

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

PROGRAMME

10h00 – 11h00

Approbation du règlement intérieur

Information sur la mise en place du bureau et des commissions

Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts

Point sur le bilan de l'accidentalité 2016 et les tendances enregistrées sur le premier trimestre 2017

11h00 – 12h00

Présentation, par les experts référents, de quatre rapports du comité des experts finalisés fin 2015 / début 2016

12h00 – 12h45

Présentation par les quatre présidents de commission du contenu de leur lettre de mission

Questions diverses

12h45 – 13h15

Point presse – salon Mars 1

1 - Approbation du règlement intérieur

2 – Information sur la mise en place du bureau et des commissions

Composition du bureau:

- Le Président : Yves GOASDOUE
- Le Délégué interministériel à la sécurité routière : Emmanuel BARBE
- Les quatre présidents de commission : Gérard ACOURT, Anne GUILLAUME, Patrick JACQUOT et Philippe LAUWICK
- Deux membres : Florence GILBERT et Anne LAVAUD
- Le Président du Comité des experts : Emmanuel LAGARDE

2 – Information sur la mise en place du bureau et des commissions

Les commissions de travail:

- **Commission n°1 « Usagers vulnérables »** : piétons, cyclistes, engins de déplacement personnel, véhicules deux et trois roues motorisés

Président de commission : Patrick JACQUOT

Vice-Président : Olivier SCHNEIDER

27 membres inscrits

Secrétaire de commission : Pascal DUNIKOWSKI (DSCR/AI 2)

- **Commission n°2 « Education routière et risque routier professionnel »** : continuum éducatif, formation initiale et perfectionnement, les risques routiers professionnels

Président de commission : Gérard ACOURT

Vice-Président : Patrick BESSONE

28 membres inscrits

Secrétaire de commission : Stéphane MUNCH (DSCR/ERPC 1)

2 – Information sur la mise en place du bureau et des commissions

Les commissions de travail:

- **Commission n°3 « Véhicules, technologies innovantes, infrastructures » : évolutions des véhicules et des équipements de sécurité, technologies issues du numérique, développement du véhicule autonome, infrastructures routières et avancées technologiques, vitesses de déplacement**

Présidente de commission : Anne GUILLAUME

Vice-Présidente : France WOLF

34 membres inscrits

Secrétaire de commission : Marie BOURSIER (DSCR/AI 4)

- **Commission n°4 « Santé et Déplacements sur la route » : le vieillissement de la population, les personnes à mobilité réduite, les addictions, les troubles de la vigilance, les effets de certains médicaments, les secours et soins d’urgence aux accidentés**

Président de commission : Philippe LAUWICK

Vice-Présidente : Céline KASTNER

24 membres inscrits

Secrétaire de commission : Annie COULON (DSCR/AI 2)

3 – Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts

Fonctionnement du Comité des experts

Termes de l'arrêté du 28 novembre 2016 :

Article 2

Le président du comité des experts est nommé, parmi les experts, pour trois ans.

Le président veille à la cohérence des travaux conduits par les experts.

Il confie aux experts référents la préparation des rapports et avis.

Dans l'hypothèse où le processus d'établissement de la connaissance, par l'ensemble de la communauté scientifique internationale, n'est pas suffisamment mature ou stabilisé pour aboutir à des conclusions concordantes et certaines, le président veille à la présentation d'une analyse critique et contradictoire des différents résultats non consolidés.

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

3 – Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts

Article 3

Lorsqu'il est saisi, le comité des experts a notamment pour mission :

- d'identifier des **pistes d'actions** scientifiquement étayées au regard des enjeux de la saisine ;
- de dresser un **état des connaissances** ;
- d'émettre des **avis scientifiques et techniques** sur des stratégies, des mesures ou des recommandations envisagées ;
- de produire de la synthèse de connaissances, en mobilisant le cas échéant des **ressources extérieures** sous forme d'expertises collectives spécifiques.

Les experts peuvent être entendus, sur demande du président d'une commission, ou apporter leur **concours aux travaux des commissions** constituées au sein du Conseil national de la sécurité routière

Le comité des experts peut être consulté par le président du Conseil national de la sécurité routière ou par le délégué interministériel à la sécurité routière sur la **qualité scientifique des publications mises à la disposition du public** en matière de sécurité routière.

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

3 – Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts

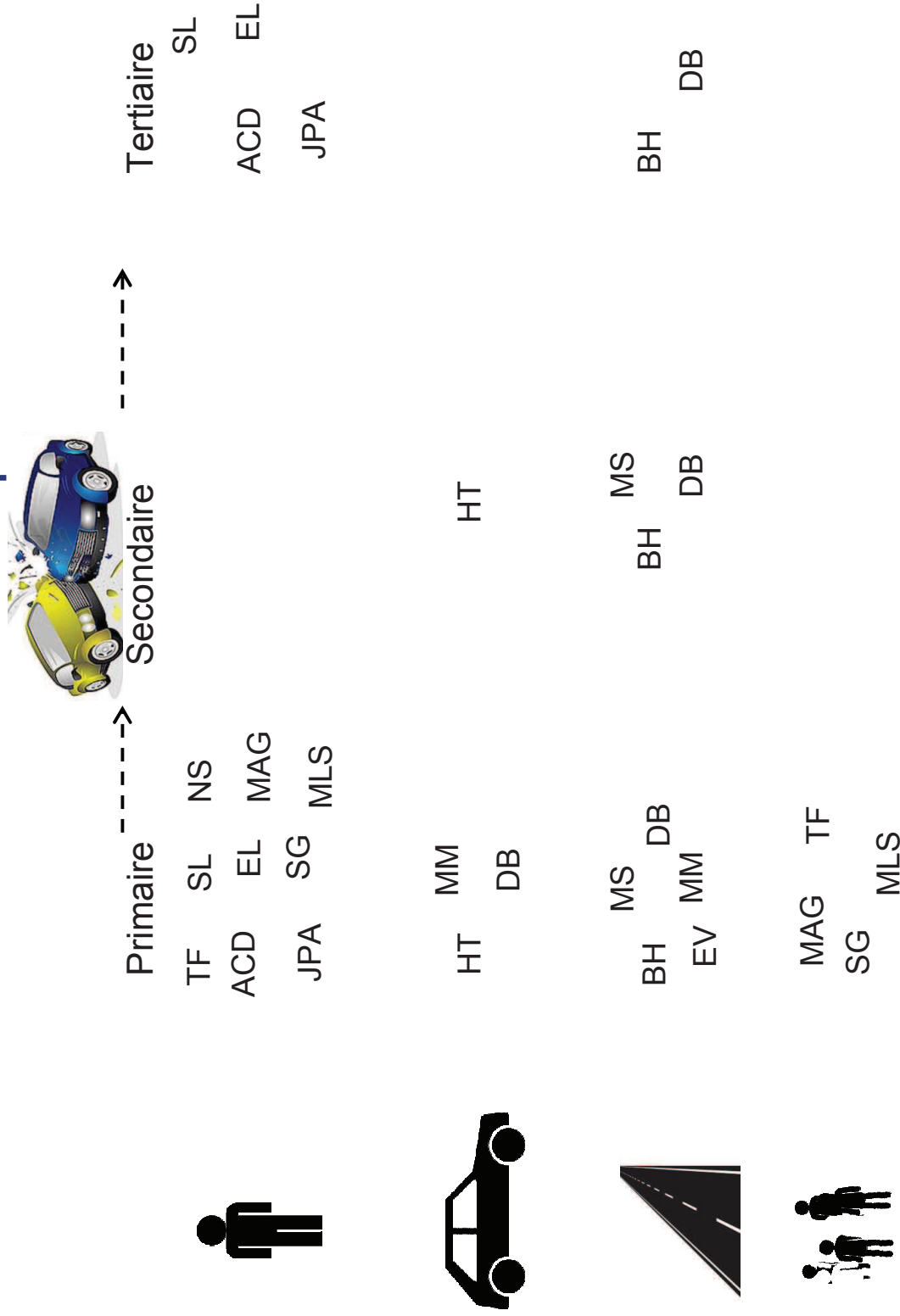
Composition du comité des experts – compétences spécifiques

Partage de la voirie - aménagement	Marine Millot	Benoît Hiron
Infrastructures - évaluation	Manuelle Salathé	Dominique Bouton
Risque professionnel	Thierry Fassenot	
Santé incapacités	Anne-Claire d'Apolito	Emmanuel Laguarde
Addictions	Nicolas Simon	Jean-Pascal Assailly
Vieillessement – Registre	Maire-Laure Seux	Sylviane Lafont
Comportements et société	Marie-Axelle Granié	Sandrine Gaymard
Technologies et véhicules	Hélène Tattegrain	Eric Violette

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

3 – Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts



Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

3 – Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts

Mode de fonctionnement du Comité des experts défini lors de la réunion d’installation du 2 mars 2017:

- 1/ Le Comité des experts définit ses sujets de travail pour lesquels il désigne un pilote et un copilote qui s’entoureront des compétences nécessaires.
- 2/ Le Comité a constitué en son sein et pour chaque commission du CNSR un groupe miroir avec deux référents dont les missions sont les suivantes :
 - assurer une veille sur les travaux de la commission
 - suggérer des personnes à auditionner en commission,
 - rendre compte devant le comité des experts,
 - si besoin et si possible, organiser la présence éventuelle d’un expert en commission.

