

## Sécurité routière, comment retrouver une dynamique de progrès ?

**Yves Goasdoué**

Président du Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

*Intervention lors du webinaire du MAP du 15 octobre 2026*

*Transcription éditorialisée*



### Le CNSR, une instance de concertation au service de la décision publique

Le Conseil national de la sécurité routière est, sur le plan réglementaire, l'instance officielle de conseil du gouvernement en matière de sécurité routière.

On l'a parfois appelé le « Parlement de la sécurité routière ». Cette expression est cependant abusive, puisque le CNSR ne prend pas de décisions. Celles-ci relèvent évidemment du Parlement et du gouvernement.

Pour autant, son influence est réelle. Sur les derniers Conseils interministériels de la sécurité routière auxquels j'ai participé, entre 70 et 80 % des mesures proposées et adoptées par le gouvernement étaient inspirées des travaux du Conseil national.

Le CNSR rassemble une très grande diversité d'acteurs : parlementaires, élus territoriaux, représentants du monde de la formation et des auto-écoles, assureurs, associations d'automobilistes, de cyclistes, de piétons ou de victimes, gestionnaires de voirie, professionnels, représentants du monde médical et des services d'urgence.

Il est organisé autour de trois commissions permanentes. La première traite principalement de l'éducation routière et de l'apprentissage tout au long de la vie. La deuxième est consacrée aux infrastructures et au partage de la route. La troisième s'intéresse notamment aux questions de santé, d'addictions et de victimes.

Nous avons également la chance de pouvoir nous appuyer sur un Comité des experts, composé de personnalités indépendantes qui produisent des études de grande qualité.

La dernière étude réalisée portait sur le vélo et la prochaine doit concerner les addictions.

Ces travaux sont essentiels pour le bureau du CNSR, car ils permettent d'objectiver les recommandations que nous adressons au gouvernement.

Lorsqu'on propose une mesure aux pouvoirs publics, il faut être capable d'expliquer précisément pourquoi elle est nécessaire. Sans cette démonstration, il est difficile de convaincre un gouvernement de l'adopter, et plus difficile encore de la mettre en œuvre.

Je tiens donc à souligner l'importance du travail du Comité des experts et de son président, Emmanuel Lagarde.

Le CNSR n'est pas une instance facile à conduire. Les points de vue qui s'y expriment peuvent être radicalement opposés, tout comme les centres d'intérêt de ses membres. Mais cette diversité fait également sa richesse.

### **Des progrès considérables, obtenus grâce à des décisions courageuses**

Dans les années 1970, il n'existait pas véritablement de politique structurée de sécurité routière.

Nous sommes passés de 18 034 personnes tuées sur les routes en 1972 à un niveau très inférieur aujourd'hui. Il ne faut pas oublier non plus les blessés graves, dont les conséquences peuvent être considérables.

Ces progrès ont été obtenus alors même que le nombre de kilomètres parcourus a fortement augmenté.

Les politiques publiques de sécurité routière ont donc produit des résultats incontestables.

Mais il faut rappeler que chacune des grandes décisions prises a nécessité du courage politique, quelle que soit la couleur des gouvernements concernés.

À chaque fois, les mesures ont été dénoncées comme des atteintes aux libertés individuelles ou comme des dispositifs destinés à rapporter de l'argent.

Cela a été le cas lors de l'obligation du port de la ceinture de sécurité. Certains affirmaient alors qu'ils risquaient de brûler dans leur voiture parce qu'ils ne pourraient plus en sortir.

Nous avons retrouvé les mêmes réactions avec les contrôles automatisés de vitesse, les mesures contre l'alcool au volant, puis contre les stupéfiants et les différentes sources de distraction.

Aujourd'hui, le téléphone au volant constitue l'un des principaux facteurs de distraction.

Toutes ces décisions ont suscité des oppositions. Pourtant, elles ont contribué à améliorer considérablement la sécurité routière.

### **Une stagnation préoccupante, mais aucune fatalité**

Il faut maintenant regarder la situation actuelle sans détour.

Depuis une bonne dizaine d'années, nous stagnons. Nous sommes sur une sorte de plateau que l'on n'ose pas appeler un plafond de verre.

La sécurité routière n'est plus suffisamment présente sur le devant de la scène publique.

Je pense notamment que la mesure des 80 km/h a, d'une certaine manière, vacciné les décideurs publics contre de nouvelles initiatives.

Ils ont évidemment beaucoup d'autres préoccupations, mais ils s'interrogent désormais davantage sur la capacité d'une mesure à être entendue, comprise et acceptée par la population.

C'est un véritable sujet.

Pour autant, je ne crois absolument pas à l'existence d'un plafond de verre.

Dix personnes tuées chaque jour et quarante-six blessés graves dont certains conserveront des séquelles toute leur vie, ce n'est tout simplement pas acceptable.

