

**EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE
TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 1^{ère} CLASSE**

SESSION 2017

ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPÉCIALITÉ : RÉSEAUX, VOIRIE ET INFRASTRUCTURES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 26 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes technicien principal territorial de 1^{ère} classe, chargé de mission « sécurité routière » au sein de la direction « routes et déplacements » du département de TECHNIDEP. Le département gère 6 000 km de voirie routière pour la plupart en zone inter-agglomération.

Dans un premier temps, le directeur des réseaux routiers vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur la sécurité routière.

10 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un plan d'actions pour mettre en œuvre le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

10 points

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Discours de M. Bernard Cazeneuve : présentation du plan d'action pour la sécurité routière » - 26 janvier 2015 - 7 pages
- Document 2 :** « Pouvoirs de police du maire, du président du conseil général et du préfet en milieu urbain » - *www.certu.fr* - Décembre 2008 - 3 pages
- Document 3 :** « Les maires et la sécurité routière » - *maire information* - Juin 2006 - 4 pages
- Document 4 :** « Le PDASR : définition et fonctionnement » - *www.essone.gouv.fr* - 22 janvier 2016 - 1 page
- Document 5 :** « Normes des ralentisseurs de type dos-d'âne, coussin ou plateau, plateau trapézoïdal » - *préfecture d'Eure-et-Loir* - 12 décembre 2013 - 4 pages
- Document 6 :** « Fiche action locale - Plan Département d'Actions de Sécurité Routière 2016 » - *www.marne.gouv.fr* - consulté le 2 décembre 2016 - 3 pages
- Document 7 :** « Plan Départemental de Sécurité Routière 2016 (PDASR) - Appel à projets » - *www.marne.gouv.fr* - 2 février 2016 - 2 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du CFC

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Discours de M. Bernard Cazeneuve : présentation du plan d'action pour la sécurité routière

26 janvier 2015

Discours de M. Bernard CAZENEUVE, Ministre de l'Intérieur

Présentation du Plan d'action pour la sécurité routière

Hôtel de Beauvau, 26 janvier 2015

Seul le prononcé fait foi

Monsieur le Président du Conseil National de la Sécurité routière,
Monsieur le Délégué Interministériel à la Sécurité routière,
Mesdames, Messieurs,

Depuis 1973, le nombre de morts sur la route baisse chaque année. Nous avons recensé, cette année-là, plus de 18.000 morts en France, victimes d'accidents de la route. Nous en sommes fort heureusement aujourd'hui très loin. En un peu plus de quarante ans, nous avons en effet divisé ce chiffre par cinq, grâce à des politiques très volontaristes visant à protéger et à responsabiliser les usagers de la route. En 2013, nous avons même atteint le plus bas niveau du nombre de morts sur la route depuis la mise en place des statistiques de la sécurité routière en 1948.

Or, malheureusement, si l'on en croit les estimations de l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR), si le mois de décembre dernier a lui aussi enregistré un recul sensible du nombre de tués sur la route (- 9%, c'est-à-dire 28 vies épargnées), pour autant l'année 2014 a été marquée par une augmentation de la mortalité routière. Vous savez à quel point je tiens, sur tous les sujets, à la rigueur et à dire la vérité des statistiques, que les chiffres soient bons ou non. Au total, 3388 personnes ont malheureusement perdu la vie sur les routes de France, ce qui représente une augmentation de 3,7%, soit 120 morts de plus qu'en 2013. C'est la raison pour laquelle nous devons prendre de nouvelles mesures.

Certes, depuis que nous enregistrons le nombre de victimes d'accidents de la route, 2014 n'est pas une année aussi sombre que ce que l'on pourrait croire : elle est en réalité la deuxième « moins mauvaise » année, après 2013. Pour autant je veux être très clair : les chiffres de 2014 ne sont pas à la hauteur des objectifs que nous nous étions fixés. Les piétons et les cyclistes sont les plus touchés par cette augmentation de la mortalité routière (+ 8%). Celle-ci n'épargne pas non plus les cyclomotoristes (+6%), ni les automobilistes (+3%), ni même – certes dans une moindre mesure – les usagers des poids lourds (+1%).

Quelques chiffres, cependant, nuancent ce tableau. La mortalité frappant la catégorie des motocyclistes, préoccupante depuis de nombreuses années, connaît en effet une légère baisse (-1%). De même, on constate qu'il y a eu en 2014 moins de jeunes de 18-24 ans tués sur les routes (- 8%), même si nous avons dû déplorer, cette année encore, beaucoup trop d'accidents dramatiques les concernant.

L'année qui vient de s'achever est également marquée par une augmentation des accidents corporels (+1,7%) comme du nombre des blessés (+2,5%). S'il n'est pas surprenant que l'on se focalise d'abord sur le nombre de tués, il ne faut pas pour autant oublier les blessés de la route, et notamment les blessés graves. Si l'on en croit les chiffres présentés lors de la dernière séance plénière du Conseil national de la Sécurité routière, le 8 décembre dernier, les blessés graves seraient en effet environ 35 000 chaque année, selon la nouvelle définition européenne en vigueur. Il nous faut leur accorder une place encore plus importante dans notre politique globale de sécurité routière.

Il y a bien des raisons qui expliquent, en 2014, une telle augmentation du nombre de tués et de blessés sur les routes. Elles ne doivent pas servir d'excuses, car derrière les chiffres, il y a des vies et des familles brisées, des drames souvent irréparables. En tant que Ministre de l'Intérieur, il est de ma responsabilité de veiller à la sécurité – et notamment à la sécurité routière – de tous nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire national. C'est la raison pour laquelle j'ai annoncé, dès le mois de décembre 2014, un plan d'action offensif, ambitieux et cohérent, destiné à lutter contre toutes les causes de l'insécurité routière. Ce plan n'est pas un solde de tout compte. Si l'on veut atteindre notre objectif de moins de 2 000 tués sur les routes par an d'ici à 2020, il faudra l'adapter et l'évaluer dans la durée. C'est ce plan dont je vais aujourd'hui vous présenter les principales mesures. Comme vous le constaterez, il vise à agir sur tous les leviers qui sont à notre disposition, afin de lutter le plus efficacement possible contre l'insécurité routière, et ainsi sauver toujours plus de vies. Bien sûr, notre action doit associer éducation, prévention et répression.

Il n'y a aucune raison pour que l'insécurité routière ne recule pas de façon durable dans notre pays. En la matière, nous ne sommes pas condamnés à la fatalité. Aussi nous maintenons notre objectif : moins de 2 000 personnes tuées sur les routes d'ici 2020. Cet objectif est ambitieux, bien sûr – à l'image de notre plan. Mais c'est en se fixant de tels objectifs, et en faisant tout pour les atteindre, que nous réussirons à faire reculer le nombre de tués et de blessés sur la route.

Pour atteindre cet objectif, nous devons d'abord faire évoluer les méthodes sur lesquelles le plan d'action pour la sécurité routière doit s'appuyer.

Les mesures que je propose ne peuvent en effet être efficaces que si l'analyse qui les précède et qui m'a conduit à les prendre, repose sur un constat précis. Il est très important, à cet égard, que les causes des accidents soient parfaitement identifiées et analysées. Cela n'a pas été le cas suffisamment jusqu'à présent, puisque 40% des accidents mortels n'entraient dans aucune des catégories que nous utilisons. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé que la grille des causes d'accidents, sur laquelle nous fondons notre analyse, soit enrichie et précisée : celle-ci compte désormais 14 critères, et non plus 5 comme c'était le cas jusqu'à présent.

Par ailleurs, nous mettons en place des outils de pilotage à l'échelle du département, qui permettront aux préfets d'avoir constamment une vision claire de l'emploi des moyens spécialisés que nous mobilisons pour lutter contre l'insécurité routière. C'est ainsi que nous

permettrons à l'action des forces de sécurité de gagner en efficacité dans les territoires. Je pourrai, quant à moi, évaluer avec précision les effets que ne manqueront pas d'avoir les mesures que nous prenons, ainsi que leur mise en œuvre à l'échelle locale, afin de les adapter sans attendre si c'est nécessaire.

Le plan d'action que je vous présente aujourd'hui comprend 26 mesures, que nous avons élaborées de façon pragmatique, en concertation avec les autres ministères concernés (Justice, Défense nationale, Éducation nationale, Santé, Transports). Certaines d'entre elles seront immédiatement appliquées, ou dans un délai très court ; d'autres le seront après un temps de dialogue et de co-construction avec les collectivités locales, gestionnaires d'une partie importante du réseau routier et susceptibles, à ce titre, d'être à l'initiative sur plusieurs mesures, avec bien sûr l'appui bienveillant des services de l'Etat.

Ce plan de 26 mesures se décline à partir de 4 axes forts :

- Sensibiliser, prévenir, former ;
- Protéger les plus vulnérables ;
- Lutter contre les infractions graves ;
- Sécuriser les infrastructures.