Référents :

Commission usagers vulnérables :	Marine Millot et Eric Violette
Commission Education routière :	Jean-Pascal Assailly et Thierry Fassenot
Commission Véhicule et Infrastructure :	Hélène Tattegrain et Benoît Hiron
Commission Santé :	Marie-Laure Seux et Nicolas Simon

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

3 – Information sur la composition et le mode de fonctionnement du comité des experts

Projets d'étude du comité des experts au 27 mars 2017:

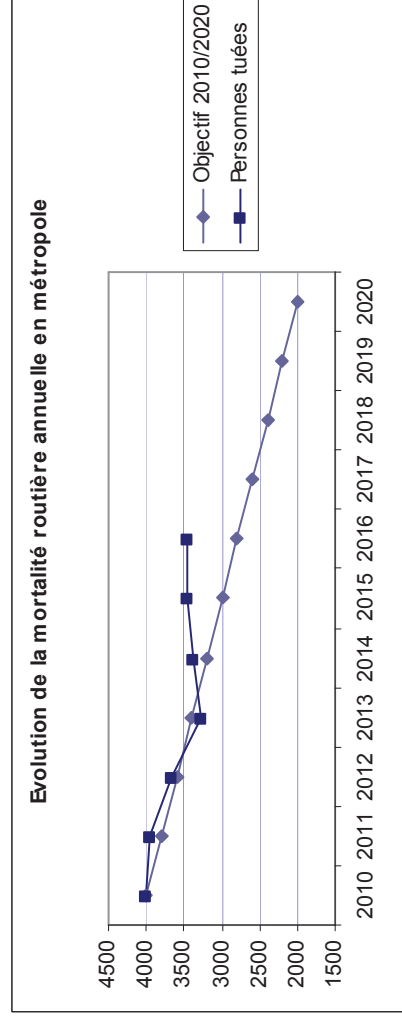
- Aptitude médicale à la conduite
- Piétons
- Véhicules autonomes et comportements des conducteurs
- Rapport à la loi et à la règle, Responsabilité dans l'accident, Risque pour autrui
- Risque professionnel
- Vieillesse
- Vitesse et infrastructure vitesse limitée/ adaptée/ conseillée
- Numérique, Big Data, Systèmes d'information
- Inégalités sociales, démographiques (genre) et culturelles
- Légalisation du cannabis et sécurité routière

4 – Point sur le bilan de l’accidentalité 2016 et les tendances enregistrées sur le premier trimestre 2017

Données générales 2016 – France métropolitaine

La mortalité est estimée à 3 469 tués en 2016

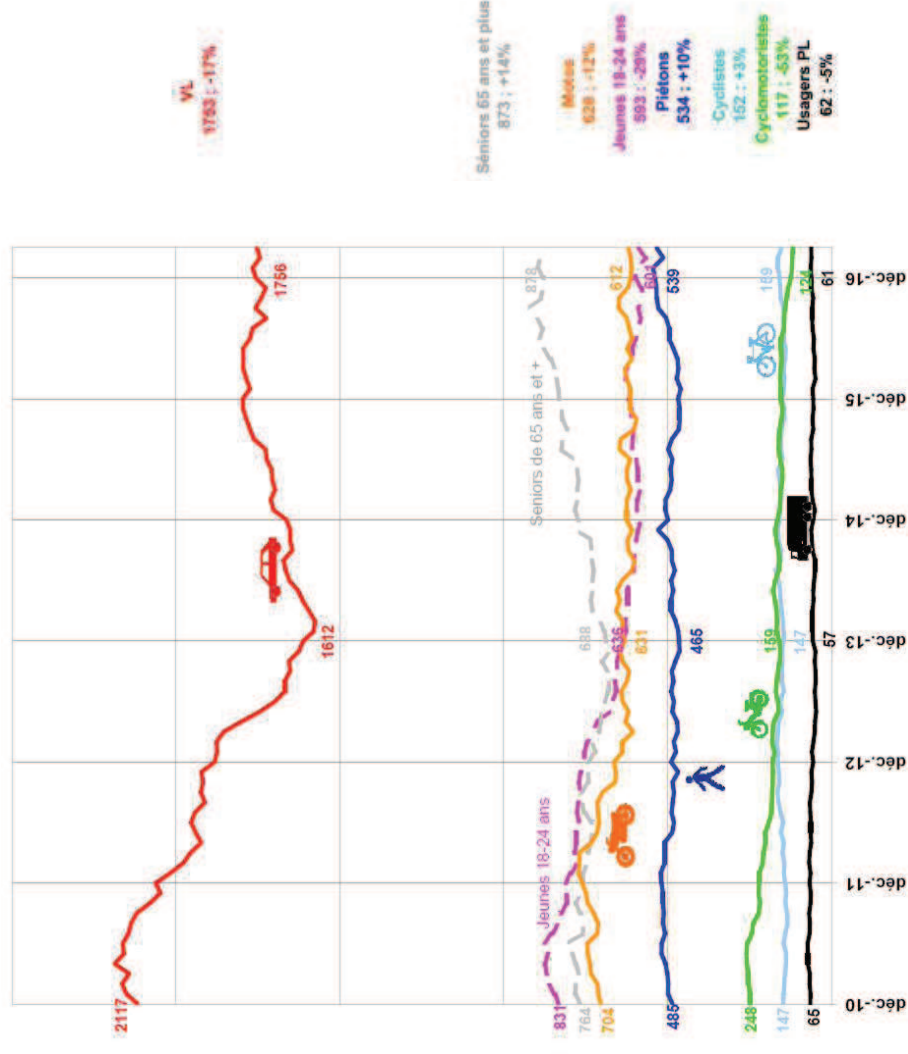
globalement stable (+0,2%, soit 8 décès de plus) par rapport à 2015, en hausse de +6% par rapport à 2013 et en baisse de -13% par rapport à 2010.



Bilan de l'année 2016	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2016 estimations	57 251	3 469	72 199	27 214
Année 2015	56 603	3 461	70 802	26 595
Différence 2016 / 2015	648	8	1 397	619
Evolution 2016 / 2015	1.1%	0.2%	2.0%	2.3%

Source : **ONISR - fichier national des accidents corporels de la circulation BAAC 2015-16 et remontées rapides 2016**

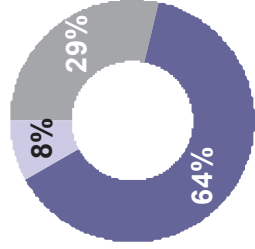
Evolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers (décembre 2010-mars 2017)



Source : ONISR - fichier national des accidents corporels de la circulation BAAC 2010-16 et remontées rapides 2016-17

Usagers de la route – les enjeux

Personnes tuées



Blessés hospitalisés



■ Agglomération ■ Hors agglomération ■ Autoroutes

Les **3/4** des personnes tuées ou blessées gravement sont des **hommes**



70% des blessés graves sont des usagers **vulnérables** (non carrossés) : motocyclistes, cyclomotoristes, cyclistes et piétons.



Les deux roues motorisés (motocyclistes et cyclomotoristes) représentent **43%** des blessés graves, **22%** des personnes tuées, et moins de **2%** du trafic motorisé.



Un tué sur **5** l'est dans un accident impliquant un conducteur novice.