Lorsque nous comparons nos résultats à ceux de pays européens voisins, disposant de réseaux routiers comparables, nous constatons que nous pouvons faire mieux.

Je refuse donc l'idée selon laquelle nous aurions atteint une limite au-delà de laquelle il serait impossible de progresser.

Il n'y a aucune fatalité.

### **Ne pas opposer les usagers, mais agir sur tous les leviers**

Il n'existe pas de recette miracle en matière de sécurité routière.

Nous devons nous garder de toute forme de pensée magique qui consisterait à croire qu'une seule mesure pourrait résoudre l'ensemble des difficultés.

Je suis également convaincu qu'opposer les catégories d'usagers les unes aux autres ne sert à rien.

Lorsqu'on discute avec des personnes qui ne sont pas spécialistes de la sécurité routière, on entend souvent que les cyclistes font n'importe quoi. D'autres mettent en cause les motocyclistes, les piétons ou les conducteurs les plus âgés.

Ce raisonnement n'a pas de sens.

D'abord parce que nous sommes alternativement automobilistes, piétons, cyclistes ou utilisateurs d'autres modes de déplacement.

Ensuite parce que les statistiques ne justifient pas cette manière d'opposer systématiquement les usagers.

Il faut au contraire agir sur l'ensemble des leviers disponibles.

Et, parmi ces leviers, il en est un qui me paraît absolument fondamental : **le changement des comportements, dès le plus jeune âge.**

### **L'éducation au risque doit commencer dès l'enfance**

Nos statistiques de sécurité routière sont extrêmement marquées par le sexe.

Environ les trois quarts des personnes tuées ou blessées, ainsi qu'une proportion comparable des personnes présumées responsables d'accidents, sont des hommes.

Cela nous oblige à nous interroger sur les représentations et les comportements.

Il faut travailler sur ces questions dès l'enfance.

Mais l'objectif ne doit pas être simplement d'apprendre aux jeunes les règles du Code de la route. Il faut leur faire comprendre la réalité du risque, pour eux-mêmes comme pour les autres.

C'est un constat que nous avons notamment formulé dans l'une des recommandations adoptées à l'occasion du 25e anniversaire du CNSR. Je l'avais également indiqué à l'Inspection générale de l'administration.

Nous n'avons pas suffisamment investi dans la formation à la sécurité routière dès le plus jeune âge.

### **Un continuum éducatif encore trop hétérogène**

À l'école primaire, l'Attestation de première éducation à la route, l'APER, constitue un dispositif plutôt satisfaisant dans son principe.

Mais sa mise en œuvre reste insuffisamment homogène sur le territoire.

Au collège, les attestations scolaires de sécurité routière, l'ASSR 1 en cinquième et l'ASSR 2 en troisième, sont très perfectibles.

Nous ne disposons pas d'un référentiel national suffisamment structuré sur ce qu'il convient de transmettre aux jeunes, non seulement en matière de règles, mais surtout en matière de compréhension du risque.

Cette absence de référentiel contribue à une grande hétérogénéité des pratiques selon les territoires.

La situation est encore plus préoccupante au lycée.

C'est pourtant une période essentielle, puisque les jeunes approchent de l'âge auquel ils pourront prendre le volant.

Or, ce qui est prévu se limite essentiellement à une demi-journée de sensibilisation pendant les trois années de lycée.

Ce n'est pas suffisant.

Nous avons donc considéré que cette situation ne pouvait pas perdurer.

Parmi les mesures proposées par le CNSR figure notamment l'intégration de l'ASSR 2, en classe de troisième, comme une matière à part entière du brevet des collèges.

Je suis convaincu que l'éducation constitue l'un des leviers les plus importants de la sécurité routière et qu'elle doit commencer le plus tôt possible.

### **Redonner toute sa place à la conduite accompagnée**

Il existe également des mesures plus directement liées à l'apprentissage de la conduite.

L'abaissement à 17 ans de l'âge d'obtention du permis B a, selon moi, affaibli l'intérêt d'une très bonne mesure : la conduite accompagnée.

Je pense qu'il faut parvenir à promouvoir de nouveau cette formule.

Elle présente plusieurs avantages.

D'abord, elle permet au jeune conducteur de prendre conscience du risque avec l'aide d'un accompagnant, souvent un adulte de sa famille.

Ensuite, elle lui permet d'acquérir de l'expérience dans des circonstances de conduite très diverses : la nuit, sur autoroute, par mauvais temps ou dans des environnements qu'il ne connaît pas.

Nous savons que la conduite accompagnée contribue à réduire l'accidentalité des jeunes conducteurs, particulièrement celle des jeunes hommes, qui constituent une population fortement exposée.

Elle présente également des avantages économiques, avec un permis et une assurance moins onéreux.