Sensibiliser, prévenir, former

Pour être efficace, l'action que nous menons en matière de sécurité routière doit s'appuyer sur **l'éducation et la prévention**. L'école joue bien sûr un rôle important dans la transmission des bonnes pratiques. La sécurité routière s'y apprend d'abord comme piéton, puis comme cycliste, avec l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) au collège. A partir de la prochaine rentrée, nous introduirons également une demi-journée de sensibilisation dans les lycées et dans les centres de formation d'apprentis (CFA), tandis qu'un module spécifique sera également inscrit dans le programme des journées de défense et de citoyenneté suivies par les jeunes à partir de leur 18ème année. Les enquêtes le montrent bien : ce qu'il apprend comme piéton, l'enfant le reproduira naturellement plus tard comme automobiliste.

Par ailleurs, en juin dernier, j'ai initié une modernisation de l'enseignement de la conduite, qu'il faut poursuivre : nous allons ainsi mettre en place des modules spécifiques consacrés aux risques au volant et à la gestion des situations complexes. L'apprentissage de la conduite ne se limite pas, en effet, au bachotage du code de la route...

Les mesures prises pour développer l'apprentissage anticipé de la conduite sont d'ores et déjà appliquées. Depuis le 2 novembre dernier, les jeunes y ont accès dès l'âge de 15 ans, et peuvent passer l'épreuve pratique B dès 17 ans et demi. Ils peuvent également passer le code à partir de 15 ans, pour ceux qui s'engagent dans la conduite accompagnée. Une campagne de communication a été lancée pendant trois semaines en novembre pour faire connaître ces nouvelles dispositions, dont j'observe qu'elles ont été bien accueillies par les premiers concernés, ainsi que par leurs familles. Je veux insister sur le fait que le coût du permis est parfois inférieur de 50 % et le taux d'accidents des jeunes conducteurs inférieur de 18 % pour les pays ayant adopté ces mesures de conduite accompagnée plus précoce ; et sachant que pour les jeunes, le permis de conduire représente souvent d'abord le permis de travailler.

Enfin, le Conseil National de la Sécurité Routière – dont je salue le président, Armand JUNG, et les membres du bureau, ici présents – doit bientôt me faire des propositions sur la meilleure

façon d'aider les jeunes à renforcer leur expérience de la conduite pendant la phase de permis probatoire. Les conducteurs ayant moins de 2 ans de permis sont impliqués dans 24% des accidents mortels ou corporels. Face à des situations difficiles, leur expérience encore limitée les pénalise gravement : ils n'ont pas encore acquis tous les réflexes nécessaires, et ils fatiguent d'autant plus vite que leur concentration est extrêmement mobilisée. Nous réfléchissons donc à des solutions permettant de mieux protéger les jeunes conducteurs, c'est notre objectif.

Nous allons également développer les opérations de communication pour sensibiliser aux risques liés aux pratiques addictives et à l'utilisation du téléphone (appels téléphoniques, mais aussi rédaction de SMS et d'emails sur les smartphones). La création d'un site Internet du Conseil national de la Sécurité routière contribuera à cet effort.

Comme l'ont demandé certaines associations, nous allons également faire en sorte de rétablir certaines vérités lorsque des idées fausses circulent dans le débat public. Un espace dédié à cet effort de clarification et de pédagogie sera ouvert sur le site de la DSCR – j'en profite d'ailleurs pour saluer le préfet Lopez, Délégué interministériel à la Sécurité routière, qui va s'engager dans ce projet dans les meilleurs délais.

J'en viens maintenant aux mesures que nous prenons pour lutter contre les comportements à risques.

S'agissant de la lutte contre l'alcool au volant, sujet important, nous allons abaisser le taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l (gramme par litre de sang) à 0,2 g/l pour tous les conducteurs novices, ceux qui viennent de passer le permis et ceux amenés à le repasser. Cette mesure s'inscrit dans la continuité du parcours de sensibilisation des conducteurs novices et des jeunes que j'ai évoqué à l'instant.

Chaque exploitant de débits de boissons autorisé à ouvrir entre 2h et 7h du matin devra par ailleurs mettre effectivement à disposition de ses consommateurs des dispositifs d'auto-contrôle, comme le code de la santé publique l'impose déjà. Nous veillerons à ce que ce soit bien le cas. Les débits de boisson qui ne respectent pas la règle encourront une sanction administrative, et leur autorisation de fermeture tardive, voire de vente d'alcool, pourra leur être retirée.

Protéger les plus vulnérables

J'évoquais le travail que nous devons mener avec les maires et les collectivités territoriales, afin que nos communes soient plus sûres. Nous allons donc, avec l'Association des Maires de France (AMF), améliorer la sécurité des piétons dans les villes et les villages. Il n'est pas acceptable, par exemple, que des parents, qui promènent leur enfant dans une poussette, soient obligés de descendre du trottoir sur la chaussée parce qu'un véhicule est mal garé. De même, il est important que les piétons soient vus par les automobilistes lorsqu'ils s'engagent sur les passages piétons. C'est dans cet esprit que nous avons arrêté plusieurs mesures du plan.

Par ailleurs, le déploiement des radars feux rouges sera l'occasion de mettre en place des fonctionnalités supplémentaires ; il contribuera à limiter la vitesse des véhicules en ville, et par là même à diminuer les risques pour les piétons et les cyclistes.

Je pense d'ailleurs que nos travaux avec l'AMF peuvent nous permettre d'aller plus loin. A l'instar des pavillons bleus qui distinguent des communes du littoral pour la qualité des eaux, un label pourrait désormais récompenser les communes engagées résolument dans la sécurité routière.

Enfin, d'autres mesures doivent nous permettre de faire baisser le nombre très élevé d'accidents impliquant des usagers de deux-roues motorisées, qu'il s'agisse de l'adoption d'équipements tels que les gilets de sécurité qui devront désormais être portés lors d'arrêts d'urgence (c'est déjà le cas pour les automobilistes), ou bien de la généralisation à terme de panneaux de signalisation « fusibles » moins dangereux en cas de choc que les actuels panneaux entourés de glissières.

Lutter contre les infractions graves

Pour lutter contre la vitesse excessive au volant, nous allons poursuivre la modernisation des 4 200 radars installés sur les routes de France, aussi bien les « radars double-face » que les « radars mobiles » de nouvelle génération et les « radars chantiers » pour la sécurité des personnels qui interviennent chaque jour sur les routes. A cet égard, je rappelle d'ailleurs qu'un agent d'exploitation de la Nièvre a perdu la vie, début janvier, alors qu'il intervenait sur un accident. L'an dernier, plusieurs policiers et gendarmes sont également décédés, ainsi qu'un dépanneur.

Par ailleurs, pour que la loi s'applique à tous de façon égale, pour empêcher qu'elle ne soit contournée, nous allons renforcer l'usage des « radars double face » qui permettront aux enquêteurs de mieux identifier les auteurs d'infractions commises, dans la mesure où deux photographies sont prises du véhicule en infraction. Ce dispositif garantira que la personne verbalisée est bien l'auteur de l'infraction. Les premiers « radars double face » ont été installés ce mois-ci. Parallèlement, et dans le même esprit, nous allons faire en sorte d'empêcher que de jeunes enfants ou des personnes sans permis soient désignés comme titulaires de la carte grise d'un véhicule. Lors de l'édition de cette dernière, une personne titulaire du permis de conduire correspondant au type de véhicule à immatriculer devra ainsi être identifiée. Les fraudeurs doivent comprendre que la loi s'applique à tous, au bénéfice de tous, et qu'elle ne saurait être contournée par des manœuvres frauduleuses.

Je souhaite également que nous augmentions fortement les contrôles anti-stupéfiants. Aujourd'hui, nous ne pouvons faire que des prélèvements sanguins, qui sont difficiles à effectuer sur le terrain. La MILDECA (Mission interministérielle de Lutte contre les drogues et les conduites addictives) a lancé une expérimentation sur des prélèvements de salive. Elle est en cours dans 11 départements et, si les retours sont positifs, nous la généraliserons rapidement à l'ensemble du territoire.

Enfin, pour lutter contre les comportements à risque qui nuisent d'une manière générale à la vigilance au volant – je pense au téléphone portable, aux oreillettes, aux écouteurs, etc. – nous allons là aussi faire preuve de fermeté afin de responsabiliser les conducteurs. L'usage massif des smartphones et autres téléphones au volant depuis quelques années a une incidence sur la conduite, et provoque des accidents en nombre. Nous allons poursuivre nos efforts pour sensibiliser les usagers. Sur la recommandation du Conseil national de la Sécurité routière, j'ai ainsi décidé, sur le modèle de l'interdiction du téléphone tenu en main, d'interdire l'usage au volant de tous les systèmes nécessitant des écouteurs, des oreillettes ou des casques.

Sécuriser les infrastructures

Parallèlement à la nécessité de continuer de faire évoluer les mentalités et d'agir sur le comportement des conducteurs, nous allons adapter nos infrastructures et améliorer les véhicules.

