

11.05.2015 - Intervention de M. Bernard Cazeneuve devant le conseil national de la sécurité routière

11 mai 2015

Assemblée nationale, le 11 mai 2015.

Seul le prononcé fait foi.

Messieurs les Parlementaires,
Monsieur le Président du Conseil national de la Sécurité routière,
Monsieur le Délégué interministériel à la Sécurité routière,
Messieurs les Présidents de commission du CNSR,
Mesdames et Messieurs,

Le 16 juin 2014, j'avais pris l'engagement de revenir à votre rencontre et de répondre aux invitations que vous pourriez m'adresser. Je veux donc vous remercier, Monsieur le Président, pour cette nouvelle invitation, à laquelle j'ai bien sûr répondu avec plaisir.

J'avais alors insisté, en juin dernier, sur la conception étendue que je me faisais de ma responsabilité, en tant que ministre de l'Intérieur, à l'égard de la sécurité des Français.

Naturellement, parmi les missions assurées par le ministère de l'Intérieur, le combat contre le terrorisme, la lutte contre la délinquance, ou encore les secours apportés aux populations frappées par des catastrophes, concentrent le plus souvent l'attention des médias. A mes yeux, la sécurité routière constitue une priorité du même ordre.

Il y a près d'un demi-siècle, le 1er juin 1966, le gouvernement de Georges Pompidou adoptait le premier plan d'ensemble de lutte contre l'insécurité routière. Les mesures qu'il comportait, préparées par le ministre de l'équipement Edgar Pisani, peuvent nous sembler aujourd'hui relativement modestes : élimination de 1500 points noirs, limitation à 90 Km/h de la vitesse pour les conducteurs débutants, visite technique périodique des véhicules, port du casque obligatoire sur les routes pour les motards... L'adoption de ces mesures ne se fit pourtant pas alors sans débat, ni réticences. Alain Peyrefitte rapporte que le scepticisme de Georges Pompidou faisait contraste avec la grande fermeté de son ministre de l'Intérieur, Christian Fouchet. Le général de Gaulle mit fin au débat en marquant qu'il ne pouvait y avoir de « consentement au massacre sur les routes. »

Fort heureusement, au terme de près de 50 ans de combat contre l'insécurité routière, la dimension de ce « massacre sur les routes », qui faisait encore en 1966 12 000 morts par an, n'est plus la même. Mais les morts d'aujourd'hui ne sont pas moins insupportables et l'engagement que nous devons marquer pour faire diminuer leur nombre n'est pas moins pressant. Je connais votre résolution. Je m'en félicite. Et vous devez savoir que je la partage. Il me revient, et à personne d'autre, de définir une stratégie, de mettre en œuvre des mesures et de donner les moyens nécessaires à mes services pour mener ce combat contre l'insécurité routière. Mais je sais pouvoir compter sur votre soutien pour atteindre l'objectif que nous nous sommes fixés et ramener en 2020 à moins de 2000 le nombre des morts sur les routes de France.

*

Les résultats enregistrés en 2014 ne sont pas, comme vous le savez, à la hauteur de cet objectif. Le nouveau Délégué interministériel à la Sécurité routière, Emmanuel BARBE, présentera très bientôt les chiffres définitifs de l'année écoulée. Il a toute ma confiance. Je le connais bien et j'apprécie ses qualités d'analyse, sa rigueur et sa persévérance. Je ne l'ai pas choisi par hasard. Il a un rôle majeur dans la stratégie que j'ai décidée.

Les chiffres qu'il rendra bientôt publics ne seront pas fondamentalement différents de ceux qui résultent des données provisoires annoncées en janvier. Nous constatons ainsi une regrettable augmentation du nombre de morts sur la route (+ 3,7%) par rapport à l'année 2013, soit environ 120 personnes supplémentaires qui ont perdu la vie.

C'est pour infléchir cette tendance que j'ai souhaité mettre en œuvre une méthode précise, rigoureuse et globale.

J'entends çà et là des discours qui tendent à démontrer qu'il faut, et qu'il suffit, de prendre une mesure pour que la mortalité sur la route chute subitement. J'entends aussi des discours selon lesquels il n'est possible de faire baisser la mortalité sur les routes qu'en prenant des mesures radicales et qu'il suffit pour cela d'en trouver de nouvelles chaque année.