Pour renforcer ce dispositif, nous avons recommandé de rendre l'apprentissage du Code de la route accessible dès 14 ans.

Le gouvernement s'est montré favorable à cette orientation, mais des réserves ont été exprimées concernant le début de la formation en auto-école.

Je pense que c'est une erreur.

Il faut construire un véritable continuum de formation.

L'idée serait de permettre l'apprentissage du Code et la formation initiale entre 14 et 15 ans, sans abaisser l'âge de début de la conduite accompagnée, qui resterait fixé à 15 ans.

Cela permettrait au jeune conducteur de bénéficier de deux années effectives de conduite accompagnée avant de pouvoir conduire seul à 17 ans.

### **Les nouveaux modes de déplacement imposent une meilleure sensibilisation au risque**

Nous avons également un véritable sujet avec le développement des engins de déplacement personnel motorisés, notamment les trottinettes électriques.

Les accidents graves et les décès impliquant ces nouveaux modes de déplacement nous obligent à réagir.

Je suis d'ailleurs personnellement confronté à cette réalité. Cet après-midi, je dois assister aux obsèques d'un jeune de 15 ans, décédé après avoir été percuté par un bus dans ma ville, quelques jours auparavant.

Ce type de drame donne une dimension très concrète aux chiffres que nous commentons.

Dans plusieurs départements, des initiatives sont prises pour rendre le port du casque obligatoire en ville.

Mais la question ne se limite pas au casque.

Nous avons notamment recommandé de renforcer la sensibilisation au risque pour les utilisateurs de ces engins.

Cette sensibilisation pourrait passer par le Code de la route ou par un autre dispositif. Je ne suis pas attaché à une solution unique.

En revanche, nous ne pouvons pas laisser de jeunes utilisateurs circuler sur la voie publique avec des trottinettes électriques sans qu'ils aient acquis une connaissance minimale des risques auxquels ils s'exposent et des règles qu'ils doivent respecter.

La question des équipements de protection et du casque doit également être examinée.

Je sais que les avis sont très divergents sur ce sujet, mais cela ne doit pas nous empêcher d'en débattre.

Ces interrogations concernent aussi les vélos à assistance électrique et les vélos traditionnels.

Il faut naturellement tenir compte de pratiques très différentes selon que l'on circule en milieu urbain dense, en zone rurale ou dans des territoires semi-ruraux.

L'objectif doit rester le même : permettre aux usagers de comprendre et d'accepter les mesures de prévention adaptées à leurs pratiques.

### **Évaluer sa capacité à conduire tout au long de la vie**

Un autre enjeu important concerne la capacité à conduire tout au long de la vie.

Nous avons travaillé sur cette question, notamment dans le cadre de la transposition d'une directive européenne.

Pour ma part, je suis très favorable au principe de l'auto-évaluation.

Il s'agit d'un sujet extrêmement complexe, mais nous ne pouvons pas éviter la question de l'aptitude à la conduite.

Ce n'est pas parce qu'une personne a obtenu son permis à 17 ans qu'elle conserve nécessairement, tout au long de son existence, les mêmes capacités à conduire.

Et cette question ne concerne pas uniquement les seniors.

Nous devons donc réfléchir à des dispositifs qui permettent à chacun d'évaluer ses capacités de manière responsable au fil de sa vie.

### **Territorialiser les politiques publiques de sécurité routière**

Enfin, je pense que nous arrivons au terme d'une certaine conception des politiques publiques de sécurité routière.

Nous ne pouvons plus nous contenter de politiques exclusivement verticales, fondées sur de grandes décisions nationales appliquées uniformément.

Si nous voulons continuer à progresser, il faut désormais agir avec davantage de finesse.

Cela suppose de territorialiser les politiques publiques de sécurité routière.

Dans chaque préfecture, il faut renforcer les documents généraux d'orientation et les plans annuels d'action.

Il faut également aider les associations et les municipalités à placer la sécurité routière au cœur des débats locaux.

Les réalités des territoires ne sont pas identiques. Les infrastructures, les pratiques de mobilité et les populations exposées diffèrent.

Il est donc nécessaire d'adapter les actions aux situations rencontrées sur le terrain.

### **Remettre la sécurité routière au premier plan**

Je voudrais terminer sur une conviction.

Il n'y a aucune fatalité à ce que nous restions au niveau actuel de mortalité routière et d'accidents graves.

Il n'y a aucune fatalité à ce que des personnes continuent de subir des blessures dont elles conserveront les séquelles toute leur vie.

Nous avons démontré, au cours des dernières décennies, que des progrès considérables étaient possibles.

Nous pouvons encore en accomplir.

Mais cela suppose de mobiliser l'ensemble des leviers disponibles, de renforcer l'éducation, de mieux prendre en compte les nouveaux usages, d'agir au plus près des territoires et, surtout, de remettre la sécurité routière sur le devant de la scène publique.