A cet égard, les collectivités locales jouent un rôle de premier plan. Elles gèrent en effet 98% du réseau routier. Avec l'aide des organismes techniques du ministère en charge des transports, nous allons adapter les guides techniques et les procédures d'audits et d'inspections aux spécificités de chaque collectivité locale.

Même sur le réseau routier de l'Etat à deux voies, certaines portions de routes connaissent encore beaucoup trop d'accidents. La vitesse maximale autorisée sera ainsi abaissée de 90 à 80km/h sur certains tronçons d'axes, pendant deux ans, afin d'en observer les effets sur le nombre d'accidents.

J'annoncerai, avant la fin du mois de février, les axes routiers que nous aurons retenus. Et je viendrai devant le CNSR à intervalles réguliers pour rendre compte de l'évaluation de cette expérimentation.

En matière d'infrastructures, la signalisation joue un rôle important. C'est pourquoi, pour compléter leurs efforts pour limiter les contresens sur les voies à séparation centrale, les gestionnaires de voirie seront désormais autorisés à renforcer la signalisation sur les bretelles de sortie par des panneaux « sens interdit » sur fond jaune rétro-réfléchissant, afin d'alerter plus efficacement les conducteurs désorientés.

Concernant les véhicules, nous soutenons les travaux européens pour améliorer la connaissance des mécanismes d'accidents grâce à l'installation d'enregistreurs de données de la route (EDR) dans les véhicules, et grâce à la standardisation du format et du type de données enregistrées. Nous allons aussi réglementer le surteintage des vitres avant des véhicules. Actuellement, certains films ou dispositifs opacifiants rendent plus compliqués en effet la constatation et la lutte contre les comportements dangereux, qu'il s'agisse de l'usage du téléphone, ou bien de l'absence d'usage de la ceinture de sécurité.

Ce plan d'action produira je l'espère rapidement ses effets. Je vous ai dit tout à l'heure que nous nous étions donné les moyens de suivre avec beaucoup de précision les actions menées sur le terrain, ainsi que les effets obtenus. D'autres mesures, je vous l'annonce, seront prises dans les prochains mois, en fonction notamment des mesures que nous aurons expérimentées et évaluées. C'est le cas par exemple pour certains projets, tel l'éthylotest anti-démarrage (EAD). La justice peut déjà, dans certains cas, interdire à des conducteurs condamnés pour conduite en état d'ivresse d'utiliser des véhicules si ces derniers n'en sont pas équipés. Je souhaite que l'on renforce donc le réseau des installateurs agréés d'éthylotests anti-démarrage, afin que la justice puisse plus facilement prononcer de telles peines.

Pour conclure, je voudrais insister sur un élément très important : la sécurité routière est l'affaire de tous. C'est un domaine dans lequel les partenariats entre les différents acteurs concernés sont absolument nécessaires : les pouvoirs publics, les services de police, les unités de gendarmerie, les gestionnaires de voirie, les associations, mais aussi le monde de l'entreprise. Je rappelle à cet égard que l'accident sur la route est le premier risque mortel d'accident du travail. Des plans de prévention des risques routiers, initiés au sein de chaque

organisation et participant à la formation continue des conducteurs, doivent sensibiliser à ce problème grave. Ils doivent notamment permettre de trouver des parades concrètes à l'usage du téléphone au volant.

Je voudrais pour terminer rendre hommage à la qualité des réflexions menées par le Conseil National de la Sécurité routière depuis novembre 2012 – date à laquelle il a été relancé par mon prédécesseur, Manuel VALLS. Bon nombre des mesures figurant dans ce plan reprennent les préconisations du CNSR, dont je veux remercier à nouveau tous les membres, ainsi que le président Armand JUNG.

Je veux dire notre volonté d'approfondir la relation avec cette instance et je souhaite une véritable co-production de la politique de sécurité routière avec elle. Les mesures annoncées seront évaluées en permanence, elles doivent être efficaces et donner des résultats.

Le Plan que je viens de vous présenter vise à mieux protéger l'ensemble des usagers de la route, les plus vulnérables – tels les piétons, les cyclistes et usagers de deux-roues motorisés – comme les automobilistes. Ce Plan concerne par ailleurs tous les facteurs comportementaux générateurs d'accidents : vitesse, alcool, drogue, usage du téléphone, etc. C'est ainsi que nous garantirons durablement la sécurité des Français sur la route.

Savoirs de base en sécurité routière

Pouvoirs de police du maire, du président du conseil général et du préfet en milieu urbain

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Cette fiche a pour objectif de donner les éléments essentiels de l'exercice du pouvoir de police attaché aux voies ouvertes à la circulation publique en rapport avec la sécurité des déplacements.

D'une manière générale, les pouvoirs de police de la circulation et du stationnement sont précisés par le Code de la route, articles L 411-1 à L 411-7.

Suivant le statut des voies, le pouvoir de police s'exerce séparément ou conjointement entre l'État et les collectivités territoriales. La fiche présente les situations les plus courantes.

Le maire

Le pouvoir de police du Maire est fondé sur les lois relatives aux droits et libertés des communes, départements et régions et sur l'article L 2213-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Il exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État* dans le département sur les routes à grande circulation.

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire la circulation de certaines catégories d'usagers, dont les véhicules de transport de matières dangereuses.

Le maire a, en outre, la mission de conservation des chemins ruraux : article L 161-5 du Code rural et à ce titre exerce le pouvoir de police de circulation sur ces voies.

Le maire a en charge la sécurité de la voirie et à ce titre doit intervenir d'urgence face aux situations de danger immédiat quelle que soit la domanialité; il doit mettre en place la signalisation adéquate et prévenir le gestionnaire de la voie où se situe le risque.

À défaut de cette attitude dans l'urgence, il met en cause la responsabilité de la commune voire la sienne.

(*) Le Préfet exerce le pouvoir déconcentré de l'État. Pour la commune de Paris, c'est le préfet de police qui exerce ce pouvoir.

(**) Les règles de priorité relatives adaptées à la hiérarchie des voies étant antérieurement établies.

Le président du conseil général

Les arrêtés pris par le président du conseil général concernent les routes départementales à l'extérieur des agglomérations et sont pris dans le cadre des lois relatives aux droits et libertés des communes, et de l'article L 3221-4 du CGCT. Ces arrêtés portent généralement sur la mise en place du régime des priorités ** en intersection, des déviations de circulation, des limitations de vitesse et de toutes les interdictions.

Le préfet

Les arrêtés pris par le préfet concernent les routes nationales à l'extérieur des agglomérations ainsi que les voies classées à grande circulation et sont pris dans le cadre des lois relatives aux droits et libertés des communes, départements et régions et de l'article R 411-5 du Code de la route. Ces arrêtés portent généralement sur la mise en place du régime de priorité, les déviations de circulation, les chantiers et les limitations de vitesse.

Le préfet peut exercer le contrôle de légalité des arrêtés pris par les maires ou les présidents de conseils généraux sur demande (dans le cadre du droit d'évocation) ou lors d'une transmission spontanée signalant une illégalité (article 140 de la loi du 13/08/2004 n° 2004-809 applicable à compter du 1^{er} janvier 2005).

La vitesse

L'article R 413-3 du Code de la route fixe la limitation de vitesse en ville à 50 km/h. Pour les routes à grande circulation, la décision de relever cette vitesse à 70 km/h est prise par arrêté du préfet, après consultation du ou des maires des communes intéressées et celle du président du conseil général, s'il s'agit d'une route départementale. Dans les autres cas, elle est prise par le maire dans les mêmes conditions.

Les zones 30

En application de l'article R411-4 du Code de la route, le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Cette dernière disposition est rendue applicable, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 2010.

Les zones de rencontre

En application de l'article R411-3-1 du Code de la route, le périmètre des zones de rencontre et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet. Les règles de circulation sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les aires piétonnes

En application de l'article R411-3 du Code de la route, l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre. Les aires piétonnes ne peuvent inclure de routes à grande circulation. Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci.

Les restrictions d'usage

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines heures la circulation ou réserver à certaines heures la circulation à diverses catégories d'usagers ou de véhicules article L 2213-2 à 5 du CGCT.

Le maire, sur toutes les voies autres que nationales, départementales (ou forestières du domaine national ou départemental), peut ordonner l'établissement de barrière de dégel, article R 411-20 du Code de la route.

Le maire, dans les mêmes conditions que ci-dessus, peut prendre les mesures garantissant la sécurité du passage sur les ouvrages d'art.

Le stationnement

Le maire, par arrêté motivé (L 2213-2,3,6), peut, à l'intérieur de l'agglomération, réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux. À ce titre il peut réserver des emplacements destinés à faciliter la circulation et le stationnement des transports publics, taxi, livraisons, transport de fonds et bijoux ou métaux précieux (L 2213-3 alinéa 2). Il doit également réglementer le stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite, GIC ou GIG.

