

Forum régional sécurité routière

«Maires et présidents d'intercommunalités en Midi-Pyrénées : actions et responsabilités»

Montauban, 4 octobre 2011

Synthèse des travaux et des échanges



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

www.securite-routiere.gouv.fr

**l'Assurance
Maladie**
RISQUES PROFESSIONNELS
Midi-Pyrénées

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

82

*Valérie Médaille, écrivain conseil ®
V5 - 16 novembre 2011*

Sommaire

1. Ouverture du forum.....	3
1.1. Intervention de Fabien Sudry, préfet de Tarn-et-Garonne.....	3
1.2. Intervention de Danielle Amouroux, représentant Madame le Député-Maire de Montauban.....	4
1.3. Intervention de Jean-Luc Deprince, conseiller général de Beaumont-de-Lomagne, représentant Monsieur le Président du Conseil Général	4
1.4. Intervention de Jean-Loup Pulicani ingénieur-conseil régional, Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) de Midi-Pyrénées.....	4
1.5. Signature de la convention de partenariat entre les services de l'Etat et l'Association des Maires de France.....	5
2. L'accidentalité routière en Midi-Pyrénées - Sylvie Paillard, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Midi-Pyrénées	5
3. Sécurité routière : que peuvent faire les maires et présidents d'intercommunalités ? - Florence Masson, Association des Maires de France.....	7
4. Témoignages.....	8
4.1. Bourse au permis de conduire – Ville de Pamiers (Ariège).....	8
4.2. Démarche d'aménagement urbain en faveur des modes de déplacement doux : l'exemple de Lectoure (Gers).....	9
4.3. Alcool et jeunes – Conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance du Grand Rodez (Aveyron).....	10

4.4. Mesures de vitesse et mise en cohérence du plan de circulation – Ville de Négrepelisse (Tarn-et-Garonne).....	11
4.5. Interventions et questions de la salle.....	11
5. Le Livre Blanc sur le risque trajet - Catherine Bernatets, ingénieur conseil, CARSAT Midi-Pyrénées.....	12
5.1. La CARSAT et le risque routier professionnel	12
5.2. Le Livre Blanc pour la prévention du risque trajet.....	13
6. Témoignages.....	14
6.1. Démarche globale de prise en compte de la sécurité routière – Ville de Soual (Tarn).....	14
6.2. Actions de prévention du comité des fêtes à destination des participants aux festivités – Ville de Gourdon (Lot).....	15
6.3. Journée sécurité routière à destination des seniors – Commune de Montgiscard/Communauté d'agglomération du Sicoval (Haute-Garonne).....	15
6.4. Interventions et questions de la salle.....	16
7. La responsabilité des élus dans le domaine de la sécurité routière - Luc Brunet, juriste à l'observatoire SMACL des risques de la vie territoriale.....	17
8. Échanges avec la salle.....	18
9. Conclusion – Monsieur le préfet de Tarn-et-Garonne.....	19

1. Ouverture du forum

Le 4 octobre 2011 s'est tenu à Montauban le forum régional sécurité routière de Midi-Pyrénées. Cette 3ème édition avait pour thème : « Maires et présidents d'intercommunalités en Midi-Pyrénées : actions et responsabilités en matière de sécurité routière ».

Organisée à l'initiative de la DREAL, de la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) et des coordinations sécurité routière de Midi-Pyrénées, en partenariat avec l'Association des Maires de Tarn-et-Garonne, la rencontre était présidée par Monsieur le Préfet de Tarn-et-Garonne. La journée a réuni de nombreux élus, des représentants des services de l'État et des acteurs locaux sur le thème de la mobilisation des élus en faveur de la sécurité routière.

1.1. Intervention de Fabien Sudry, préfet de Tarn-et-Garonne

Au nom du préfet de région et de l'ensemble des préfets de départements de Midi-Pyrénées, je souhaite la bienvenue aux participants et les remercie de leur présence à ce colloque régional, organisé par les services de l'État et la CARSAT en collaboration avec l'association des maires (AMF) de Tarn-et-Garonne. Depuis maintenant 3 ans, les services de l'État prennent l'initiative de réunir les acteurs et partenaires de la sécurité routière, dans une approche volontairement opérationnelle. En 2010, la journée était centrée sur la prévention du risque routier en milieu professionnel. En 2011, le thème retenu est la mobilisation des élus locaux, et je me félicite que le Tarn-et-Garonne ait été choisi pour un tel sujet, car, dans ce département, la collaboration entre les services de l'État et les collectivités sur les enjeux de sécurité routière est à la fois ancienne et fructueuse. C'est ici, en effet, que fut signée en 2006 la première convention de partenariat entre l'État et les collectivités. Dans quelques instants, cet engagement sera renouvelé : j'aurai le plaisir de signer avec Francis Labruyère, président de l'AMF en Tarn-et-Garonne, un nouveau partenariat pour 3 ans, dont l'une des principales actions sera la désignation dans chaque commune d'un élu référent sécurité routière.

Dans le domaine de la sécurité routière, l'objectif des pouvoirs publics est très clair : sauver des vies. Si on regarde une période longue, la tendance est nettement favorable : 19.000 tués par an

sur la route dans les années 70, 8.000 dans les années 2000, moins de 4.000 en 2010. Même si c'est toujours trop, l'évolution est réelle. Elle a plusieurs raisons : de meilleures infrastructures, des campagnes de sensibilisation efficaces, un permis de conduire de bon niveau, des véhicules plus sûrs, mais aussi le renforcement des contrôles et la mise en place de radars.

