



LES MAIRES ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La mobilisation des collectivités locales est primordiale pour que s'inscrive sur le long terme la baisse exceptionnelle des accidents mortels enregistrée depuis 2002, année du lancement, au plus haut niveau de l'État, d'une politique volontariste de lutte contre l'insécurité routière. Car les maires disposent de pouvoirs importants pour améliorer la sécurité de ceux qui circulent dans leur commune ou leur groupement de communes, en termes de police, de réglementation, d'infrastructures routières et de transports, mais aussi de prévention, d'éducation et d'information.

L'insécurité routière diminue, mais il existe de grandes disparités

De 1974 à 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre de tués sur les routes de France s'établissait à 2,3 %, alors qu'entre 2001 et 2004 elle a atteint 12 %. Ce résultat sans précédent reste pourtant fragile et de grandes disparités subsistent. Les jeunes de 15 à 24 ans restent surexposés : ils représentent 13 % de la population, mais aussi 28 % des personnes tuées sur la route. Dans cette tranche d'âge, les accidents de la circulation constituent la première cause de mortalité. Les motards comptent pour plus de 15 % des personnes tuées, alors qu'ils représentent moins de 1 % du trafic. Enfin, la situation des citoyens n'est pas la même face aux risques routiers suivant leur lieu de résidence. Entre les départements les mieux classés en accidentologie (Hauts-de-Seine, Val-d'Oise et Landes) et les moins bien classés (Corse-du-Sud, Gers et Haute-Corse), le risque d'être tué est presque trois fois supérieur pour un nombre équivalent de kilomètres parcourus. À l'échelle européenne, la France se situe encore derrière six pays en nombre de tués par million d'habitants : la Suède, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark et l'Irlande.

La politique locale de sécurité routière

Depuis 2004, l'État donne une nouvelle impulsion à la politique locale de sécurité routière en poursuivant deux objectifs :

1. améliorer la connaissance de l'insécurité routière, professionnaliser et structurer le pilotage de l'action locale ;
2. renforcer la démarche partenariale avec les collectivités territoriales ainsi que la mobilisation des bénévoles.

Une meilleure connaissance de l'insécurité routière.

Les Enquêtes comprendre pour agir (ECPA) sur des accidents mortels ou graves sont réalisées par des professionnels issus de différentes spécialités : infrastructures, véhicules, état et comportements des usagers, secours et soins. Elles apportent une information précise aux acteurs de la politique locale via les Observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) dans les DDE et leur permettent de développer des actions locales plus pertinentes.

Un partenariat renforcé entre les collectivités et l'État.

Le Document général d'orientation (DGO), qui définit les enjeux propres à chaque département, devient le cadre de référence établi pour cinq ans entre les collectivités territoriales et l'État. Le DGO constitue le fondement des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) qui déterminent annuellement le financement des actions locales.

Une mobilisation accrue autour de trois programmes :

• Agir pour la sécurité routière

regroupe les volontaires locaux autour de quatre ou cinq actions de prévention, proposées par la préfecture et inscrites au PDASR.



- Label vie propose aux jeunes de 14 à 28 ans de réaliser des projets de sécurité routière en bénéficiant d'une subvention pouvant atteindre 800 €. www.label-vie.net



- Des Maisons de la sécurité routière se mettent progressivement en place dans les départements grâce à des partenariats locaux, notamment entre les préfectures et les collectivités territoriales.



Ces maisons assurent l'accueil des victimes et de leurs familles, l'information des citoyens, la mise à disposition des ressources pour l'action locale et sont un lieu de rencontre et d'échanges entre bénévoles, associations, institutionnels et professionnels.



Des domaines d'actions multiples et complémentaires

Désigner un « correspondant Sécurité routière » parmi les élus permet au maire d'optimiser le travail de ses services. Ce correspondant devient l'interlocuteur privilégié de la préfecture et des différents acteurs concernés (cf. page suivante). Il établit, avec les acteurs locaux, un diagnostic de sécurité routière qui servira de support à la mise en place d'un plan d'actions. Ce plan s'inscrit dans le Plan départemental d'actions de sécurité routière (cf. page précédente) et pourra combiner différents champs d'actions, dont voici les principaux.