L'instauration, par arrêté du maire, d'un stationnement payant est subordonné à une délibération du conseil municipal.

Les limites d'agglomération

Le maire fixe seul les limites de l'agglomération (article R 411-2 du Code de la route) et ce quel que soit le statut domanial de la voie.

Le contrôle de légalité peut déboucher sur la saisine du tribunal administratif si les limites d'agglomération ne correspondent pas à la définition de l'article R 110-2 du Code de la route : « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

Publicité, enseignes et pré-enseignes

En agglomération, sur l'emprise des voies publiques, la publicité, enseignes et pré-enseignes ainsi que la publicité lumineuse sont interdites.

Le maire investi de son pouvoir de police peut accorder des dérogations pour les enseignes en agglomération (article R 418-5 du Code de la route) et réprimer les infractions (article R 418-9 du Code de la route).

Le maire détermine les emplacements destinés à l'affichage d'opinion (article L 581-13 du Code de l'environnement).

Est soumis à autorisation du maire l'installation de publicité lumineuse (article L 581-9 du Code de l'environnement).

Les arrêtés

Un arrêté de police n'est exécutoire qu'après l'exécution des mesures de publicité : affichage ou publication pour les mesures réglementaires concernant l'ensemble de la population; une notification aux intéressés est nécessaire pour des mesures individuelles.

Enfin, la signalisation nécessaire doit être mise en place (article R 411-25 du Code de la route).

Les deux tableaux suivants présentent les cas rencontrés le plus couramment.

EN AGGLOMÉRATION : VOIES À GRANDE CIRCULATION

Mesure prise	Autorité pour arrêté	Voies concernées	Exercice de la compétence
Mise en priorité	Préfet	RN, RD, VC	Sur proposition ou après consultation du maire
Limitation à 70 km/h	Préfet	RN RD, VC	Après consultation du maire Après consultation du maire et du PCG
Limitation inférieure à 50 km/h	Maire	RN, RD, VC	Après avis du préfet (article R 411-8 du Code de la route)
Zone 30 et zone de rencontre	Maire		Après consultation du PCG et avis conforme du Préfet
Feux de circulation	Préfet	RN X RN RN X RD RN X VC RD X RD RD X VC VC X VC	Après consultation du maire (article R 411-7 du Code de la route)
Ouvrage d'art et Limitation des charges	Préfet	Toutes voies	Totale sous réserve des pouvoirs du maire en urgence ou péril (article R 422-4 du Code de la route)
Barrières de dégel	Préfet PCG Maire Préfet, Maire ou PCG	RN RD VC Route forestière	Totale avec information du maire Totale avec information du maire Totale Chacun en fonction de la domanialité du domaine forestier

EN AGGLOMÉRATION : VOIES NON CLASSÉES À GRANDE CIRCULATION

Mesure prise	Autorité pour arrêté	Voies concernées	Exercice de la compétence
Mise en priorité	Maire		
Limitation à 70 km/h	Maire	RN (cas rare) RD	Après consultation du préfet Après consultation du PCG
Limitation inférieure à 50 km/h	Maire	RN, RD, VC	Totale
Zone 30 et zone de rencontre	Maire	RN RD	Après consultation du préfet Après consultation du PCG
Feux de circulation	Maire	RN X RN RN X RD RN X VC RD X RD RD X VC VC X VC	Totale
Ouvrage d'art et Limitation des charges	Maire PCG Préfet	VC RD RN	Totale Totale sous réserves des pouvoirs du maire en urgence ou péril
Barrières de dégel	Préfet PCG Maire Préfet, Maire ou PCG	RN RD VC Route forestière	Totale avec information du maire Totale avec information du maire Totale Chacun en fonction de la domanialité du domaine forestier

Les maires et la sécurité routière

URBANISME, AMÉNAGEMENT

Si la lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'Etat, les collectivités locales restent des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière. En effet, elles peuvent à leur niveau mettre en œuvre des actions à travers leurs compétences et leurs pouvoirs en terme de police, d'urbanisme et d'aménagement.

Elles peuvent également mener des actions plus larges comme la prévention, l'éducation ou l'information dans le cadre notamment des plans départementaux d'actions de sécurité routière.



L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE, UNE PRIORITÉ NATIONALE

Une évolution globalement encourageante, mais un bilan qui demeure préoccupant.

Depuis 1972 le trafic routier a triplé alors que le nombre de tués à été divisé par deux. Pour l'année 2005, tous réseaux confondus, près de 85 000 accidents corporels, 5 300 tués (à 30 jours), 40 000 blessés hospitalisés, 70 000 blessés légers.

Les accidents de la route constituent, après les accidents cardio-vasculaires et les cancers, la 3ème cause de mortalité pour l'ensemble de la population et la 1ère cause de mortalité des jeunes.

LES POLITIQUES DÉPARTEMENTALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du Préfet. Elle repose sur quatre outils : le Document Général d'Orientations, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, le programme AGIR et le programme Label Vie. Les collectivités locales sont concernées par au moins deux d'entre eux :

- Le Document Général d'Orientations (DGO) permet à l'Etat, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche partenariale de définir et d'afficher les axes de la politique de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années (2004 - 2008). La mise en œuvre de cette politique se fait dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

- Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est élaboré chaque année. Il permet d'afficher l'ensemble des actions menées dans le département. C'est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs. Cette concertation, le pilotage de l'élaboration du PDASR et l'évaluation des résultats, sont désormais du ressort du Conseil Départemental de Prévention. Le PDASR comporte trois grands domaines d'intervention :

- 1- les infrastructures routières,
- 2- l'éducation, la formation, la prévention, la communication,
- 3- le contrôle et les sanctions.

Des crédits sont mis à disposition des Préfets pour le financement des actions qu'ils proposent et pour soutenir certaines actions des partenaires, notamment des associations.

Question Réponse

La sécurité routière est-elle synonyme de surcoût ?

Si les actions et aménagements correcteurs impliquent des investissements souvent conséquents, la prise en compte de la sécurité dans les projets neufs n'est pas forcément génératrice de surcoût. Elle peut même produire des économies, par exemple en dimensionnant à minima les voiries. Le surcoût est souvent le prix à payer pour une non-qualité du système de déplacement, découlant d'une mauvaise prise en compte de la sécurité dans les aménagements urbains. Au regard de la charge économique entraînée par les accidents de la circulation, l'investissement dans la sécurité routière ne se réduit pas à une simple réponse "émotionnelle" face à un drame humain ; il contribue aussi à diminuer la charge supportée par la collectivité évaluée par le commissariat au plan à 460 euros par habitant.



QUELS OUTILS POUR LES COMMUNES ?

Si le comportement est en cause dans 9 accidents sur 10, l'environnement l'est aussi dans un cas sur trois. Les communes peuvent améliorer cet environnement par la signalisation, l'aménagement

de la voirie et la prévention. Elles peuvent également agir par le biais de politiques plus globales : l'urbanisme et les déplacements.

QUELQUES PISTES D'ACTION POUR LES COMMUNES

1/ La réglementation, l'aménagement

En agglomération, les piétons et les cyclistes sont particulièrement vulnérables. La probabilité de décès d'un piéton heurté passe de 85% à 60 km/h, à 60% à 50 km/h et à 15% à 30km/h. La zone 30 constitue donc l'aménagement optimal. Elle a pour objectif une meilleure cohabitation des différents usagers, une amélioration du cadre de vie une meilleure sécurité, en particulier pour les piétons :

- Réduire la largeur de traversée (avancée de trottoir, îlot refuge).
- Réaliser des aménagements permettant de modérer les vitesses (zones 30, aménagements de traverse). Cependant, il faut prendre garde qu'un rétrécissement de chaussée ne traitant pas la présence de cyclistes ne se traduise par de nouveaux accidents.

2/ L'urbanisation

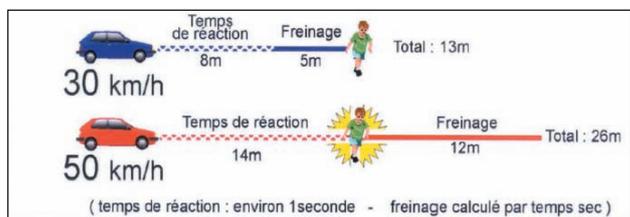
Les conducteurs ont besoin d'identifier les lieux où ils se trouvent pour adapter au mieux leur comportement. En particulier une rupture de l'environnement ressenti est souhaitable au niveau des entrées et sorties d'agglomération.

3/ L'information, la prévention

Par ailleurs, il importe d'agir sur l'urbanisation en cours afin de limiter les nouveaux accès riverains en rase campagne résultant du mitage et plutôt de favoriser les constructions dans l'agglomération. Il en va de la compréhension de l'espace et de l'adaptation du comportement de chaque usager.