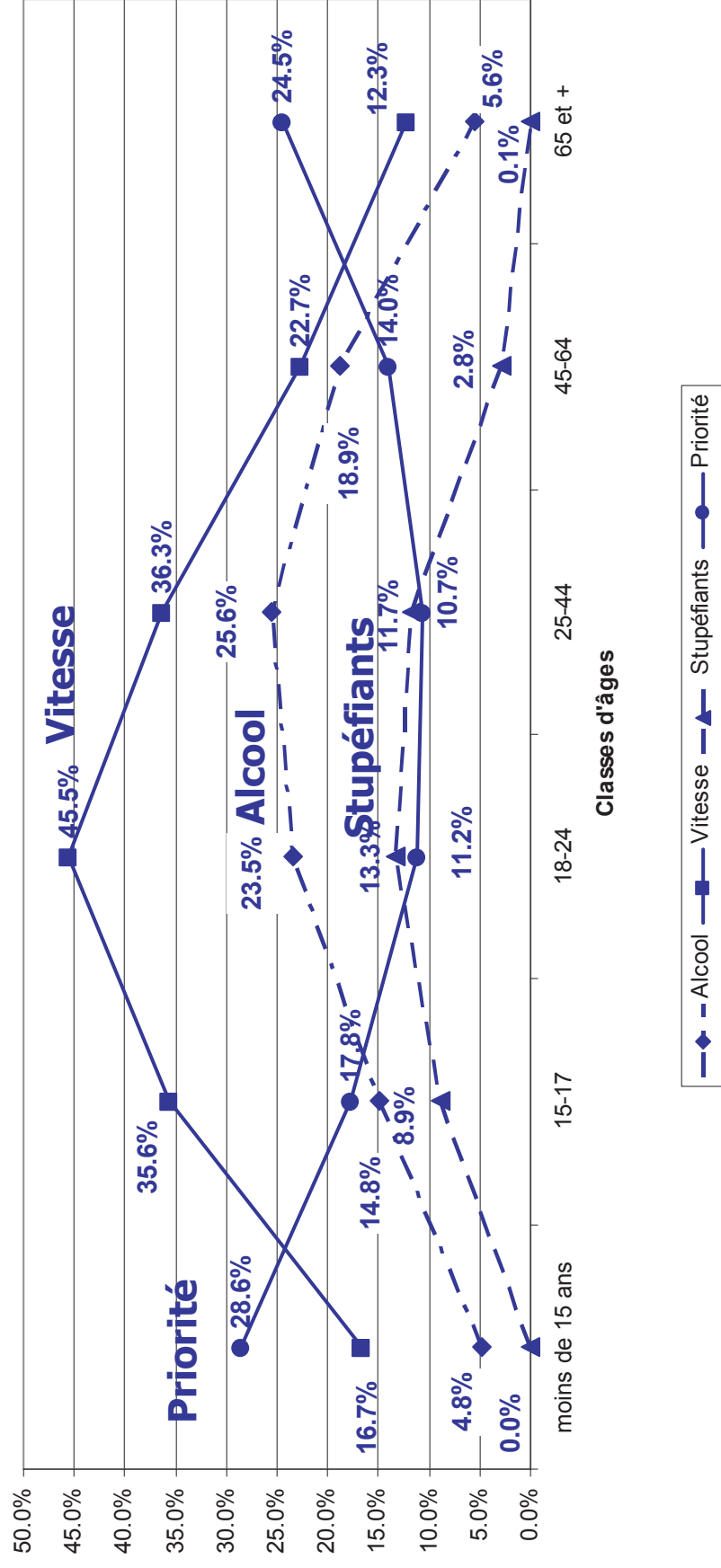
15-29 ans :
1/3 des blessés graves
22 % des personnes tuées



14 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd.

Auteurs des accidents mortels – causes selon l'âge

Causes principales d'accidents mortels (en causes multiples)
selon l'âge des auteurs présumés responsables sur 2013-2015



Source : fichier des auteurs présumés des accidents mortels

Auteurs présumés d'accidents mortels – causes relevées en multi-factoriel sur 18 mois

➤ **82,5 %** des auteurs présumés sont des hommes

➤ **4236 hommes**

➤ **883 femmes**

21% de 18-24ans

15% de 65 ans+

18% de 18-24ans

25% de 65 ans+

Vitesse : 34 % des cas

Dépassement dangereux :
4 % des cas

Alcool : 23 % des cas

Stupéfiants : 10 % des cas

Non-respect des priorités :
12 % des cas

Inattention : 8 % des cas

Vitesse : 22 % des cas

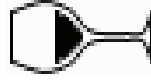
Dépassement dangereux :
2 % des cas

Alcool : 10 % des cas

Stupéfiants : 4 % des cas

Non-respect des priorités :
19 % des cas

Inattention : 11 % des cas



Les victimes en France métropole selon les usagers

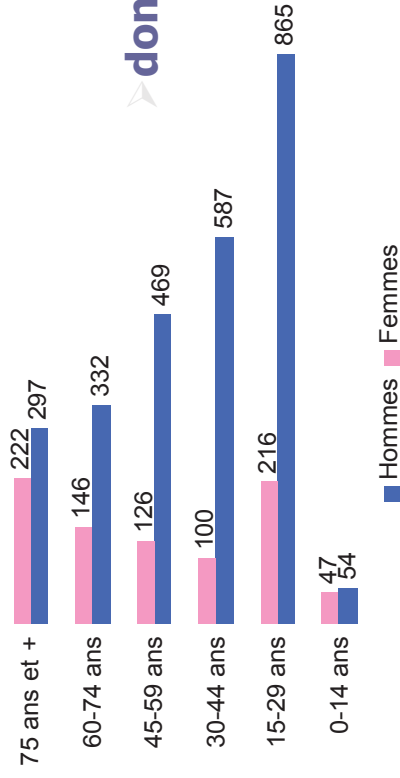
- **Les hommes** sont très présents **dans la mortalité des conducteurs**, mais également parmi **les blessés**.
- Les victimes en tant que **passagers** se répartissent relativement **équitablement** entre hommes et femmes.
- **La mortalité piétonne est plus forte chez les hommes**, mais les piétons blessés sont répartis entre hommes et femmes.

part des hommes BAAC 2015	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
piéton	62%	53%	51%

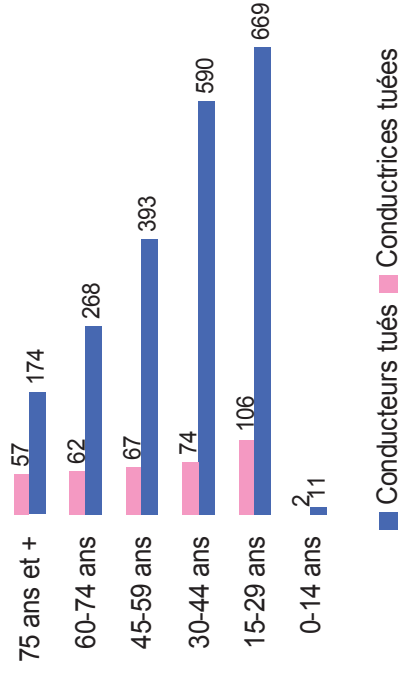
	Conducteurs			Passagers		
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
part des hommes						
BAAC 2015						
cycliste	84%	80%	76%	-	88%	57%
cyclomotoriste	93%	91%	85%	75%	67%	58%
motocycliste	97%	95%	93%	40%	33%	43%
automobiliste	77%	63%	58%	50%	49%	47%