1. Réglementation et contrôles

Le maire est gardien de la sécurité routière. Il a dans ce domaine d'importants pouvoirs. Il dispose notamment des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement dans la commune. Il exerce cette compétence sur les routes communales et les chemins ruraux, mais également sur les voies privées ouvertes à la circulation ainsi que sur les routes nationales et départementales en agglomération. Il peut en outre interdire la circulation de certains véhicules ou sur certaines parties des voies et renforcer les interdictions ou les limitations prescrites par le Code de la route. Il peut notamment limiter la vitesse en fonction des dangers. Il met en place les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération.



2. Urbanisme, déplacements, infrastructures et environnement

Avec la décentralisation des compétences de l'État vers les collectivités territoriales, la sécurisation de la voirie d'agglomération incombe plus que jamais aux communes. Chaque aménagement doit s'inscrire dans le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et dans le cadre d'un Plan local d'urbanisme (PLU). Pour répondre aux exigences de qualité de vie exprimées par les administrés, les aménagements visent généralement à :

- modérer la circulation automobile et les vitesses pratiquées afin d'améliorer la sécurité de l'espace public au bénéfice de la vie locale et des usagers exposés (piétons, cyclistes) ;
- établir un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement afin de limiter les effets pervers du « tout automobile ».

On aménage ou l'on crée un lieu pour 20 à 30 ans en moyenne. Le diagnostic réalisé avant la prise de décision revêt donc une importance capitale : il est recommandé d'avoir recours aux consultations les plus larges possibles, présentées sous forme de réunions, de questionnaires ou d'enquêtes.

La modification d'une voie ou d'une intersection compte parmi les actions les plus visibles auprès des administrés, mais ses effets sur l'amélioration de la sécurité le sont moins puisqu'ils s'inscrivent dans la durée. D'où l'intérêt d'accompagner le changement à travers d'autres champs d'actions : communication, éducation, contrôles préventifs, etc.



3. Éducation

Les jeunes de 15 à 24 ans sont deux fois plus exposés au risque routier que l'ensemble de la population. Si le rôle des parents est primordial dans le processus d'acquisition de comportements sécuritaires, l'implication du maire sur ce terrain constitue le signe fort de son engagement dans la lutte contre l'insécurité routière.

Sans se substituer à l'Éducation nationale dans son obligation d'éducation routière, les communes peuvent participer à la formation et à la sensibilisation des enfants, des adolescents et des jeunes adultes. Les voies d'actions sont multiples dans ce domaine. Citons notamment :

- l'incitation à la création d'opérations « autobus pédestre » par des parents bénévoles pour l'accompagnement d'élèves à l'école en groupe et à pied ;
- la mise en place d'un conseil d'enfants ou de délégués de classe qui s'exprimeront sur les réaménagements des voiries autour de leur école ;
- l'introduction des notions de sécurité routière dans le cadre d'activités extrascolaires (centres de loisirs, MJC, etc.) ;
- la sensibilisation des jeunes dans les transports scolaires ;
- l'accompagnement des jeunes qui mettent en place des opérations du type « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » pour sécuriser les retours de discothèque ;
- l'octroi de subventions et la mise à disposition temporaire d'espaces pour des installations d'éducation routière gérées par des bénévoles et des associations.



4. Information, communication

Sur un sujet aussi sensible que celui des risques liés au transport routier, la demande d'information des administrés est généralement forte. Établir un plan de communication qui saisit chaque opportunité de prise de parole permet, au sein d'une commune, d'ancrer le sujet dans les esprits et de susciter des engagements parmi ses habitants. Voici quelques exemples d'événements qui peuvent faire l'objet d'une opération d'information ou de sensibilisation :

- une fête municipale ou un événement privé organisé dans des locaux loués par la municipalité ;
- la Semaine de la sécurité routière ;
- l'organisation de contrôles par la police municipale (vitesse, conformité des deux-roues, port du casque, etc.) ;



- l'organisation d'un schéma de circulation dans une zone d'activité.