J'aimerais que la réalité soit si simple. J'aimerais qu'il suffise, comme cela était encore le cas en cette année 1966 que j'évoquais à l'instant, ou en 1978 lorsqu'un taux d'alcoolémie maximal a été défini pour la première fois, d'appliquer de façon uniforme une mesure, ou un paquet de mesures fortes, pour faire baisser de façon presque immédiate le nombre des accidents et des décès. Mais la réalité est que nous sommes parvenus à la fin d'un cycle et que le volontarisme, s'il demeure bien entendu indispensable, ne suffit plus à lui seul à obtenir des résultats en matière de sécurité routière. Il nous faut faire preuve désormais de davantage de rigueur, d'imagination et de persévérance. Il nous faut accepter la complexité des causes de l'insécurité routière et nous doter des bons outils pour la combattre avec succès, sans se contenter des postures et des incantations. Le courage politique, le vrai, consiste à sortir des sentiers battus, des postures convenues, des clivages médiatiquement entretenus pour prendre la juste décision. Car que vaut le courage s'il n'est pas garanti de l'efficacité ? La sécurité de nos concitoyens est à ce prix.

Pour atteindre notre objectif, il nous faut donc aujourd'hui définir une stratégie précise, appuyée sur un diagnostic rigoureux, qui retienne des priorités et qui embrasse l'ensemble des moyens d'actions possibles, qu'il s'agisse de la formation, de la prévention ou de la répression. Nous ne devons rien négliger et utiliser au contraire tous les effets de levier possibles.

Pour atteindre notre objectif, nous devons également effectuer un suivi rigoureux, département par département, des efforts consentis et des résultats obtenus. C'est pourquoi j'ai voulu mettre en place des tableaux de bord départementaux qui permettent aux préfets d'avoir en temps réel une vision complète des moyens spécialisés déployés pour lutter contre l'insécurité routière. C'est ainsi que les forces de sécurité gagneront en efficacité. Quant à moi, je pourrai évaluer avec précision les effets des mesures que nous prenons, ainsi que leur mise en œuvre à l'échelle locale, afin de les adapter sans attendre si nécessaire.

Pour atteindre notre objectif, nous devons encore faire preuve de pédagogie et rechercher un point d'équilibre dans la mise en place de mesures nouvelles. Je crois aux vertus et même à la nécessité de la fermeté lorsque des vies humaines sont en jeu. Mais je crois également que l'on ne fait rien de durable sans se donner la peine de convaincre et sans emporter l'adhésion des citoyens concernés. La sécurité routière doit être l'affaire de tous. Elle doit mobiliser tous les citoyens. C'est la raison pour laquelle je privilégie une méthode globale qui les sensibilise plutôt qu'une décision qui les placerait en hostilité à la cause que nous devons défendre ensemble.

Pour atteindre nos objectifs, nous devons être en mesure d'analyser de façon beaucoup plus précise les facteurs de risques. C'est aussi pourquoi j'ai demandé une modification de la grille des causes d'accidents, sur laquelle nous fondons désormais notre analyse. Elle comprend maintenant 14 critères, et non plus 5 comme c'était le cas auparavant. L'époque où près de 40% des accidents mortels n'entraient dans aucune des catégories utilisées est donc bel et bien finie.

Nous pouvons donc entrer dans une nouvelle phase du combat contre l'insécurité routière, dotés de nouveaux outils et en appliquant une nouvelle méthode, fondée sur l'analyse différenciée des causes d'accidents, sur une cartographie des risques et des moyens, sur le volontarisme et sur la pédagogie.

C'est dans cet esprit que j'ai annoncé, comme vous le savez, en janvier dernier les 26 mesures arrêtées par le Gouvernement dans le cadre du Plan national de sécurité routière.

Le CNSR a joué dans l'élaboration de ce plan un rôle important de proposition dont je tiens à vous remercier. Ainsi, onze de ces 26 mesures s'inspirent directement des recommandations que vous

avez adressées au Gouvernement.

Ce plan, conçu de façon collective, constitue désormais notre feuille de route. Mais ce n'est pas un plan « pour solde de tout compte ». Conformément à la méthode que j'indiquais et en fonction des résultats observés, nous devons être en mesure d'adapter ses dispositions aux évolutions de la technologie et des comportements.

*

Aujourd'hui, où en sommes-nous ?

Sur ces vingt-six mesures, dix sont d'ores et déjà entrées en application, tandis que huit autres seront mises en œuvre dès la fin du premier semestre 2015.

