Association Club 14

Monsieur Daniel QUERO

Automobile Club de l'Ouest

Madame Marie-Madeleine DECORDE

Fédération nationale des familles rurales

Monsieur Joël ABBEY

Association des départements de France

Monsieur Jean-Louis FLAHAUT

ANATEEP

Monsieur S. NEULET

Fédération française de cyclotourisme

**Représentants des administrations**

Monsieur Rémy HEITZ

Délégué Interministériel à la Sécurité Routière

Monsieur Pascal LECHANTEUR

Ministère de l'Equipement

Colonel BAUQUIS

Ministère de la Défense

Monsieur P. ETIENNE

Ministère de l'Emploi et de la Solidarité

**Comité des experts**

Monsieur Jean CHAPELON

Secrétaire général de l'ONISR

Madame Hélène FONTAINE

INRETS

Professeur Claude GOT

**Assistaient également**

Monsieur Gérard CLERISSI

Cabinet du Ministre des Transports

Monsieur Pierre SIBI

ONISR

Monsieur Hugues CUNEGATTI

Université de Nantes

Monsieur Julien RICHAUD

Magistrat stagiaire

Madame Anne-Sophie LEPORT

Attachée stagiaire