Mortalité routière selon l'âge – France métropole

➤ Nombre de personnes tuées



➤ **dont**

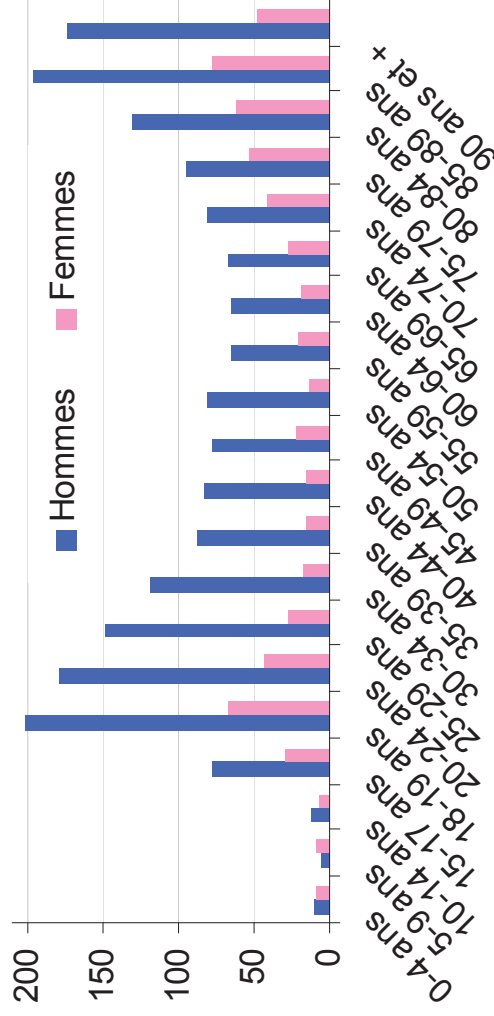


➤ **Quel que soit l'âge, la mortalité des hommes**

➤ **rapportée à leur part dans la population**

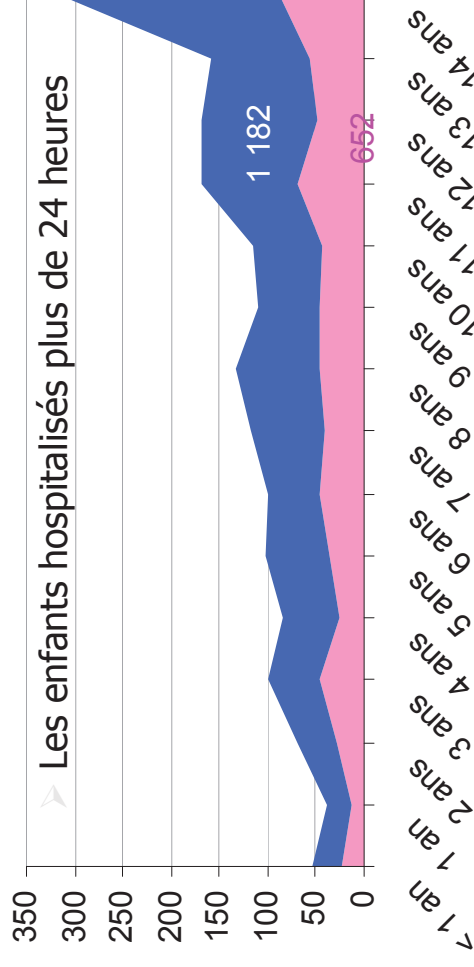
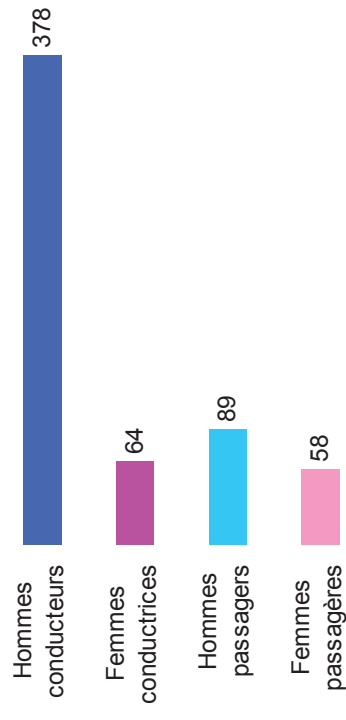
➤ **est plus forte sur la route que celle des femmes.**

➤ Mortalité rapportée à la population



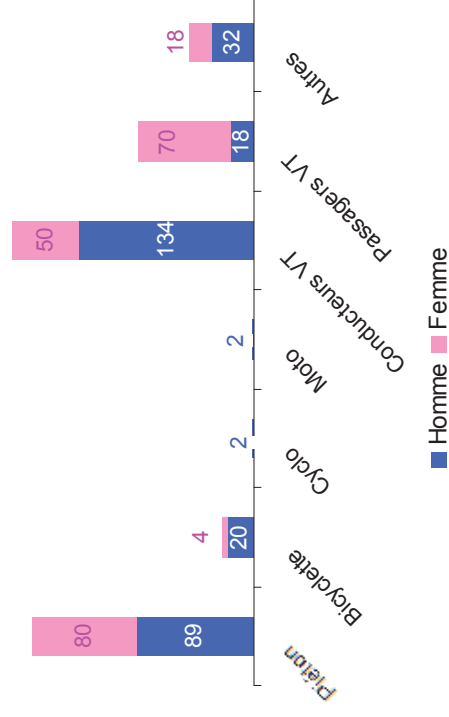
A chaque âge, ses déplacements

➤ Les 18-24 ans automobilistes tués



■ Filles hospitalisées ■ Garçons hospitalisés

➤ Les seniors tués de 75 ans et plus



Accidentalité sur le premier trimestre 2017

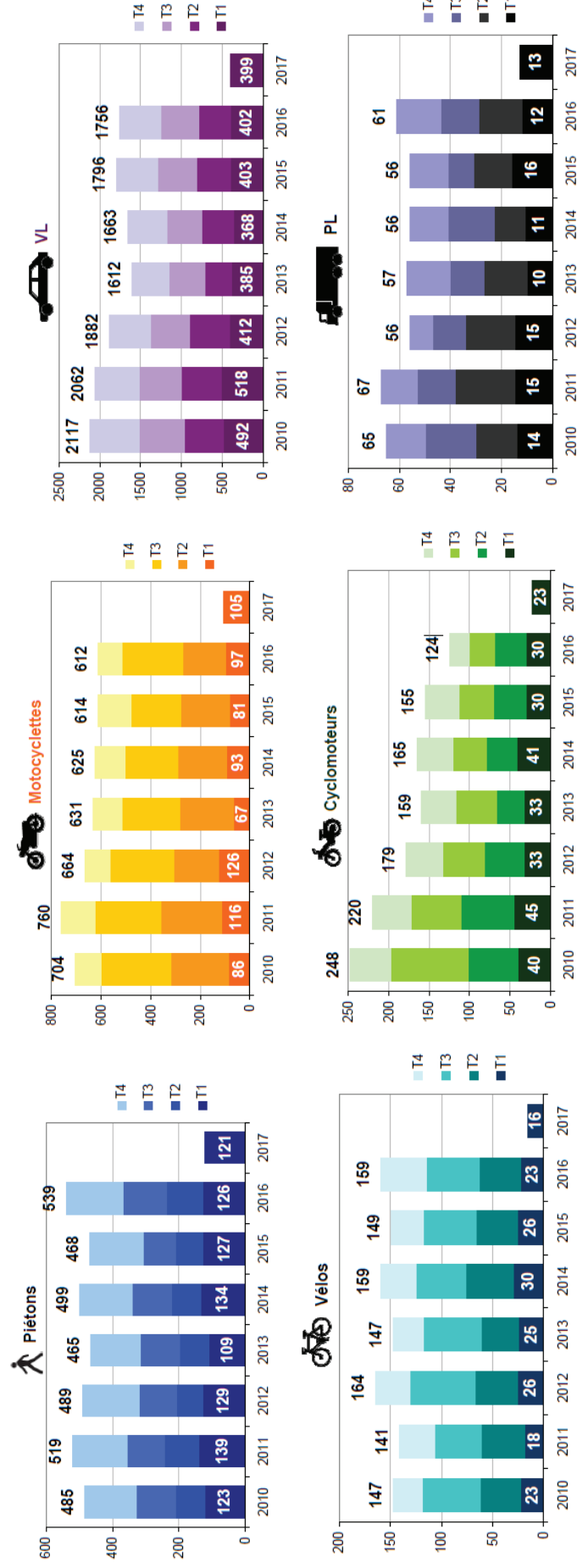
La mortalité routière du 1er trimestre 2017 est nettement inférieure à celle du 1er trimestre 2016 : 726 personnes seraient décédées en 2017 contre 754 en 2016, une baisse de 3,7 % soit 28 personnes tuées de moins.



Sources : 2010 à 2015 : Données BAAC
2016 et 2017 : Données provisoires

Accidentalité sur le premier trimestre 2017

La baisse de la mortalité routière du 1er trimestre 2017 concerne l'ensemble des usagers à l'exception des motocyclistes.



Source : ONISR - fichier national des accidents corporels de la circulation BAAC 2010-16 et remontées rapides 2016-17

5 – Point sur la mise en œuvre des mesures du dernier Conseil interministériel de la sécurité routière

Les récentes mesures prises par le Gouvernement

- **Plan national de la sécurité routière (PNSR) du 26 janvier 2015 :**

26 mesures adoptées par le ministre de l'intérieur

- **Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 :**

55 mesures adoptées par le Premier ministre

→ 20 mesures figurant dans le plan ministériel du 26 janvier 2015 ou dans celles du CISR d'octobre 2015 sont directement issues de recommandations du CNSR.