Les campagnes de communication destinées aux deux roues motorisés ont été lancées. La toute dernière en date a débuté mercredi dernier, avec un film d'Erick ZONCA, projeté pendant deux semaines dans 600 cinémas de France et qui a reçu un très bon accueil, notamment sur Internet avec près de deux millions de visionnages. Nous devons continuer à sensibiliser les conducteurs, à les appeler à une vigilance de tous les instants, de façon à les amener à proscrire les comportements qui peuvent conduire à des accidents.

Les prochaines campagnes concerneront l'ensemble des usagers de la route et porteront sur les nouveaux comportements à risques. Je pense aux pratiques addictives, ainsi qu'aux dangers de l'utilisation au volant des smartphones, que le conducteur téléphone ou bien envoie des SMS. Ces campagnes de sensibilisation permettront ainsi de mieux faire comprendre les dispositions que nous avons prises au sujet des oreillettes.

Toujours sur le volet « communication », le site Internet du CNSR, pour lequel le ministère de l'Intérieur a mobilisé les ressources nécessaires, fonctionne désormais parfaitement. Parallèlement, une rubrique « A l'épreuve des faits » a été mise en place sur le site Internet de la Sécurité routière pour lutter contre la désinformation. Cette rubrique continuera à être alimentée et mise à jour régulièrement, dans un souci constant d'exactitude et de précision.

Par ailleurs – et j'en viens aux décisions que je qualifierais « de terrain » –, nous avons commencé à uniformiser les plaques des deux roues motorisés, en application de l'une de vos recommandations. L'arrêté a été publié en février. Cette mesure permettra de lutter contre toute variation de taille ou de position susceptible de nuire à l'identification du véhicule incriminé. A terme, c'est la qualité des contrôles qui s'en trouvera améliorée. L'égalité de traitement de nos concitoyens en sera évidemment renforcée.

D'autres progrès ont été réalisés. La réglementation sur l'utilisation des supports de panneau à sécurité passive a ainsi été modifiée il y a quelques semaines. La nouvelle réglementation permettra de faciliter leur implantation, par là même de réduire l'utilisation des glissières de protection de la signalisation, qui mettent en danger les conducteurs de deux-roues motorisés en cas d'accident.

Je pense aussi à la modernisation du parc des radars, grâce notamment au lancement du marché relatif aux radars chantiers, qui amélioreront la sécurité des personnels travaillant aux abords des voies, qu'il s'agisse des agents de l'Etat, des collectivités territoriales ou bien des personnels d'entreprises privées. Avec l'expérimentation des radars double face, l'identification des auteurs d'infraction sera accrue, notamment celle des conducteurs des véhicules appartenant à des entreprises ou à l'administration.

Concernant les deux roues motorisés, la Garde des Sceaux et moi-même venons d'ailleurs de signer le décret relatif à l'obligation du port du gilet de sécurité en situation d'urgence. Il n'y avait en effet aucune raison de faire une différence entre les motards et les automobilistes qui, en cas d'arrêt d'urgence, deviennent tous des piétons et sont exposés aux mêmes dangers.

Les mesures que nous avons prises entrent donc toutes, les unes après les autres, en application.

Nos propositions de durcissement des sanctions en cas de stationnement gênant pour les piétons et les cyclistes, et d'interdiction de stationner à cinq mètres ou moins des passages piétons, sont, quant à elles, d'ores et déjà soumises à l'examen du Conseil d'Etat. Enfin, la possibilité pour les maires d'abaisser la vitesse sur les voies en agglomération – notamment pour favoriser les centres-villes à 30 km/h – a été intégrée au projet de loi sur la transition énergétique et la croissance verte.

En outre, je souhaite qu'au 30 juin 2015 – je m'y suis engagé – entrent en application les mesures relatives au taux d'alcool pour les conducteurs novices et au port d'oreillettes. Je rappelle que la première consiste à abaisser le taux maximal autorisé d'alcoolémie de 0,5 à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs disposant d'un permis probatoire ou en apprentissage de la conduite anticipé, encadré ou supervisé. Le message est donc clair : il convient de ne pas boire avant de conduire, en particulier pour les conducteurs novices. Nous espérons ainsi former des générations de conducteurs pour qui alcool et conduite seront clairement incompatibles.