4/ Le dialogue avec les usagers

Chaque ville, chaque village a son identité. Il n'existe pas de solution d'aménagement clé en main. Il faut respecter les habitudes des habitants, les conforter, les mettre en valeur, les sécuriser, les exprimer clairement auprès des conducteurs de véhicules pour qu'ils les comprennent et qu'ils en tiennent compte dans leur comportement. Par exemple, la localisation d'un passage piéton doit s'adapter aux usages constatés afin d'être vraiment efficace, plutôt que d'être matérialisé à l'écart des pratiques réelles des piétons.

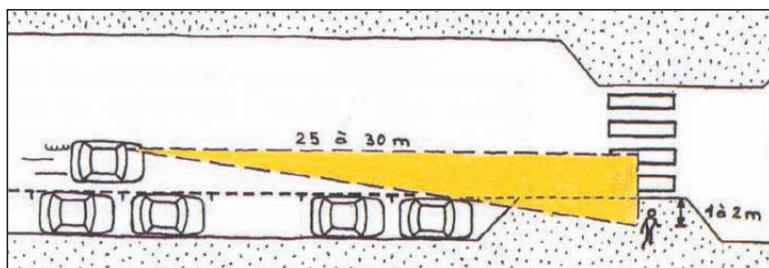


Définition de la zone 30 (code de la route) : section ou ensemble de sections de routes constituant une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h,

et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques. Le périmètre de la zone 30 est fixé par arrêté municipal.

Il existe des solutions d'aménagement efficaces pour réduire la vitesse des véhicules en prenant en compte tous les usagers de la voirie :

- Empêcher le stationnement des véhicules aux abords des passages piétons et supprimer tout mobilier urbain (ex: bacs à fleurs) pouvant masquer le piéton qui s'apprête à traverser..



LA RESPONSABILITÉ PÉNALE DU MAIRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Depuis la Loi dite Fauchon du 10 juillet 2000, le risque pénal est - aujourd'hui - très secondaire en matière de sécurité routière. Mais, pour être restreint, ce risque n'en est pas moins réel. Pour l'essentiel, le risque réside dans deux infractions :

- la "mise en danger délibéré d'autrui" (Articles 223-1 et 2 du Code pénal) caractérisé par son caractère préventif. Elle sanctionne un comportement coupable, même si ce dernier n'a pas créé d'accident. Elle est punie d'un an d'emprisonnement et de 15.000 euros d'amende. En pratique, s'agissant des élus, les rares décisions intervenues retiennent une lecture assez étroite de la notion " d'obligation particulière de sécurité ", qui ne se confond pas avec les pouvoirs généraux de police détenus par le Maire.

- "l'homicide involontaire", et les infractions qui en sont la déclinaison, les diverses "blessures involontaires" (articles 221-6 et 7 du Code pénal) caractérisé par le premier des éléments constitutifs : la victime dont l'état déterminera la sanction applicable. Le second élément de l'infraction est un lien de causalité entre le drame et le comportement d'une personne. Un des effets essentiels et bénéfique de la loi Fauchon a été d'introduire une distinction entre les acteurs directs et les acteurs indirects (le maire se situe assez naturellement dans cette seconde catégorie). Il faut donc lui imputer une imprudence très grave pour que sa responsabilité pénale puisse être engagée. En résumé, il faudra soit avoir pris, sciemment, un risque important, en violant une règle de sécurité connue, soit adopter un comportement dont on ne pouvait raisonnablement ignorer la dangerosité.

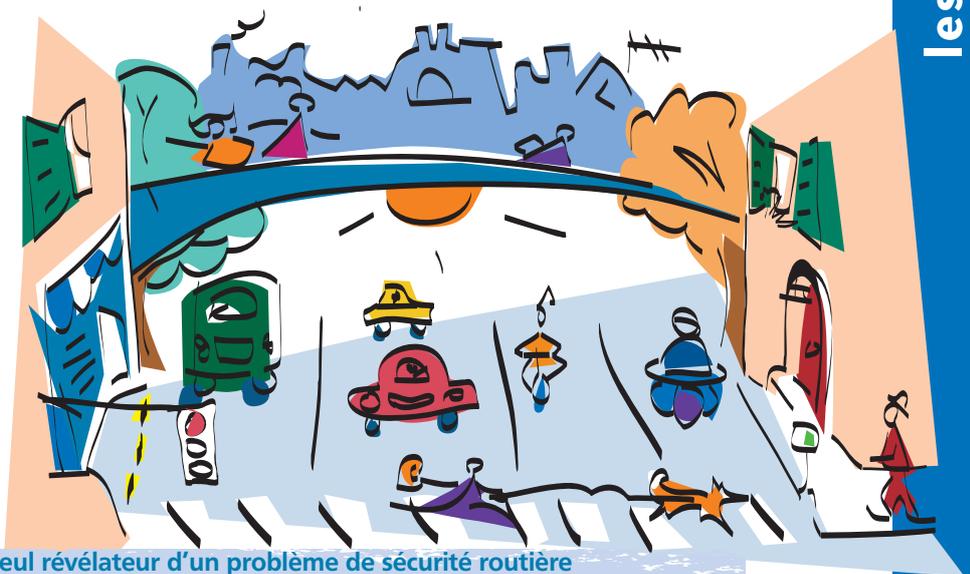
Pour éviter le risque contentieux résiduel, c'est donc en amont qu'il faut agir.

Il est important de ne pas laisser un dossier, un carrefour par exemple, en jachère, dans l'attente de la " bonne " solution, et de mettre provisoirement en place des mesures qui permettent de contribuer à réduire le risque.

Mais la définition des compétences, vrai problème dans le secteur de la sécurité routière, représente la principale préoccupation :

- Police de la circulation (article L.2213-1 du Code général des collectivités territoriales) et police de la conservation sont trop souvent confondues – elles sont d'ailleurs largement imbriquées.
- Sans même évoquer leur imbrication avec la compétence de gestion, qui relève souvent de la formation collégiale de la collectivité (article L.2122-21 du CGCT) ou de la structure intercommunale (article L.141-12 du Code de la voirie routière).
- Et l'effet des délégations entre conseil et maire, entre maire et adjoints, entre élus et agents...

Extraits de l'intervention de Maître Yvon Goûtal, Avocat à la Cour



En agglomération, l'accident n'est pas le seul révélateur d'un problème de sécurité routière

En agglomération coexistent de multiples usages de l'espace public. La route devient un espace ouvert à tous (piétons, cyclistes, conducteurs de véhicules motorisés...) et lieu de multiples usages riverains, d'activités commerciales et d'échanges. L'insécurité routière peut être ressentie comme forte par les riverains alors que peu d'accidents se produisent réellement. En effet ce sentiment d'insécurité amène souvent les piétons ou les cyclistes à désertier la rue. L'agglomération abandonne de fait une partie de sa voirie et de la vie sociale qui va avec. La commune doit donc choisir entre route et rue.

Les maires et la sécurité routière

LE POINT DE VUE DE L'AMF

Le drame humain de l'accident place inévitablement le Maire en première ligne :

- parce qu'il relève de ses fonctions de constater l'insoutenable,
- parce qu'il connaît bien souvent la famille affectée,
- parce qu'il est le personnage public le mieux identifié et donc celui qu'on interpelle le plus volontiers.

Si le Maire n'est pas toujours juridiquement compétent, il ressent l'intervention en matière de sécurité routière comme un impératif.

Parfois, cette fonction est confiée à un adjoint en raison de la transversalité de l'action (aménagement de la voirie, prévention en milieu scolaire, politique des déplacements, urbanisme,...).

Parfois, elle est transférée à une communauté (EPCI) afin de mener une politique à plus grande échelle. Que la politique soit départementale, intercommunale ou communale, le Maire doit rester au cœur du dispositif afin d'apporter aux différents intervenants sa connaissance particulière de la vie sociale. En effet, le partage de la voie entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes comme l'accès aux handicapés requiert une approche fine du terrain. Et qui peut mieux que le Maire comprendre et concilier les intérêts parfois divergents concernant cet espace public essentiel à la vie de la cité ?

BIBLIOGRAPHIE

Code de la route (JO)

Code de la voirie (JO)

Instruction interministérielle sur la signalisation routière (JO)

Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal (décret du 16 mai 1994)

Le maire et ses pouvoirs de police

(M.Delpuech, E.Jayat, Editions La Baule)

Documents techniques édités

par le CERTU voir le catalogue des publications (disponible sur le site internet www.certu.fr)

ADRESSES UTILES

• DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES (DSCR)

Ministère de l'équipement du logement, des transports et du tourisme.

Arche de la Défense Paroi Sud

92055 LA DEFENSE. Tél : 01 40 81 21 22.

www.securiteroutiere.gouv.fr

• CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU).

9, rue Juliette Récamier. 69456 LYON CEDEX 06.

Tél 04 72 74 58 00. www.certu.fr

• **PRÉFECTURES** : La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du Préfet de chaque département. Celui-ci s'appuie sur un chef de projet sécurité routière (directeur de cabinet ou sous-préfet) et sur un coordinateur sécurité routière.