Des mesures pour la grande majorité mises en œuvre

- Les 26 mesures du plan du 26 janvier 2015 sont toutes achevées.
- Sur les 55 mesures que comporte le CISR :
 - 27 (dont 11 principales) sont achevées ;
 - 11 mesures de nature législative ont été adoptées dans le cadre de la loi du 18 novembre 2016 pour la modernisation de la Justice du XXI^e siècle ;
 - 15 sont quasi-achevées, ou ont fait l'objet de modifications législatives ou d'un premier texte d'application ;
 - 13 sont en cours de réalisation.

Focus sur 3 mesures du plan du 26 janvier 2015

- l'abaissement du seuil de consommation d'alcool pour les conducteurs novices
→ ***entrée en vigueur le 1er juillet 2015***
- l'interdiction du port de tout dispositif émettant du son à l'oreille en conduisant (issue d'une recommandation du CNSR)
→ ***entrée en vigueur le 1er juillet 2015***
- l'application de la réglementation relative au taux de transparence des vitres latérales avant des véhicules (issue d'une recommandation du CNSR)
→ ***entrée en vigueur le 1er janvier 2017***

Focus sur quelques mesures du CLSR du 2 octobre 2015

22 mesures principales:

- **Intensifier la lutte contre les comportements dangereux:**
mesures 1 à 11
- **Protéger les plus vulnérables:**
mesures 12 à 16
- **Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique:**
mesures 17 à 19
- **Tous égaux devant la loi:**
mesures 20 à 22

33 mesures complémentaires

Intensifier la lutte contre les comportements dangereux

- **mesure 6 (associée à mesure 3)** : Etendre le nombre des infractions pouvant être constatées par la verbalisation sans interception (vidéoverbalisation ou radar) en commençant par le non-port du casque

→ ***entrée en vigueur le 31 décembre 2016***

- **mesure 7** : Elargir les possibilités de recours à l'éthylotest anti-démarrage (EAD) sur décision judiciaire (→ ***entrée en vigueur le 19 février 2017***) et création de l'EAD médico-administratif (→ ***entrée en vigueur le 1er décembre 2016 pour la préfiguration dans 3 départements***)

Protéger les plus vulnérables

- **mesure 14** : Conditionner la possibilité de conduire une moto d'une puissance supérieure à 35kW à une formation complémentaire qui ne pourra être effectuée qu'à l'issue d'une période de deux ans de permis A2

→ ***entrée en vigueur le 3 juin 2016***

- **mesure 15** : Afin de limiter les blessures graves, rendre obligatoire le port de gants certifiés pour les usagers de deux-roues motorisés

→ ***entrée en vigueur le 20 novembre 2016***

- **mesure 16** : Pour protéger les usagers de bicyclette de moins de 12 ans, rendre obligatoire pour eux le port du casque certifié

→ ***entrée en vigueur le 22 mars 2017***

Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique

- **mesure C16** : compléter la gamme des leviers de communication incitant au changement des comportements sur la route : → *réécriture, en vue de leur simplification et pour leur conférer une portée pédagogique, des courriers administratifs de retraits de points*

Tous égaux devant la loi

- **mesure 20A** : créer une contravention de non-révélation de l'identité du conducteur par le représentant d'une personne morale propriétaire du véhicule en infraction (contravention de 4e classe de 650 €)

→ **entrée en vigueur le 1er janvier 2017**

Les recommandations du CNSR majoritairement reprises dans les mesures du Gouvernement et mises en oeuvre

Entre 2012 et 2015, le CNSR a adopté en séance plénière

21 recommandations principales

*19 d'entre elles ont été reprises à son compte par le Gouvernement (soit plus de 90%),
soit intégralement (11),
soit partiellement ou faisant l'objet d'expérimentation (8)*

qui sont en grande majorité mises en oeuvre.

6 – Présentation de quatre rapports du comité des experts

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

Technologies et Sécurité Routière

- Objectifs du document
 - Etablir un état des lieux de l'efficacité des technologies automobiles dans la prévention du risque routier
 - Renforcer les pistes de prévention peu connues ou proposer de nouvelles pistes
- Document écrit et validé par le comité des experts
- Présenté lors d'une séance de la commission OTIR

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

CONTEXTE – 1. Efficacité

- Les systèmes de protection en cas de crash ou de prévention des accidents et d'aides à la conduite adressent aujourd'hui un nombre croissant de types d'impacts (frontal, latéral, arrière, retournement) et d'accidents (accidents de guidage, de contrôle, accidents dus à des erreurs ou des violations, accidents de voiture et de voiture contre d'autres usagers, etc.).
- De nombreuses études montrent un effet sécuritaire potentiel ou avéré pour beaucoup de ces systèmes. Ils sont par conséquent une voie prometteuse pour la sécurité routière.

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

CONTEXTE – 2. Exemples



Structure



Systèmes de retenue

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

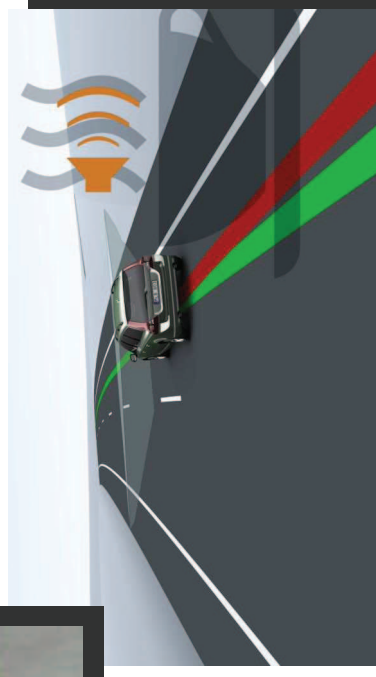
6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

CONTEXTE – 2. Exemples

Détection de l'angle mort



Contrôle de stabilité



Alerte de franchissement de voie

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

Opportunités

- La concurrence pousse à leur diffusion rapide et l'EuroNCAP ajoute constamment des étoiles à leur présence/performance sur les modèles neufs.
- Les principaux challenges à leur développement sont
 - leur coût
 - leur performance technologique,
 - leur bon usage par les conducteurs,
 - la formation des conducteurs à leur utilisation,
 - l'évaluation de leur efficacité leur sélection, leur priorisation, voire l'identification des effets éventuels homéostasiques du risque qu'ils sont censés diminuer.

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

Les Mesures Proposées

- Mesure 1. Identifier les différents leviers économiques pour promouvoir la diffusion et la démocratisation des technologies de sécurité de protection et d'évitement des collisions peu diffusées aujourd'hui par l'effet de leur coût élevé et du choix des acheteurs pour des options de vie à bord plus attractives.
- Ces leviers pourraient d'abord concerner les technologies qui ont a priori une efficacité élevée et un coût raisonnable (rapport efficacité / coût élevé)

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

Les Mesures Proposées

- Mesure 2. Développer les études d'efficacité des technologies sur la sécurité routière, par l'accroissement du financement de la recherche publique/privée, voire par la création d'un observatoire scientifique sur le sujet.
- Mesure 3. Développer des modules d'apprentissage de la conduite, en formation initiale ou continue, intégrant l'utilisation des technologies de sécurité préventive.
- Mesure 4. Développer les offres de car-sharing (encouragement des initiatives de type auto lib') et de co-voiturage avec des véhicules équipés des technologies de sécurité.