Par ailleurs, il sera interdit aux conducteurs de porter à l'oreille un quelconque dispositif susceptible d'émettre du son. Seuls les systèmes montés dans les véhicules ou dans les casques, tels que définis par le code de la route, c'est-à-dire n'impliquant pas que l'on porte à l'oreille, ni que l'on tienne en main l'appareil, seront autorisés. Il s'agit là d'une évolution importante des règles, qui nécessitera des changements de comportements non négligeables chez les conducteurs, tant des habitudes dangereuses ont été prises par tous. Comptez sur moi pour que soient mis en place les contrôles nécessaires par les forces de l'ordre afin que la nouvelle réglementation soit respectée.

Enfin, en ce qui concerne l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur des routes bidirectionnelles, j'ai toujours exprimé ma volonté d'avoir une approche la plus pédagogique possible, car en la matière c'est le pragmatisme qui commande. Le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Energie a travaillé de concert avec la Délégation à la sécurité et à la circulation routières du ministère de l'intérieur afin de déterminer les tronçons de routes qui pouvaient être concernés. En fonction des informations transmises par les préfets, qui ont échangé avec les parties prenantes dans le cadre des commissions départementales de sécurité routière, j'ai retenu les tronçons suivants pour observer les effets de cette diminution de la vitesse autorisée :

- La RN 7 (18 kms) dans la Drôme ;
- La RN 151 dans la Nièvre (17 kms) et dans l'Yonne (32 kms) ;
- Et la RN 57 en Haute-Saône (14 kms).

Un dispositif d'évaluation permettra de suivre, sur ces tronçons, l'évolution du comportement des automobilistes. Pour garantir la fiabilité de cette expérimentation, nous maintiendrons la fréquence actuelle des contrôles routiers. Ni plus, ni moins.

J'ai pris note des critiques exprimées, par voie de presse, depuis plusieurs jours à l'égard de cette expérimentation. Les uns affirment de façon péremptoire qu'il ne faut absolument pas abaisser la vitesse sur les routes. Les autres tiennent pour une vérité révélée qu'il faudrait le faire immédiatement et partout. A l'appui de sa thèse, chacun peut naturellement invoquer l'exemple d'un pays, choisi soit au sud, soit au nord de l'Europe, dont l'expérience particulière montrerait, soit que l'idée même d'une expérimentation est excessive et saugrenue, soit que son caractère limité pêche par défaut de courage politique. Et dans les deux cas, on profère ces accusations au nom de la science et du droit comparé.

Comme si comparaison valait nécessairement raison ! Comme si chaque pays n'avait pas ses singularités, liées aux caractéristiques de son réseau routier, aux mœurs de ses habitants, à son système juridique et judiciaire.

A rebours de cette approche dogmatique, j'ai donc décidé de lancer sur trois zones des expérimentations qui permettront de mesurer, en France, et non pas à l'étranger, les effets d'une telle réduction de vitesse de 90 à 80 kilomètres/heure. Cette expérimentation sera transparente,

honnête, rigoureuse. Et c'est sur cette base que nous pourrions prendre, là où cela sera nécessaire, des décisions qui pourront s'imposer à tous, parce qu'elles seront comprises par tous et parce qu'elles résulteront de données tangibles et non de spéculations ou de pétitions de principe.

La vérité, comme je l'ai déjà dit, est qu'il n'existe pas aujourd'hui de mesure unique qui nous permettrait d'atteindre de façon automatique - pour ne pas dire miraculeuse - l'objectif assigné par le Premier ministre. Il existe en revanche un ensemble de mesures, que nous devons mettre en œuvre méthodiquement, en y associant les collectivités territoriales, et que nous devons patiemment expliquer aux Français, afin de réduire comme nous nous y sommes engagés le nombre annuel des morts et des blessés sur nos routes.

*

Parallèlement à la mise en place progressive du Plan que je viens de décrire, nous avons continué d'avancer sur la réforme du permis de conduire, engagée en juin 2014.

La réduction de la durée de l'examen pratique de la catégorie B et l'appel à d'autres agents publics que les inspecteurs du permis de conduire pour faire passer l'épreuve théorique générale (le code) produisent leurs premiers effets.

