



Paris, le 15 décembre 2023

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Séance Plénière du CNSR du Vendredi 15 décembre 2023 : adoption de cinq recommandations et présentation d'un rapport du Comité des experts

Les 67 membres du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) et les 15 membres du Comité des Experts qui lui est associé se sont réunis à Paris le vendredi 15 décembre 2023 en séance plénière sous la présidence d'Yves Goasdoué.

Cette réunion plénière marque la fin du mandat actuel de trois ans (2021-2024).

A cette occasion, le CNSR a adopté 5 recommandations et le Comité des experts a présenté un rapport sur les aides à la conduite.

Rapport du Comité des experts sur les aides à la conduite :

Les ADAS (Advanced Driver Assistance Systems ou Aides à la conduite) sont nombreuses et très diverses pour les véhicules légers, utilitaires et les poids lourds. Elles présentent une forte hétérogénéité quant aux aides qu'elles apportent, leur fonctionnement, leur mode d'implantation dans le véhicule et leur ergonomie. Pour étudier ces systèmes, le comité des experts du CNSR a dressé un panorama des principaux ADAS. Il s'est agi de classer puis de décrire les caractéristiques de ces systèmes, avec comme objectif principal d'identifier les impacts de ces systèmes sur la sécurité routière et les données nécessaires à leur évaluation. Ont ainsi été identifiés les types d'accidents qui seraient susceptibles d'être réduits, mais aussi les nouveaux risques induits par l'usage des systèmes sur l'activité de conduite et enfin les besoins d'information et de formation susceptibles de réduire ces risques.

Ces travaux ont permis d'élaborer des recommandations concernant :

- l'information et la formation des conducteurs ;
- l'équipement des véhicules ;
- la disponibilité des données et le suivi à réaliser.

Cinq recommandations

Commission Santé, comportement pour une mobilité responsable :

Recommandation relative au contrôle médical de l'aptitude à la conduite.

Le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite a pour objectif de vérifier que l'état médical d'un usager de la route est compatible avec une conduite en sécurité pour lui-même et pour les autres. L'obligation de visites médicales devant un médecin agréé dans le cadre de symptômes et de pathologies définies par arrêté du 22 mars 2022 est méconnue des usagers de la route – hors les conducteurs professionnels - et de la plupart des professionnels de santé. Il en est de même de la possibilité d'effectuer un signalement au préfet afin de déclencher une visite médicale. En outre, l'animation du réseau des médecins agréés, l'information et la formation de ces derniers, nécessitent des améliorations. Cette recommandation propose des pistes de progrès dans l'information des usagers, la formation initiale et continue des médecins agréés et la sensibilisation des médecins généralistes. Elle propose également la création de centres de ressources au profit des médecins facilitant l'expertise et la prise de décision face à des situations complexes (addictions, troubles cognitifs, somnolence, handicap, etc.).

Commission Véhicules, technologies innovantes et infrastructures :

Management local de la sécurité routière.

La politique de sécurité routière est une politique nationale interministérielle qui implique fortement l'État à travers de nombreux ministères (Intérieur, Education nationale, Écologie, Santé, Justice, etc.). Elle concerne également les collectivités territoriales (départements, métropoles, intercommunalités, communes) qui gèrent 98 % du réseau routier de notre pays. Cependant, le management local de la sécurité routière gagnerait en visibilité, en cohérence et en efficacité à répondre à une organisation plus structurée, ainsi qu'à être traité en parallèle et en coordination avec les questions de politiques environnementales.

Cette recommandation fait des propositions visant à :

- créer un réseau d'élus référents en matière de sécurité routière ;
- développer les diagnostics locaux et les stratégies locales de sécurité routière ;
- mieux structurer, au sein d'un cadre institutionnel défini, la coordination territoriale entre l'État et les collectivités et entre les collectivités territoriales elles-mêmes.

A cette fin, elle propose de faire évoluer les actuelles commissions départementales de sécurité routière en instances de coordination et de mobilisation. Il s'agit d'harmoniser les politiques territoriales.