Maintenir ainsi la question de la sécurité routière dans « l'agenda communal » n'impose pas de gros investissements matériels, mais un engagement quotidien du maire et de son équipe. Les relais médiatiques sont ceux qu'utilise habituellement la mairie : bulletin municipal et périodiques des associations locales ; affichage municipal ; diffusion de documents par voie postale ; presse, radio et télévision locales ou régionales.

Parmi les sources qui sont à la disposition des communes, citons :

- la revue *Sécurité routière* et *Circuler autrement* (association La prévention routière) ;
- sur Internet, le site de la Sécurité routière (www.securiteroutiere.gouv.fr) et sa lettre électronique *Cap Sécurité routière* ;
- les Observatoires départementaux de la sécurité routière dans les DDE, les Maisons de la sécurité routière dans les départements où elles existent, etc. ;
- les revues *Maire de France* et *La lettre des maires de France* de l'AMF, ainsi que son site www.amf.asso.fr

Des administrés peuvent également, en fonction de leurs compétences, constituer une source d'informations de proximité qui la rend d'autant plus crédible : avec des médecins sur les effets de l'alcool et des médicaments, des ingénieurs sur les lois physiques de la vitesse, des moniteurs d'auto-écoles sur les lieux à risque dans la commune, des garagistes sur les points techniques à surveiller, etc.

L'élu et sa responsabilité d'employeur

Les obligations d'un maire vis-à-vis des agents municipaux sont les mêmes que celles d'un chef d'entreprise. À ce titre, le Code du travail lui impose d'élaborer et de mettre à jour un document unique d'évaluation des risques encourus par les agents de sa commune, même s'ils sont peu nombreux. Ce diagnostic inclut les risques liés aux déplacements routiers et s'accompagne de la mise en place d'actions d'organisation du travail, de formation et de sensibilisation. L'État recommande aux villes les plus importantes d'établir un Plan de prévention du risque routier (PPRR), comme le font les entreprises.

Les acteurs de la Sécurité routière

Dans leur combat contre l'insécurité routière, les maires peuvent compter sur un réseau d'alliés : les nombreux acteurs institutionnels, mais aussi des partenaires issus de milieux associatifs et socioprofessionnels.

1. Les institutions

- **Préfectures** : la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de département. Celui-ci s'appuie sur un chef de projet Sécurité routière (le plus souvent le directeur de cabinet ou le DDE) et sur un coordinateur de Sécurité routière.
- **Conseils généraux** : ils sont, entre autres, responsables de la voirie départementale et du transport scolaire.
- **Directions départementales de l'Équipement** : elles animent les Observatoires départementaux de la sécurité routière qui disposent de données sur les accidents corporels. Elles peuvent apporter conseil et assistance aux communes sur l'ensemble des domaines liés à la sécurité routière, notamment en matière d'infrastructures.
- **Gendarmerie et police nationales** : elles sont chargées du contrôle et de la sanction des infractions, éventuellement en liaison avec la police municipale. Elles contribuent aux actions d'éducation des jeunes et à la sensibilisation de l'ensemble des usagers.
- **Services de secours (pompiers, Samu, etc.)** : ils peuvent apporter leurs témoignages dans le cadre d'opérations d'information. Les pompiers organisent également des formations aux premiers gestes en cas d'accident.
- **Éducation nationale** : elle délivre une formation en vue de l'obtention de l'Attestation de première éducation de la route (APER) dès le primaire, puis des Attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) de premier et second niveau au collège.
- **Directions départementales Jeunesse et Sports** : elles accompagnent les actions engagées par les associations et celles dirigées vers les jeunes.
- **Ministère de la Justice** : il est chargé de l'application des sanctions.
- **Ministère de la Santé** : la Fédération des hôpitaux publics a notamment signé une charte avec la Sécurité routière pour la mise en place d'actions d'organisation du travail, de formation et de sensibilisation sur les risques routiers à l'attention des salariés utilisant des véhicules hospitaliers.
- **Caisses régionales d'assurance-maladie** : elles peuvent, par exemple, participer au financement de formations sur le risque routier en entreprise.
- **Associations départementales des maires** : elles organisent des actions de sensibilisation au risque routier.
- **Centres d'études techniques** : services d'ingénierie publique dépendants du ministère de l'Équipement qui réalisent des prestations d'études et d'expertise pour les services de l'État et pour les collectivités locales.
- **Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR)** : à la demande de la préfecture, ils relaient des actions de prévention sur les enjeux prioritaires du département.
- **Pôles d'animation Sécurité routière** : constitués de chargés de mission Sécurité routière (CMSR) désignés par les administrations ou des partenaires, ils ont pour fonctions principales la formation, l'échange d'expériences, l'assistance conseil des responsables locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales.