DOCUMENT 4

Les services de l'État dans l'Essonne

Plan Départemental
d'Actions de Sécurité
Routière (PDASR)

Mis à jour le 22/01/2016

Le PDASR: définition et fonctionnement

Qu'est-ce que c'est ?

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un document annuel qui fixe :

- les enjeux de sécurité routière à l'échelle départementale,
- les actions concrètes qui permettent de prendre en compte ces enjeux.

Il se concrétise sur le terrain par des actions de sécurité routière à destination de la population essonnoise et organisées par les communes, les groupements de communes, des associations.

Sur la base de l'analyse de l'accidentalité essonnoise, le PDASR cible les enjeux sur lesquels des actions de sensibilisation, d'information doivent être orientées, et fixe ainsi le cadre dans lequel ces actions doivent se tenir.

L'appel à projets (2016), document annuel co-signé par le Préfet et le Président du Conseil départemental, précise les enjeux pour lesquels une action sécurité routière peut prétendre à être subventionnée.

Comment ça marche ?

Les actions du PDASR peuvent se présenter sous forme par exemple :

- d'interventions dans des écoles primaires pour évoquer les risques de la conduite à vélo (avec des ateliers pratiques) ; de débat dans des lycées sur les risques d'une conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants ;
- d'ateliers organisés pour les seniors avec un rappel aux règles du code de la route.
- etc...

Ces actions sont financées par les organisateurs eux-mêmes (parfois avec des sponsors) et en partie par des subventions de l'État et du Conseil départemental.

Ces aides financières, du département et de l'État accordées dans le cadre du PDASR, ne peuvent excéder 50% du montant total éligible de l'action.

Les communes ou groupement de communes, associations qui veulent organiser ce type d'actions peuvent faire une demande de financement auprès de la Direction départementale des territoires (DDT).

En effet, l'instruction des dossiers de demandes de subvention PDASR est gérée par la DDT pour le compte de la Préfecture de l'Essonne.

La procédure

En début d'année, une réunion est organisée afin de lancer le PDASR de l'Essonne pour l'année en cours. Y sont conviés l'ensemble des partenaires Sécurité Routière, à savoir les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les associations partenaires, les Forces de l'Ordre, le Conseil Départemental, le Procureur de la République et des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).

Au cours de cette réunion, l'appel à projets co-signé par le Préfet et le Président du Conseil Général, est présenté à l'ensemble des partenaires leur permettant, par la suite, de faire des propositions pour des actions de sécurité routière dans le cadre de ce plan.

La demande de subvention se compose d'un ensemble de pièces à fournir.

Après avoir réceptionné l'ensemble des dossiers de demandes de subventions dans les délais impartis, les services de l'État (Préfecture, DDT) et le Conseil départemental déterminent les actions qui feront l'objet d'un co-financement.

Dans le cadre des subventions allouées par la Préfecture, le Préfet décide en dernier lieu des actions retenues sur la base des enjeux du département et des règles budgétaires en vigueur.

Enfin, l'engagement de chacune des parties se fait par la rédaction et la signature d'une convention. Cette convention permet de fixer le financement de l'action par l'Etat. L'organisateur s'engage, dès la réalisation de l'action, à fournir l'ensemble des pièces justificatives qui permettront le versement de la subvention.

Les règles de financement

Pour mémoire, le montant de la subvention, qu'elle soit co-financée ou non par le Conseil départemental, ne peut excéder 50% du montant total éligible de l'action. De ce fait, les 50% restant sont à la charge de l'organisateur.

De plus, pour le calcul de la participation financière de l'État, n'est pas pris en compte dans la plupart des cas une partie ou la totalité des frais annexes tels : les frais de restauration, les frais hébergements des intervenants, la location de salles, les frais relatifs à l'envoi de courriers-invitations-ou production de photocopies, etc., notamment quand ces frais annexes constituent l'essentiel du total de la demande de financement.

Compte tenu des règles comptables en vigueur une facture détaillée doit être jointe à ce bilan qualitatif et quantitatif pour chaque dépense préalablement engagée.

IMPORTANT: L'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de 1er et 2nd niveau (ASSR 1 et 2)

Le PDASR, s'il a vocation à financer des actions de sensibilisation à la sécurité routière, ne finance pas l'ASSR 1 et 2. En effet l'organisation, la diffusion de supports médias et le suivi de ces épreuves, durant le temps scolaire, sont assurées par le Ministère de l'Éducation Nationale .

PREFET D'EURE-ET-LOIR

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

le 12 décembre 2013

SERBAT/BRRT/ds

Normes des ralentisseurs de type dos-d'âne, coussin ou plateau, plateau trapézoïdal.

Un arrêt récent du Tribunal administratif de Montpellier (1) met en évidence la responsabilité des gestionnaires de voiries et collectivités en matière d'installation de ralentisseurs. Ces dispositifs, quelquefois mal conçus ou mal installés ou encore implantés dans des lieux inappropriés, peuvent constituer des obstacles gênants, voire dangereux pour les usagers de la route et plus particulièrement pour les deux roues.

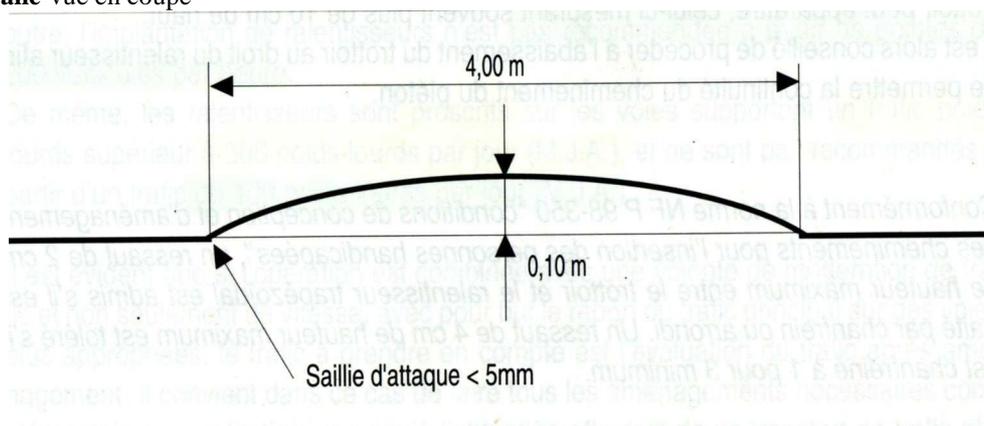
Ce document, (extrait du guide CERTU 2010) rappelle les principales règles de construction et d'installation des différents ralentisseurs, qui doivent présenter certaines caractéristiques depuis le 15 mai 1999.

Le Décret n°94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des *ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal* fait référence à la norme NF P98-300 et définit les modalités techniques d'implantation et de signalisation de ces équipements dans ses 3 annexes.

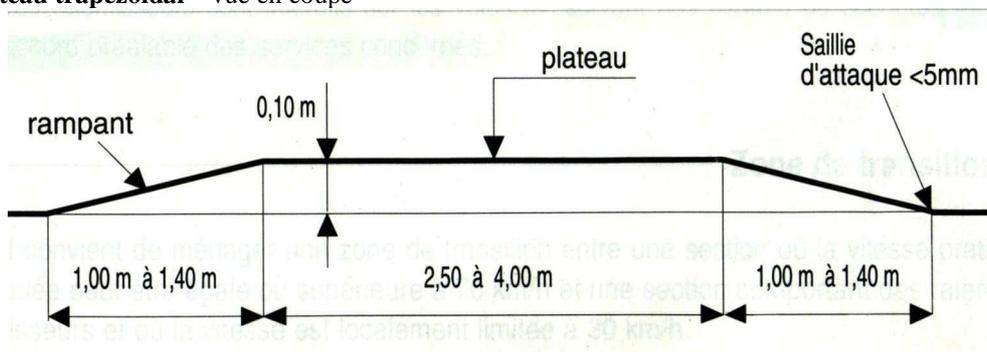
1) Les différents dispositifs :