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

Conclusion

- Mesures difficiles à « chiffrer »
- Mesures qui renforcent et accélèrent un courant actuel de recherche et de déploiement des technologies automobiles
- Une étude récente a montré que, sur la diminution du nombre de tués constatée chaque année en France entre 2000 et 2010 (-48 % en 2010 par rapport à 2000), 6 points étaient dus aux progrès faits en matière de technologies de sécurité automobile.
- C'est prometteur si l'on considère que le taux de déploiement de ces technologies a été relativement faible
- Bien sûr, ces mesures sont à effet lent puisque l'équipement de technologies sécuritaires dans le parc ne concerne que les véhicules neufs

Conseil national de la sécurité routière

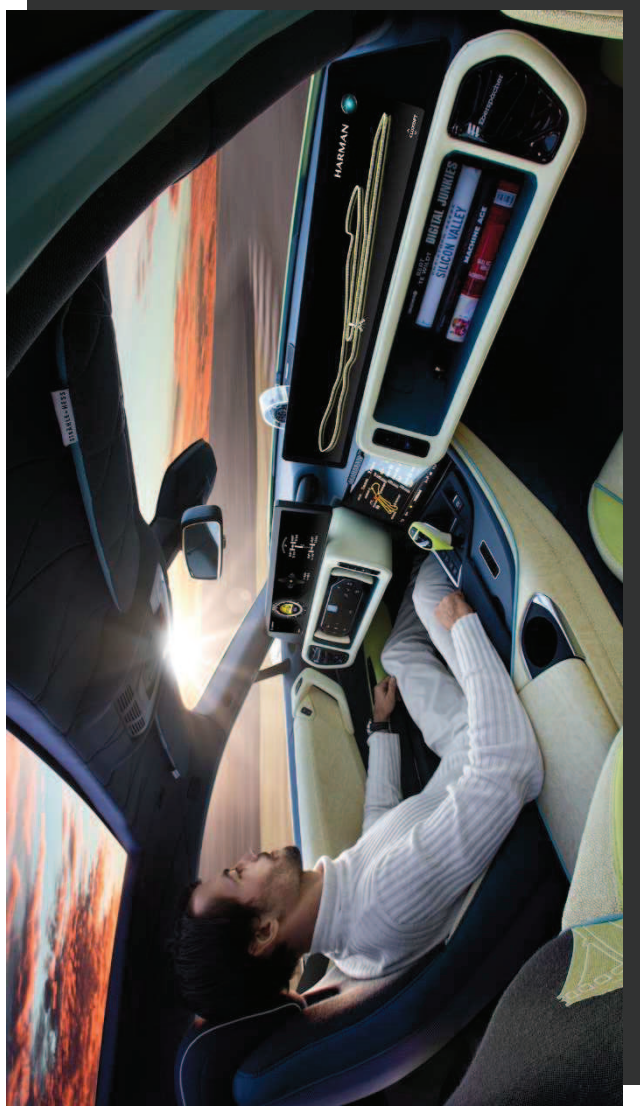
Vendredi 21 avril 2017

6-1 « Sécurité routière et sécurité automobile »

Conclusion

- La piste la plus médiatisée aujourd'hui

Le véhicule autonome...



.... A documenter par le nouveau Comité des Experts

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »

Ont contribué à ce rapport : Jean-Pascal Assailly, Dominique Bouton, Roger Braun, Yann Casteels, Marie-Line Gallenne, Emmanuel Lagarde, Sylvain Lassarre, Bernard Laumon, Damien Léger, Dominique Mignot, Michèle Muhlmann-Weill, Yves Page, Louis-Rachid Salmi, Philippe Toussaint et Pierre Van Elslande.

Nous remercions pour leur précieuse contribution, Christian Machu et Manuelle Salathé.

Rapport coordonné par Pierre Van Elslande
Chercheur à l'IFSTTAR

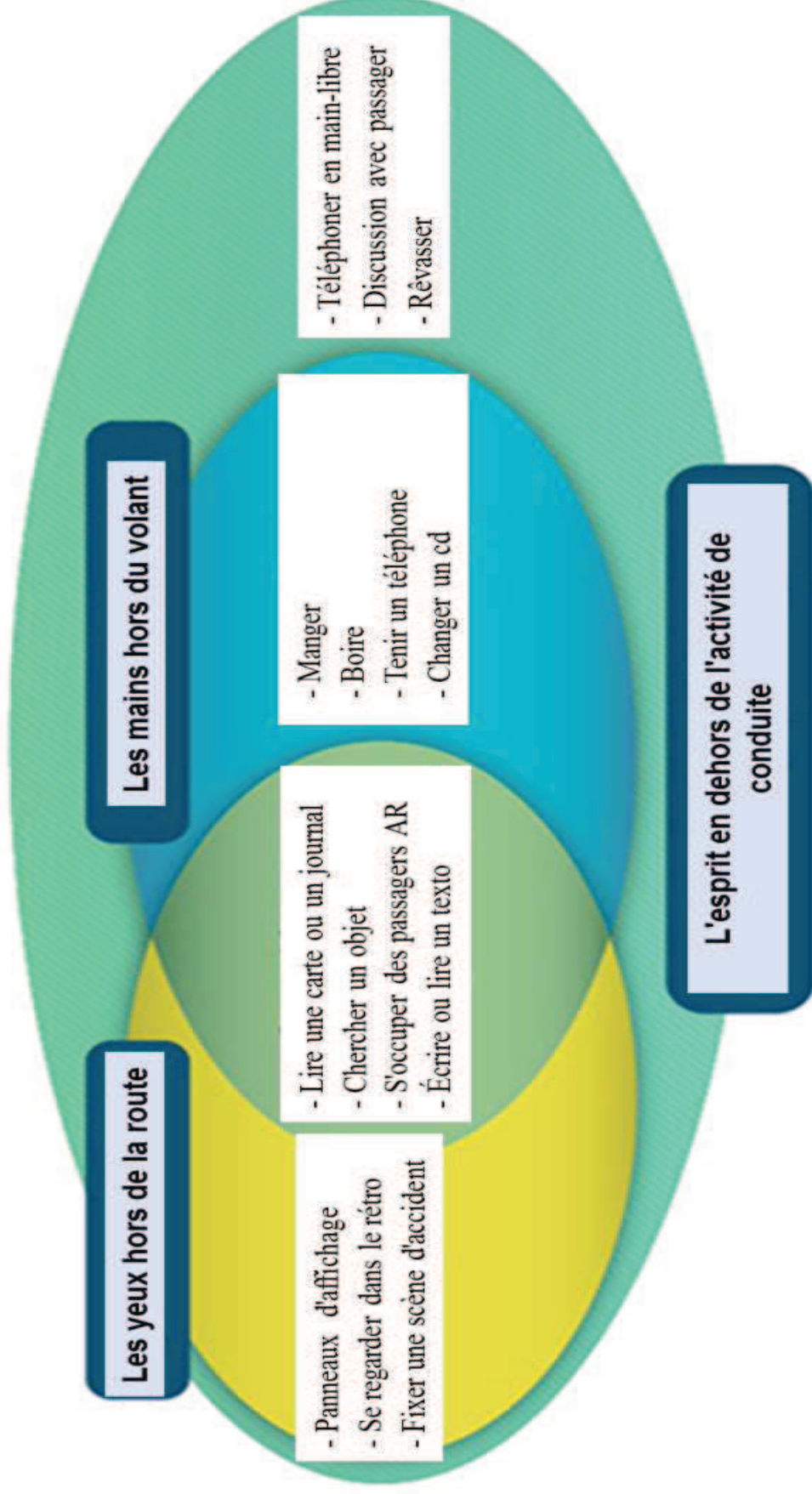
La grande majorité des conducteurs mettent en œuvre des activités secondaires variées.

Mais les ressources cognitives ne sont pas sans limite

Limite dans la possibilité de diviser efficacement
son attention entre des tâches concurrentes

- clarifier les notions
- bilan des enjeux
- proposer des pistes d'action

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »



Les différentes modalités de distraction en conduite

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »

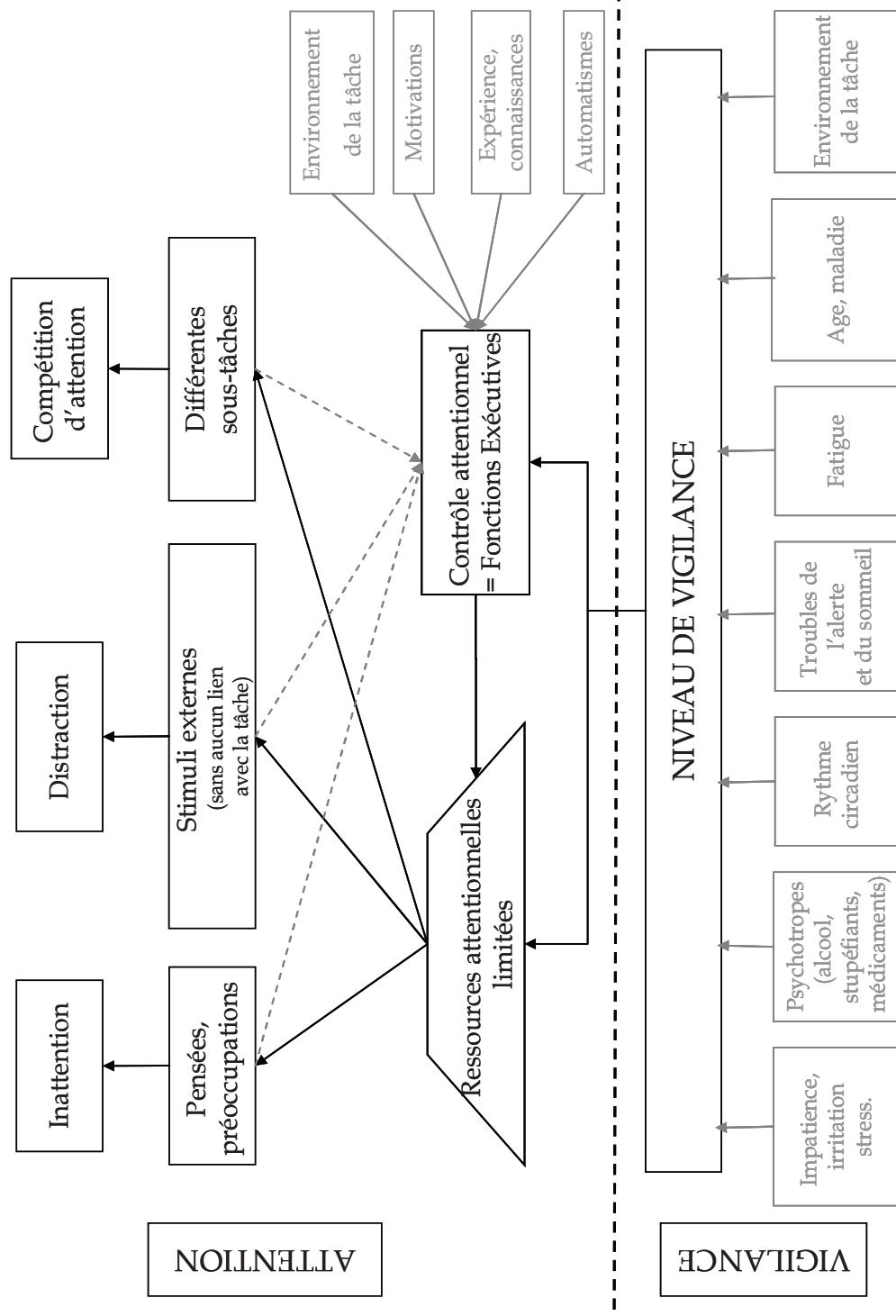
Conduite distraite = intérêt croissant

- Augmentation de la part relative (baisse des autres facteurs)
- Irruption de nouveaux comportements

Trois variantes:

- Inattention à la conduite (affectation insuffisante de ressources attentionnelles)
- Distraction par une activité annexe (interne ou externe au véhicule)
- Compétition d'attention entre sous-tâches de conduite

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »



6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »

Sources de données et nature des connaissances

- Observation des conducteurs et prévalence des distractions
- Etudes naturalistes
- Etudes des accidents et des victimes
- Aspects cliniques

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »

Usages du téléphone au volant

- *Consensus sur la nécessité de différencier les types d'usage*
- *Consensus en termes d'effet sur les performances de conduite*
- *Absence de consensus sur les adaptations*
- *Consensus en termes de risque d'accident*

En conclusion, une conversation téléphonique détourne l'attention des conducteurs.

Impact avéré sur les performances. Le risque pourrait être faible pour les conducteurs expérimentés mais la sensibilisation à ce risque reste importante.

Toute interaction manuelle avec un téléphone et toutes autres formes d'utilisation augmentent considérablement le risque.

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »

Voiture connectée et usager connecté : craintes et opportunité

Systemes de sécurité

Systemes d'assistance à la conduite

Systemes d'information trafic

Services liés aux transports (télépéage)

Autres services (infotainment, radio ...)

Réglementation

Normalisation

Recommandations

6-2 « Les défaillances d'attention en conduite »

Pistes d'action

1. Mieux connaître pour mieux prévenir
 - usages évolutifs
 - relancer les EDA
 - mise en relation des données temporelles téléphonique et des données temporelles accident
 - détection
 - source infrastructure
2. Favoriser une meilleure prise de conscience des risques
 - formation
 - réglementation
 - bandes rugueuses
3. Définir des conditions technologiques prévenant les risques liés à l'utilisation du téléphone au volant

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Somnolence = phénomène ordinaire

facteur humain d'accidents en lien avec

- privation de sommeil
- l'heure
- le travail à horaires irréguliers
- pathologies du sommeil
- traitements psychotropes

Comment l'apprécier ?

- moyens subjectifs
- moyens objectifs

connaissance
prévention
contrôle et responsabilité

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Ont contribué à ce rapport : Jean-Pascal Assailly, Dominique Bouton, Roger Braun, Yvan Casteels, Marie-Line Gallenne, Emmanuel Lagarde, Sylvain Lassarre, Bernard Laumon, Damien Léger, Dominique Mignot, Michèle Muhlmann-Weill, Yves Page, Louis-Rachid Salmi, Philippe Toussaint et Pierre Van Elslande.

Nous remercions pour leur précieuse contribution, Christian Machu et Manuelle Salathé.

Rapport coordonné par **Damien Léger**

Vice-président de la Société française de recherche et de médecine du sommeil

Note d'orientation

Axe 1: Prévenir la somnolence comme facteur de risque accidentel sur la route

Axe 2: Améliorer l'identification de la somnolence

Axe 3: Evaluer les technologies embarquée d'évaluation

Axe 4: Identifier l'interaction de la somnolence avec l'autres facteurs

Préambule théorique avec une bibliographie

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Axe 1. Prévenir la somnolence comme facteur de risque accidentel sur la route

Messages du type :

- Après un assoupissement une première fois, risque X10
- Dormir moins de 6 heures : X3
- Conduire la nuit = danger
- Attention aux médicaments (pictogrammes oranges et rouges)
- 75% des patients apnéiques ignorent le risque
- Somnolence : s'arrêter et faire une sieste
- Perceptions différentes : VL, PL, 2RM

Recommandation : favoriser la diffusion de ces informations, si possible ciblée

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Axe 2. Améliorer l'identification de la somnolence comme facteur de risque accidentel sur la route

Constat : facteurs mal individualisés et mal quantifiés

BAAC : séparer les champs « malaise » et « fatigue »

Données utiles : heures, responsabilité, type de collision (sans tiers), type de route

Recommandations :

- *Etablir un algorithme consensuel tenant compte de ces facteurs pour établir plus finement l'évaluation du risque somnolence*
- *Développer et valider les moyens d'appréciation de la somnolence sur les sites d'accident pour aider les forces de l'ordres à renseigner les fichiers dits APAM (auteurs présumés accidents mortels)*
- *Elargir le recueil de données détaillées*

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Axe 3. Evaluer les technologies embarquées d'évaluation de la somnolence

Constat : la somnolence n'est pas un facteur stable dans le temps. Pas de test biologique.
D'où l'intérêt des technologies embarquées

Recommandation :

Rendre obligatoire l'évaluation du dossier scientifique de ces dispositifs par un comité d'experts indépendants

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Constat : Le test de Maintien d'éveil est un test électro-encéphalographique qui est prévu à la nomenclature de la sécurité routière et réalisé en France dans plus de 60 centres du sommeil agréés par la Société Française de Recherche et Médecine du Sommeil SFRMS. Cette possibilité d'évaluation légale de la somnolence et vigilance **est mal connue**.