2. Les autres acteurs

- **Associations** : elles sont une force de proposition, d'accompagnement et de réalisation des actions au niveau local.
- **Entreprises** : puissants relais d'opinions, elles mettent en place des plans de prévention des risques routiers et peuvent offrir leur soutien financier et/ou logistique.
- **Commerçants** : ils offrent des relais de proximité et peuvent soutenir des actions locales.
- **Experts et techniciens** : ils sont à même de mettre leurs compétences au service de certaines actions.
- **Auto-écoles** : elles apportent leur connaissance du réseau routier local et des réalités de l'apprentissage de la conduite.

Les habitants des communes sont concernés au premier chef par la sécurisation de la voirie et de ses abords. Pour peu qu'ils soient sollicités (cf. chapitre 4 : *Information, communication*), ils peuvent devenir de précieux partenaires. Car la lutte contre l'insécurité routière est une démarche participative dont l'efficacité augmente avec le nombre d'acteurs qui s'y associent.



LA RESPONSABILITÉ JURIDIQUE DU MAIRE ET DE LA COMMUNE

La responsabilité administrative de la commune, représentée par son maire, peut être recherchée devant le tribunal administratif. Cette responsabilité sera invoquée par la victime lorsqu'un dommage a été causé à la suite d'un défaut d'entretien normal de la chaussée, d'un défaut de signalisation, d'un problème ou d'un encombrement passager sur la voie, ou d'un mauvais usage des pouvoirs de police par le maire.

Le maire doit donc veiller à rendre praticables et sûrs les différents aménagements routiers. Il doit notamment s'assurer de la bonne visibilité des panneaux de signalisation et intervenir rapidement en cas de trous, de verglas, d'inondation de la chaussée, d'écoulement de boue ou autres problèmes rendant la circulation dangereuse.

Bien plus encore, il engage aussi la responsabilité communale en ce qui concerne les voies nationales et départementales en mauvais état à l'intérieur de l'agglomération lorsqu'il n'a pas averti d'une difficulté le gestionnaire de la voie.

UN GUIDE PRATIQUE POUR LES MAIRES

La Sécurité routière, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et l'Association des maires de France (AMF), en partenariat avec l'association La prévention routière, ont élaboré un guide méthodologique à destination des communes. Véritable boîte à outils conçue pour accompagner chaque étape de la mise en œuvre d'un plan local de sécurité routière, ce kit, composé d'un livre et d'un cd-rom, détaille les procédures et les partenariats envisageables à travers les différents champs de compétences de l' élu. Concret, complet, accessible et enrichi de nombreux exemples, le guide sera disponible auprès de la Documentation française (parution au premier semestre 2006).

UNE CHARTE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le délégué interministériel à la Sécurité routière et le président de l'Association des maires de France ont signé une charte engageant les deux organismes dans une vraie démarche partenariale pour plus de sécurité dans les communes.



Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR)

Arche de la Défense – Paroi Sud –
92055 La-Défense Cedex
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 4 58 00
www.certu.fr



Association des maires de France (AMF)

41 quai d'Orsay
75343 Paris Cedex 07
Tél. : 01 44 18 14 14
www.amf.asso.fr



Préfecture :

Contactez le chef de projet Sécurité routière (généralement le directeur de cabinet ou le directeur départemental de l'Équipement) ou le coordinateur Sécurité routière.