Ces deux mesures – très concrètes – ont d'ores et déjà inversé la courbe des délais d'attente qui commencent à se réduire de manière significative. Fin février, le délai annualisé était de 94 jours au lieu de 98 l'an passé à la même période. La comparaison de date à date, entre février 2014 et février 2015, est encore plus favorable, avec une réduction de 11 jours (84 jours en février 2015 contre 95 en février 2014). Evidemment, les effets sont plus tangibles dans certains départements et il reste encore beaucoup à faire notamment en région parisienne. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé en 2015 de recruter 75 inspecteurs, dont 25 exclusivement pour la région Ile-de-France. Ces derniers seront en fonction dès la rentrée prochaine à l'issue de leur période de formation initiale. Il s'agit là d'un effort sans précédent.

Parallèlement, au terme de la loi sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques – dite loi « Macron » -, nous allons externaliser complètement en 2016 l'épreuve du code auprès d'opérateurs agréés, de façon à raccourcir davantage encore les délais de passage de cette épreuve, qui sera modernisée à cette occasion. L'épreuve pratique poids-lourds des diplômes professionnels sera par ailleurs confiée au ministère de l'Education nationale.

Mais la réforme que j'ai engagée va plus loin. Depuis le 2 novembre dernier, l'accès à l'apprentissage anticipé de la conduite a été abaissé à l'âge de 15 ans. Depuis le 3 mars, son financement est facilité grâce à un aménagement du dispositif du permis à un euro par jour. Ces mesures ont immédiatement rencontré le succès auprès des jeunes et de leurs parents, ce dont je me félicite.

La réflexion en cours, avec les ministères de la Défense et de l'Education nationale, afin de mettre en œuvre le module de sensibilisation à la perception des risques pour les jeunes en classe de seconde, ainsi que lors de la Journée défense et citoyenneté, est par ailleurs bien avancée.

Enfin, j'ai demandé à chaque préfet d'animer avec tous les acteurs concernés (administration, représentants des écoles de conduite, des inspecteurs du permis et des usagers) le service public de l'éducation routière et du permis de conduire, afin d'accompagner au plus près du terrain les effets de la réforme. Les premiers retours d'expérience sont très positifs, ce qui m'a conduit à généraliser cette expérimentation.

*

Néanmoins, comme je l'ai indiqué à l'instant, le Plan que nous mettons en place pour garantir la sécurité des Français sur la route ne constitue qu'une étape d'un processus continu.

C'est la raison pour laquelle j'attache une très grande importance aux propositions avancées par

le CNSR. Je veux vous remercier pour l'engagement dont vous faites preuve, notamment au sein des commissions. Je veux également souligner le soutien qu'apporte l'Etat à vos travaux : je pense notamment au travail fourni par la Secrétaire générale de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, et par les quatre secrétaires des commissions thématiques. Mais je salue également la participation active des différents départements ministériels aux travaux de vos commissions.

Des recommandations qui ont été présentées aujourd'hui, je retiens en particulier les éléments suivants.

Tout d'abord, concernant le management de la sécurité routière – il s'agit d'une recommandation présentée par la commission « outils technologiques et infrastructure routière » - je ne peux qu'approuver toute décision de nature à renforcer la dimension interministérielle de notre politique. La tenue d'un Comité interministériel de la sécurité routière, si le Premier ministre en décidait ainsi, pourrait être l'occasion, le moment venu, d'approfondir le plan d'action du Gouvernement. Je ne verrai par ailleurs que des avantages à ce que des objectifs soient fixés au Délégué interministériel par le Premier Ministre, à qui il est rattaché pour coordonner l'action des départements ministériels en la matière.

Par ailleurs, il me semble que l'Etat n'est pas seul concerné par l'objectif de réduction du nombre de morts sur la route. C'était ma conviction en tant que maire de Cherbourg : devenu ministre, je n'en ai pas changé. C'est pourquoi je souscris à l'idée selon laquelle les collectivités territoriales et les gestionnaires de voirie devraient également partager cet objectif. Concernant la mise au point d'outils adaptés aux besoins de tous les gestionnaires routiers, prévue par le plan que j'ai annoncé le 26 janvier (c'est la mesure 26), je suis favorable à ce qu'elle s'appuie sur une hiérarchisation des réseaux, puisque les enjeux ne sont pas identiques d'une route à l'autre.