Nécessité pour la recherche de disposer de nouvelles bases de données d'accidentologie adaptées aux évolutions technologiques et aux nouvelles mobilités :

La collecte, l'utilisation et l'analyse des données représentent un enjeu majeur en matière de sécurité routière. Ces données concernent les véhicules, les infrastructures, et les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC). Aujourd'hui dans un contexte marqué par de fortes évolutions technologiques des véhicules, par la diversification des mobilités, par la décentralisation de la gestion des réseaux routiers et par le caractère limité des bases de données d'accidents existantes, notre système de recueil de l'information en matière d'accidentalité, trop disséminé et manquant d'exhaustivité, montre ses limites et mérite d'évoluer pour permettre à la recherche scientifique de réaliser des études mieux étayées.

Cette recommandation propose en conséquence de bâtir de manière collaborative, en associant les principaux acteurs publics et privés, un ensemble de bases de données plus détaillées et mieux actualisées permettant de mieux répondre aux questions concernant l'accidentalité primaire (juste avant l'accident), secondaire (pendant l'accident) et tertiaire (après l'accident) ; de prioriser les recherches visant à mieux comprendre l'accidentalité des

nouvelles mobilités ; d'accompagner cette démarche par la mise en place d'une gouvernance adaptée et des moyens humains et financiers nécessaires.

Commission Partage de la route et maîtrise des déplacements :

Recommandation pour limiter l'accidentalité urbaine liée à l'absence de visibilité nocturne :

Les déplacements nocturnes ou en situation de visibilité dégradée représentent un sur-risque, notamment pour les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm). Les nouvelles pratiques de limitation de l'éclairage public dans les agglomérations résultant des enjeux de transition énergétique et de recherche d'économies nécessitent de repenser certaines infrastructures urbaines et d'agir sur le comportement et l'équipement des usagers les plus vulnérables.

La commission recommande ainsi d'agir sur plusieurs leviers :

- faire prendre conscience aux usagers vulnérables de leur invisibilité dès le plus jeune âge, tout en rappelant aux conducteurs motorisés la plus grande vigilance à leur endroit ;
- éduquer à la présence de l'autre dans l'espace public par des campagnes de communication et de sensibilisation ;
- inciter à mieux se rendre visible par des dispositifs adéquats et rendre obligatoires les bandes réfléchissantes sur les sacs à dos et les cartables ;
- mener une réflexion au niveau européen, afin que les vélos, au moment de leur vente, disposent d'un éclairage de qualité ;
- inciter les communes à des diagnostics de visibilité, notamment des passages piétons, des pistes cyclables, de la signalétique horizontale et verticale (aujourd'hui parfois trop abondante et susceptible d'entraîner des confusions) ;
- promouvoir les expérimentations mobilisant les nouvelles technologies.

Recommandation pour encadrer l'accès au permis B et à la conduite à 17 ans.

L'accès à la conduite en autonomie dès l'âge de 17 ans pour les détenteurs du permis B a été annoncé par la Première ministre à l'issue du Conseil refondation Jeunesse le 21 juin 2023.

Cette décision est destinée à favoriser l'autonomie des jeunes et à faciliter leur insertion sociale par un accès plus aisé aux lieux de formation et à l'emploi. La commission considérant que cette décision est toutefois susceptible d'avoir des conséquences en termes d'accidentalité et de mortalité routières a jugé indispensable de faire des recommandations pour sa mise en place et son suivi.

La commission recommande :

- d'encadrer l'autorisation de conduite à 17 ans, à l'instar de ce qui se pratique à l'étranger, pour éviter les situations les plus à risques ;
- de mettre en place des campagnes de communication et d'information à l'égard de ces jeunes ;
- de mettre en place des indicateurs spécifiques de suivi de l'accidentalité et d'évaluation et d'en publier les conclusions chaque année ;
- de mettre en place des modules de formation adaptés en e-learning portant notamment sur les capacités attentionnelles.

Toutes ces recommandations et rapport sont en téléchargement sur le site du CNSR : <https://www.conseil-national-securite-routiere.fr/>

Bilan du mandat

Le mandat actuel 2021-2024 s'achève après trois années, 3 réunions plénières, la production de 14 recommandations et de 7 rapports et avis du comité des experts (liste en annexe).

Les recommandations ont permis d'éclairer le Gouvernement sur des mesures de sécurité routière prises ou à venir.

Contacts presse :

Amandine CUINET : 06 87 67 56 40

Thierry MONCHÂTRE : 06 88 16 08 78

Alexandra THERIZOL : 06 75 19 83 90