1-1 les ralentisseurs type dos d'âne et trapézoïdal

a) dos d'âne-vue en coupe



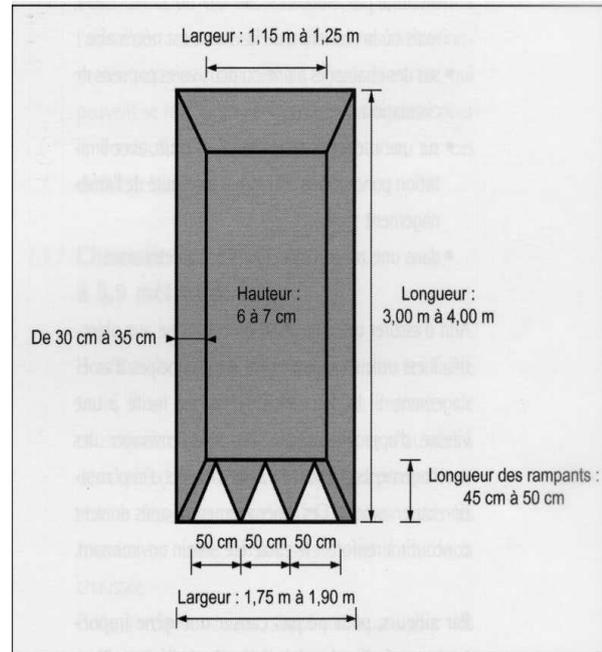
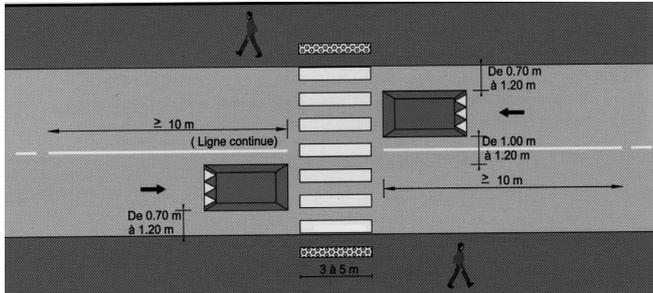
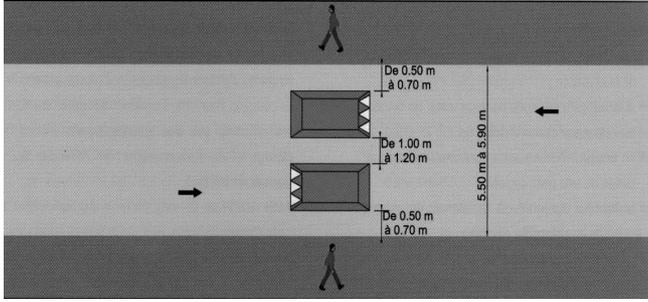
b) le plateau trapézoïdal – vue en coupe



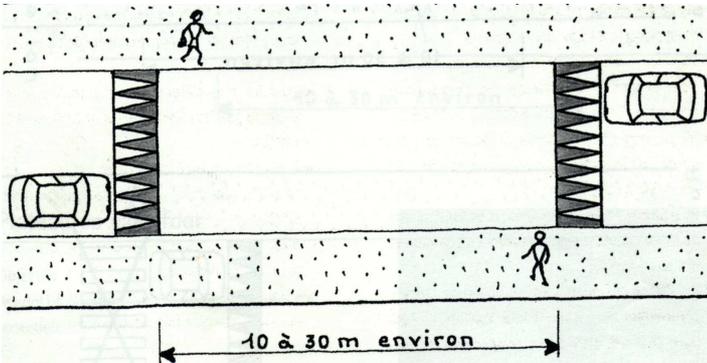
1-2 Les ralentisseurs de type coussins et plateaux non soumis à la norme précédente, mais à une recommandation d'un organisme public impose l'état de l'art à toute personne réputée compétente professionnellement. Ils ne doivent pas constituer une gêne à la circulation des deux roues, ni être source de nuisances, notamment sonores. La norme NFEN 13036-4 sur l'adhérence du produit est applicable.

Sur certains plateaux, l'installation de passages piétons est autorisée avec une bande d'éveil de vigilance (BEV) pour mal voyants, conforme à la norme NF P98-351.

coussins



plateaux surélevés



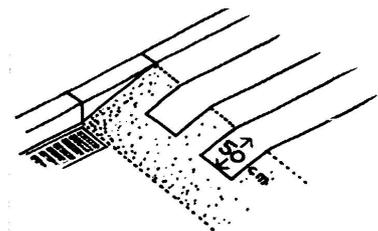
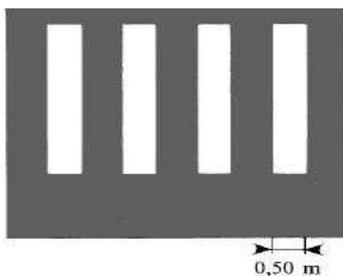
2) La signalisation horizontale :

(Les Marquages sont définis aux articles 118, 118,9 de la 7^{ème} partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière - IISR)

Article 118. Passages pour piétons

Il est nécessaire de marquer par une signalisation horizontale, et éventuellement verticale, les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, en vertu de l'article R.412-37 du code de la route.

Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre.



Le marquage axial ou le marquage de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à leur lisibilité.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de bandes que doit comporter un passage pour piétons en fonction de la largeur roulable de la chaussée.

Largeur roulable	4 à 6 m	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	12 à 14 m
Nombre de bandes	3 à 5	5 à 7	6 à 9	8 à 11	9 à 13

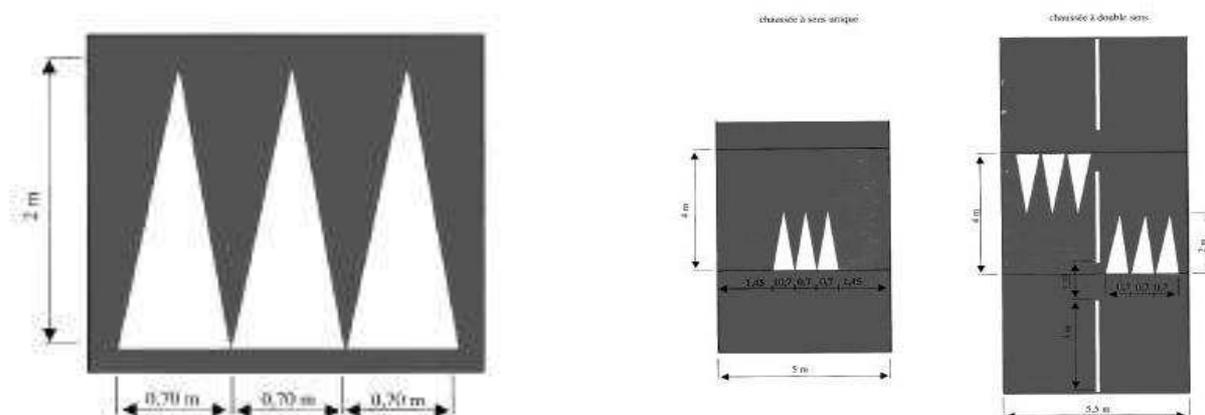
Lorsqu'un passage pour piétons est implanté sur un ralentisseur de type trapézoïdal (appelé aussi passage piéton surélevé), les bandes blanches sont prolongées sur une longueur de 0,50 m de part et d'autre du plateau constituant le passage piéton, afin d'améliorer sa lisibilité. (voir schéma ci avant)

Article 118-9. Marques relatives à des aménagements de sécurité

A. - Ralentisseurs de type dos-d'âne.

La présence d'un ralentisseur de type dos-d'âne est signalée par un marquage constitué d'un ensemble de trois triangles blancs, disposé sur le ralentisseur et non sur la partie plate, avant le dos d'âne, dans l'axe de chaque voie de circulation et dont les pointes sont orientées dans le sens normal de la circulation.

EXEMPLES DE CONFIGURATION :



Ce marquage n'est pas obligatoire dans les zones 30 (cf. art. 63-1). Sur les chaussées bidirectionnelles de 5 m et plus de largeur, la séparation des sens de circulation est réalisée sur le ralentisseur par une ligne axiale discontinue de type T3 (2u), et prolongée de part et d'autre de celui-ci sur 10 m environ (cf. annexe D 8).

Ces marques ne concernent pas les passages piétons surélevés qui doivent comporter la signalisation horizontale définie à l'article 118.

B - Ralentisseurs de type coussins et plateaux.

Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modération de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée.

Chaque coussin est signalé par 3 triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante du coussin. La base d'un triangle est de 0,5 m. Le triangle s'étend sur toute la longueur de la rampe. Les pointes des triangles sont dirigées dans le sens de la circulation.

Pour les plateaux, un marquage par des triangles blancs contigus est réalisé sur les rampes, sur toute la largeur de la chaussée. La base d'un triangle est de 0,7 m et se situe au pied de la rampe. Le triangle s'étend sur toute la longueur de celle-ci.