Recommandations :

- *Mieux appliquer la réglementation d'aptitude médicale à la conduite.*
- *Adresser systématiquement les conducteurs du groupe II victimes d'accidents liés à la somnolence dans des centres permettant la réalisation de test de maintien d'éveil*

6-3 « Somnolence et risque accidentel »

Axe 4. Identifier l'interaction de la somnolence avec d'autres facteurs de risque accidentel reconnus

Constat : les interactions sont mal connues

- Avec l'alcool
- Avec la vitesse
- Chez les 2RM (difficultés d'adaptation plutôt que endormissement)
- Interrelations avec l'attention et la distraction

Recommandation : mise en place d'appels d'offre de recherche

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Dossier sur les infrastructures

- Document prêt fin 2015
- 65 recommandations en management, hiérarchisation des réseaux et aménagement
- Groupe d'experts du domaine avec représentants collectivités et monde professionnel
- Validé par le comité des experts
- Analysé et repris par la commission OTIR
- Diffusé auprès de plusieurs associations et retours de ASTD, AMF, AITF

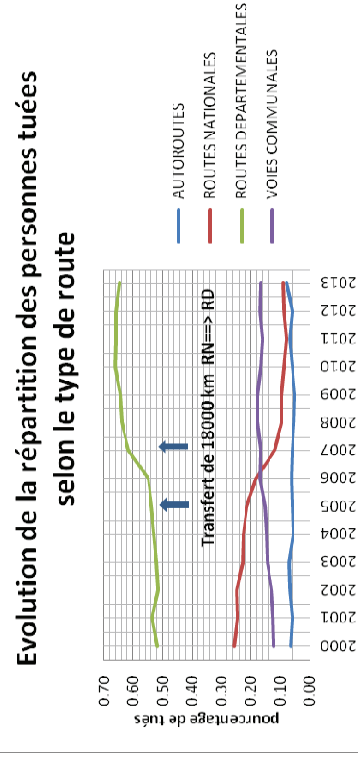
Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Contexte et cibles

- Un patrimoine d'infrastructures long et dense :
 - en million de km : 1  / 0,6 
 - en km/million d'hab. : 16000  / 14500  / 7900 
- Exploiter les meilleurs gisements pour répondre aux enjeux
 - 56 % de la mortalité routière en 2015 sur les routes bidirectionnelles
 - Plus de tués dans les petites agglomérations (< 50000 hab.) :
 - entre 300 à 400 tués / 100 accidents vis-à-vis de 50 à 110 tués pour les autres



Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Ambitions

- Partager au mieux les efforts entre les différents acteurs
 - Usagers en termes de comportement
 - Engagement des élus par des objectifs à atteindre
 - Contributions organisationnelles et opérationnelles des gestionnaires
 - Soutien financier par l'Etat (recettes CSA)
- Proposer des recommandations acceptables globalement

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Management des acteurs

- simplifier la répartition des pouvoirs de police
- coordonner le développement des règles de l'art (COMOAR)
- concerter tous les acteurs de la sécurité au niveau du territoire départemental y compris les commissions consultatives participatives
- fixer des objectifs de sécurité routière aux départements et intercommunalités (programme d'actions concerté, priorisé et garanti budgétairement)
- communiquer annuellement sur l'accidentalité et son évolution / assemblée délibérante
- dédier les recettes du CSA exclusivement à la réalisation d'actions en faveur de la sécurité routière

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Gestion de la sécurité

- interurbain
 - adapter et simplifier les études d'enjeux et les méthodes de diagnostic : applicables à tout type de réseau
 - rendre obligatoire les études de sécurité sur le réseau départemental
- urbain
 - inciter les communes à réaliser des études d'enjeux et de diagnostics
 - élaborer un guide méthodologique d'inspection de sécurité routière
 - évaluer les conditions optimales pour que enjeux, diagnostic et inspections soient réalisées

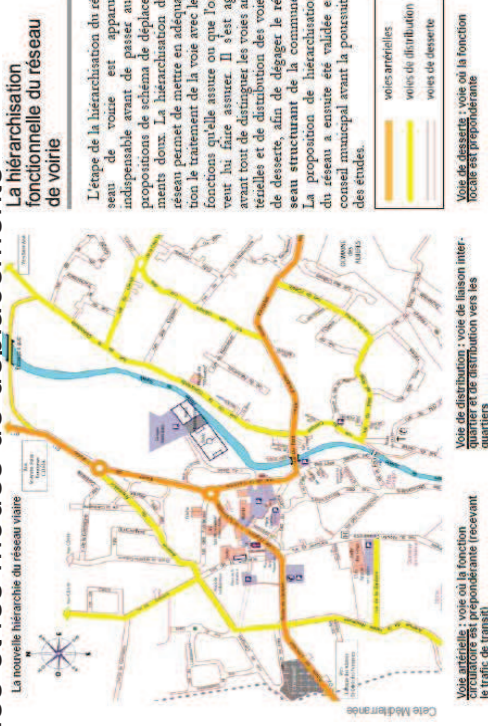
Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Classification des routes bidirectionnelles et des rues

- Partager une classification « unique » des réseaux selon leur fonctionnalité (routes bidirectionnelles et voies urbaines) et la rendre lisible pour les usagers
- interurbain
 - définir et mettre en œuvre une classification unique des routes bidirectionnelles
 - évaluer la cohérence entre la classification des routes et son interprétation par les usagers
- urbain
 - inciter l'ensemble des « collectivités urbaines » à planifier une classification de leurs rues selon les usages des voies et les modes de déplacements



Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Gestion de la vitesse

- Cohérence entre fonctionnalité, environnement de la voie et vitesses pratiquées (comportements et VMA)
 - interurbain
 - rendre cohérentes les VMA aux classes de routes bidirectionnelles :
 - 90 km/h pour des **routes principales** pour la circulation interdépartementales
 - 80 km/h pour les **routes ordinaires**
 - 70 km/h pour les routes de desserte ou de vie locale ou à vocation touristique
- urbain
 - demander aux maires d'adapter la VMA des voies de leur agglomération en fonction de leur classification

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »



Aménagements et équipements Milieu interurbain

- route lisible
 - rendre homogènes les routes d'une même classe
 - Mesurer par des inspections et traiter le risque de prise à contre-sens sur les routes à chaussées séparées
- route qui alerte
 - installer des lignes d'alerte sonores en axe et en rives sur les routes bidirectionnelles principales les plus risquées / sorties de route
- route qui pardonne
 - identifier et traiter les obstacles latéraux agressifs sur les zones prioritaires
 - séparer physiquement les flux de circulation sur des zones à fort enjeu de collisions frontales

Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Aménagements et équipements

Milieu urbain

- Pour les collectivités subventionnées, rendre obligatoire :
 - une charte d'aménagement de leurs espaces publics selon les préconisations de la doctrine technique nationale
 - une inspection régulière des triangles de co-visibilité au niveau intersections et en amont des passages piétons
- Sinon inciter à :
 - réduire le nombre de files de circulation ou la vitesse là où se concentrent les conflits associés à des masques à la visibilité dus à des véhicules
- Transition interurbain / urbain
 - aménager en priorité les entrées d'agglomérations présentant un risque au vu des résultats de l'inspection de sécurité



Conseil national de la sécurité routière

Vendredi 21 avril 2017

6-4 « Infrastructures urbaines et interurbaines, management et actions pour la sécurité des routes et des rues »

Expérimentation pour favoriser l'innovation

- Inciter à l'expérimentation pour et sur la route de façon à favoriser l'émergence d'innovations, tout en évaluant les gains possibles en termes de sécurité
- Recueillir les bonnes pratiques en matière de signalisations
- Organiser la mise en mémoire et la valorisation des données recueillies pas les ITS

7 – Présentation du contenu des lettres de mission des commissions

Commission n°1 « Usagers vulnérables » :

La notion d'usagers vulnérables s'entend au sens large: piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDP, conducteurs et passagers des 2 et 3 roues motorisés. Et d'une manière générale les plus jeunes usagers.

3 AXES PRINCIPAUX:

- 1° Le partage de l'espace public pour une sécurité accrue
- 2° La détectabilité des plus vulnérables et les équipements de protection
- 3° La sécurité des transports collectifs d'enfants

7 – Présentation du contenu des lettres de mission des commissions

Commission n°2 « Education routière et risque routier professionnel » :

Continuum éducatif ciblé sur les jeunes, la formation initiale et continue.
Stratégies pour endiguer les risques routiers professionnels

3 AXES PRINCIPAUX:

1° Le volet général de l'éducation routière

2° La formation ciblée sur les professionnels (monde de l'entreprise et du secteur public)

3° La lutte contre le risque routier professionnel

7 – Présentation du contenu des lettres de mission des commissions

Commission n°3 « Véhicules, technologies innovantes, infrastructures » :

Le développement des nouvelles technologies s'accélère, les véhicules sont de plus en plus connectés et automatisés.

2 AXES PRINCIPAUX CIBLES SUR LES VEHICULES:

1° L'apport des nouvelles technologies au bénéfice de la sécurité routière

2° Les enjeux liés à l'avancée du véhicule autonome

2 AXES PRINCIPAUX CIBLES SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES:

1° Les problématiques actuelles des infrastructures

2° Les infrastructures en devenir

7 – Présentation du contenu des lettres de mission des commissions

Commission n°4 « Santé et Déplacements sur la route » :

Les interactions entre l'usage de la route, l'état de santé et les comportements des usagers.

3 AXES PRINCIPAUX:

1° Le vieillissement de la population

2° L'état de santé et les altérations du comportement

3° Les secours et soins d'urgence aux victimes de la route

8 – Questions diverses