Sur la recommandation présentée par la commission « deux roues, deux roues motorisés », je ne peux qu'insister vivement sur l'importance, pour les conducteurs de deux roues motorisés, de s'équiper pour accroître leur visibilité d'une part, et pour mieux se protéger d'autre part. Des actions d'information et d'incitation sont menées depuis plusieurs années avec le soutien de la Sécurité routière. Tout ce qui permettra de réduire le défaut de visibilité, facteur d'accident, doit être expérimenté. J'ai demandé au nouveau DISR me fasse des propositions pour aller plus loin en ce domaine, et d'une façon plus générale pour la protection des cyclomotoristes et des motards.

La commission « alcool, stupéfiants, vitesse » a fait une proposition sur l'efficacité du système de contrôle-sanction. Je tiens pour ma part à insister : la règle doit être la même pour tous. C'est parce que c'est le cas que ce système est acceptable, et par là même efficace, comme il l'a largement prouvé depuis 2002. C'est la raison pour laquelle j'ai tenu à ce que soient intégrées dans notre plan des actions allant en ce sens. Il en est ainsi des mesures favorisant l'utilisation de radars double face (mesure 17), ou responsabilisant davantage les dirigeants à la tête de flottes de véhicules, notamment dans les administrations qui se doivent d'être exemplaires (mesure 17). C'est également le cas de la mesure imposant la désignation d'une personne titulaire du permis correspondant au type de véhicule à immatriculer (mesure 18).

Enfin, pour répondre aux suggestions de la commission « Jeunes et éducation routière », je suis très sensible à l'idée d'un « continuum éducatif du citoyen usager de la route », tendant à mettre en place des ateliers de gestion des risques avant le passage du permis. L'organisation en groupe du partage d'expérience, après le passage de l'examen, me semble également une excellente idée. Un quart des personnes tuées sur la route sont en effet encore en période probatoire... Bien sûr, nous devons analyser avec précision les conséquences que ne manqueront pas d'avoir de telles propositions sur la réforme du permis de conduire en cours. Je suis néanmoins très impressionné par le travail qui a d'ores et déjà été accompli, et je souhaite que la réflexion puisse se poursuivre.

La sécurité routière est un combat de chaque instant. Un combat que nous devons mener avec lucidité et détermination afin de protéger nos concitoyens sur la route. Pas plus aujourd'hui qu'en 1966, il ne peut y avoir de « consentement au massacre sur les routes ». Prendre le volant, rouler à moto, se promener à vélo, traverser une rue, sont des actes quotidiens qui ne doivent pas représenter un risque pour nos concitoyens.

Le plan d'action du Gouvernement est d'ores et déjà mis en œuvre avec détermination. Les responsables publics, les préfets, les forces de l'ordre, sont pleinement mobilisés. Je vous rappelle qu'en ce mois de mai particulièrement riche en week-ends prolongés, 13 000 policiers et gendarmes seront présents au bord des routes pour assurer la sécurité des Français.

L'objectif de ramener à moins de 2000 le nombre des tués sur les routes françaises en 2020 est donc au cœur de notre politique et de l'action de ce ministère.

Depuis 1966, nos prédécesseurs ont fait beaucoup : la réglementation, préventive et répressive, s'est durcie tout en devenant plus lisible ; les normes de sécurité se sont élevées ; nos infrastructures se sont considérablement améliorées ; la sécurité active et passive des véhicules est aujourd'hui de haut niveau et s'améliorera encore ; la sensibilisation des conducteurs est permanente par une politique de communication qui a exploré de nombreux registres.

Dans un marathon, ce sont les tout derniers kilomètres qui sont les plus difficiles, qui coûtent le plus et mobilisent toutes les énergies, toutes les ressources. Nous en sommes à ce stade du défi. Et parce que beaucoup a été fait, les derniers efforts à accomplir sont plus exigeants, les réponses plus complexes, fruits d'analyses plus fines et mieux ciblées, alors que des problématiques nouvelles s'invitent : le sentiment de sécurité dans des véhicules plus confortables, la somnolence sur des itinéraires désormais dégagés, la distraction provoquée par les appareils connectés dont ne pouvons plus nous passer. Les leviers d'action sont pluriels. Ils touchent de plus en plus au comportement, à l'humain, tant la technique a permis – comme elle le permettra encore – de faire d'énormes progrès. Dans cette tâche difficile, toujours plus ardue au fur et à mesure que nous nous approcherons de la cible, je sais pouvoir compter sur votre soutien pour l'atteindre et sur vos recommandations pour nous y aider. Je vous remercie donc encore une fois pour votre implication et pour le travail réalisé au sein de votre Conseil.