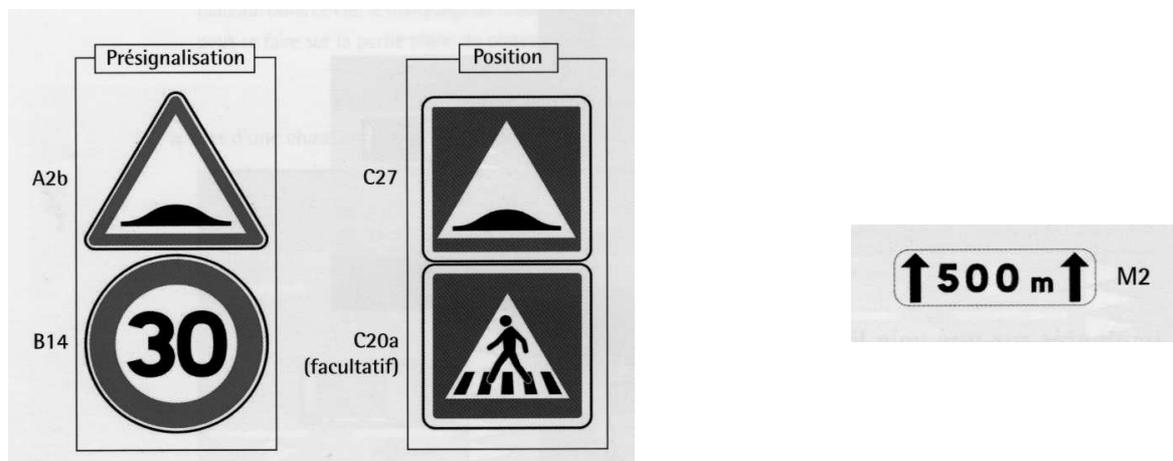
Le marquage sur chaussée des coussins et plateaux n'est pas obligatoire lorsque ces aménagements se situent dans une zone 30 et s'ils sont constitués d'un matériau de couleur différente de la chaussée assurant une bonne perception.

3) La signalisation verticale :

La signalisation des coussins et plateaux doit être conforme à l'IISR (article 28-1 de la 2ème partie, article 72-6 de la 5ème partie , article 118,9B de la 7ème partie)

Les panneaux de position ou de pré-signalisation, lorsqu'ils sont prescrits sont les suivants:

L'absence de signalisation peut engager la responsabilité du gestionnaire (2)



NOTES :

- Les bordures ou les rives de chaussées peuvent être marquées conformément aux articles 114-4 et 118-2 de l'IISR
- Dans les Zones limitées à 30km/h, les bandes blanches peuvent être réalisées soit en marquage additionnel soit en matériaux blancs (pavés, dalles,...), le critère de rétro-réfléctivité n'est pas nécessaire car on se trouve en zone obligatoirement éclairée.
- Les critères de résistance, glissance, blancheur et contraste doivent être respectés. En aucun cas l'utilisateur ne doit surpris.
- L'abaissement, dans le sens transversal, d'un ralentisseur au droit du caniveau permet de maintenir l'écoulement des eaux mais présente l'inconvénient d'inciter l'automobiliste à y passer les roues de droite.
- Il est recommandé de respecter une inter-distance minimum de 30m entre deux ralentisseurs ou entre un aménagement et un ralentisseur.
- L'ensemble de ces dispositifs ne sont mis en place qu'après une étude approfondie, dans des zones où la vitesse est limitée à 30km/h.
- L'avis du gestionnaire des voies doit être sollicité et un arrêté de police doit être pris par l'autorité compétente afin d'imposer la limitation de vitesse à respecter.

Responsabilités :

Les usagers d'un ouvrage public bénéficient, en cas d'accident, de la présomption de défaut d'entretien de l'ouvrage. C'est donc à la collectivité locale de prouver l'entretien normal de l'ouvrage.

Il est possible d'être poursuivi pénalement pour manquement à l'obligation de sécurité et de prudence imposée par la loi et les règlements : article 222-19 du Code pénal relatif aux atteintes involontaires à l'intégrité de la personne et article 221-6 du Code pénal relatif aux atteintes involontaires à la vie.

Il en est de même pour non-respect des normes même si aucun dommage n'est survenu : article 223-1 du Code pénal relatif aux mises en danger d'autrui.

- (1) Jurisprudence : TA de Montpellier n°1103634 du 21 juin 2013 FFMC contre commune St-Drézery « non conformité d'un certain nombre de dispositifs installés en agglomération »
- (2) CAA Nantes 30 décembre 1999 n°96NT01833 « défaut d'entretien normal de l'ouvrage pour absence de signalisation sur une voie ouverte à la circulation »

Fiche Action Locale

Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière 2016

Une version numérique de cette fiche est téléchargeable sur le site de la préfecture de la Marne, à l'adresse suivante :

<http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere/Politique-de-securite-routiere/Qu-est-ce-qu-un-plan-departemental-d-actions-de-securite-routiere-PDASR>

Intitulé de l'action :

.....

Organisme responsable porteur de l'action :

Adresse postale :

.....

Personne en charge du dossier :

○ Nom : Prénom :

○ .. Qualité :

○ Tél – Fax :

○ Email :

Enjeu ¹:

Domaine ²:

- L'alcool et les comportements addictifs,
- La vitesse,
- Les usagers vulnérables,
- Les jeunes de 15 à 30 ans.

- Éducation
- Formation
- Prévention
- Communication
- Contrôle.

Objectif (s) de l'action :

Le porteur de projet fixe un ou deux objectifs généraux qu'il se propose d'atteindre grâce à cette action : après avoir décrit le contexte actuel il précise les buts poursuivis, les résultats attendus en terme qualitatif... - L'analyse des résultats obtenus ou constatés après la réalisation de l'action lui permettra de d'établir le bilan de l'action à transmettre à la préfecture :

.....

.....

¹ Cf : enjeux du Document Général d'Orientations rappelés dans l'appel à projet - cocher la ou les cases correspondantes
² Cocher le domaine qui correspond à votre action

Objectif (s) de l'action (suite)
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Description détaillée de l'action (déroulement, moyens mis en œuvre, organisation générale...)
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Publics visés : type d'usagers, âge... :

Lieux et dates de réalisation (durée – ponctuel – périodique – fréquence...)
Organisation (horaires) ³ :
.....
.....
.....

Besoins en matériels et intervenants ⁴:

Le pôle Sécurité Routière de la Préfecture peut mettre à votre disposition de la documentation, du matériel et peut vous faire bénéficier de l'intervention de bénévoles de son réseau.

- Intervenants Départementaux Sécurité Routière.....
- Monsieur Moto,
- Dépliants,
- Simulateur deux roues,
- Affiches.

Liste des autres partenaires associés :

³ Joindre le planning de l'événement
⁴ Cocher la case correspondant aux besoins



PRÉFET DE LA MARNE

Bureau du Cabinet
Pôle Sécurité Routière
Affaire suivie par : Christine MOSSLER
Tél : 03.26.26.11.95
Fax : 03.26.26.11.83
securite-routiere@marne.gouv.fr

Châlons-en-Champagne, le 02 février 2016

PREFET DU DEPARTEMENT DE LA MARNE
à
Destinataires in fine

OBJET : Plan Départemental de Sécurité Routière 2016 (PDASR) - Appel à projets

P . J : Fiche d'action locale
(une version numérique est téléchargeable sur le site de la préfecture
<http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere/Politique-de-securite-routiere/Qu-est-ce-qu-un-plan-departemental-d-actions-de-securite-routiere-PDASR>)

Pour l'année 2015, le bilan de l'accidentalité sur les routes du département s'établit comme suit : 288 accidents - 41 tués - 383 blessés. Par rapport à 2014, cela représente une hausse de 14 % des accidents et de 9,7 % des blessés et une baisse de 9 % du nombre de tués. Les détails de ce bilan figurent dans le PDASR 2016.

Un regard rétrospectif sur les données statistiques des accidents de la route depuis 2010 tend à démontrer une tendance légère à la baisse du nombre de blessés (passant de 405 à 377) alors que le nombre de personnes ayant perdu la vie serait stabilisé autour de 40, (exception faite de l'année 2013 où on avait enregistré 32 tués).

Une démarche forte s'impose pour infléchir à la baisse le nombre de tués sur la route et faire baisser de manière conséquente l'ensemble des indicateurs.

C'est pourquoi, l'objectif de cet appel à projets est de mobiliser l'ensemble des acteurs du département afin d'élaborer un plan départemental d'actions de sécurité routière de façon à lutter contre l'insécurité routière, de manière plus complète, plus cohérente et plus efficace.

Les projets présentés devront porter sur un ou plusieurs des enjeux issus du Document Général d'orientations 2013-2017 :

- l'alcool et les comportements addictifs,
- la vitesse,
- les usagers vulnérables,
- les jeunes de 15 à 30 ans.

mais aussi sur les priorités d'actions que je souhaite mettre en place en 2016 (voir appel à projets).

Aussi, je vous invite à transmettre les projets d'actions de prévention que vous souhaitez réaliser en 2016 dans les meilleurs délais possibles, et au plus tard le 15 Septembre 2016 dans le cadre d'une demande de subvention, par le biais de la fiche d'action locale que vous trouverez en pièce jointe.

Je tiens une nouvelle fois à vous remercier de votre engagement et de votre contribution déterminante dans la lutte contre l'insécurité routière et vous encourage à rester mobilisés et innovants pour diminuer le nombre de victimes sur nos routes.

Pour le Préfet,
La Sous-Préfète, Directrice de Cabinet,
Cheffe de Projet Sécurité Routière,


Corinne SIMON