Mais, si ces progrès sont indéniables, il reste des marges de manœuvre, car en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité, et d'autres états européens font mieux que nous. Je fais partie de ceux qui pensent qu'on peut mesurer le degré de maturité d'une civilisation à la place faite à la sécurité routière.

Trop souvent, les victimes auraient pu être évitées avec un simple respect des règles. En Tarn-et-Garonne, on déplore 22 tués sur la route depuis le 1er janvier de cette année, contre 27 en 2010 à la même période. Sur les 20 accidents mortels de 2011, ont trouvé la présence d'alcool dans 11 accidents, et le défaut de ceinture dans 6 accidents.

Et, au-delà des drames humains, l'insécurité routière a également un coût pour la collectivité : 10 milliards d'euros.

Les rapports de gendarmerie dressent la liste des infractions nombreuses et quotidiennes au Code de la Route. Cette « litanie » n'entame en rien la résolution des services de l'État, même si leurs efforts ne sont pas toujours compris sur le moment. Dans le domaine de la sécurité routière, la réussite passe par une coopération sans faille et concertée entre tous les acteurs, et notamment entre les maires et les autres services publics. Les maires peuvent agir, et agir de multiples manières : pose de signalisation, aménagements de sécurité, sensibilisation des usagers de la route, ...

Notre pays s'honorerait de continuer à œuvrer dans le sens des vies sauvées, au bénéfice bien sûr des citoyens épargnés mais également de la communauté tout entière.

1.2. Intervention de Danielle Amouroux, représentant Madame le Député-Maire de Montauban

La sécurité routière est l'affaire de tous. Dans mon métier d'assureur, j'ai été confrontée à des situations dramatiques liées aux accidents de la route. Il est essentiel que chaque conducteur prenne conscience de son rôle et de ses responsabilités. Nous sommes ici pour trouver des solutions et travailler ensemble. Avançons main dans la main pour diminuer le nombre de tués sur les routes et cesser ces vies brisées.

1.3. Intervention de Jean-Luc Deprince, conseiller général de Beaumont-de-Lomagne, représentant Monsieur le Président du Conseil Général

Le réseau routier départemental de Tarn-et-Garonne comprend 2.500 km de voies. Depuis 1995, l'Assemblée départementale a consacré 166 millions d'euros à l'amélioration de la sécurité et du confort du réseau, y compris depuis 2007 sur les anciennes routes nationales. En tout, 230 opérations d'amélioration de sécurité ont réalisées, dont la mise en sécurité de 143 carrefours, la pose de 25 km de glissières, la rénovation de 95 traversées d'agglomération en concertation avec les communes (100 km de voies, 21 millions d'euros). Hors agglomération, 2.300 kms de voies ont été rénovés, soit 92 % du réseau, pour un total de 120 millions d'euros. La politique de débroussaillage votée par l'assemblée combine les exigences du développement durable et de la sécurité routière, et le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) permet une réponse rapide et efficace aux attentes des citoyens en période hivernale.

En matière de dépenses cumulées sur le réseau routier (investissement + fonctionnement), le Tarn-et-Garonne est à la hauteur de la moyenne nationale, et le 2ème département de Midi-Pyrénées. Les résultats sont là, et les analyses statistiques montrent une chute sensible et régulière du nombre d'accidents corporels : moins 75 % d'accidents corporels sur RD entre 1999 et 2010. Le nombre d'accidents mortels baisse également (40 en 1999, 26 en 2010), même s'il reste plus difficile à réduire. Nos services s'impliquent pour proposer des pistes d'amélioration, mais, si la qualité de l'infrastructure est un facteur indéniable de sécurité, le comportement du

conducteur reste déterminant. C'est pourquoi le département s'engage dans des actions de sensibilisation, notamment auprès des jeunes : stages de conduite Centaure, accompagnement de l'action de la Prévention routière « Sécurité dans les bus scolaires », adaptation des arrêts de bus aux accotements de voirie, ... Le Conseil général apporte une aide financière, mais aussi son expérience de la route. Nous devons sans répit maintenir notre vigilance, et rester ouverts aux initiatives. Je forme le vœu pour qu'à la fin de cette journée nous en sachions plus sur les solutions, et que nous poursuivions tous ensemble notre effort pour améliorer encore la sécurité routière dans notre département.

1.4. Intervention de Jean-Loup Pulicani ingénieur-conseil régional, CARSAT de Midi-Pyrénées

La CARSAT était présente au forum régional sécurité routière en 2010, et a tenu à être également présente en 2011. La caisse régionale gère le risque professionnel, et le risque routier représente la moitié des accidents mortels pour les assurés du régime général.

Les accidents professionnels mortels et corporels ont fortement baissé depuis plusieurs années, mais on assiste depuis 4 ans à une recrudescence des accidents corporels routiers dus au travail : + 10 % en Midi-Pyrénées sur 2009/2010. Une des explications est peut-être à rechercher dans un relâchement du comportement des usagers de la route. Pour autant, ce n'est pas une fatalité. Les élus ont un double rôle à jouer : un rôle de chef d'entreprise auprès des employés de la commune (organisation des déplacements, sensibilisation aux risques, téléphone portable, ...), et un rôle d'aménageur (développement des transports en commun pour diminuer le risque routier lié à l'usage de la voiture, ...). En agissant ensemble, nous pouvons permettre que le risque diminue pour ceux qui empruntent la route dans le cadre de leur travail. Un Livre Blanc sur le risque routier trajet domicile-travail est en cours d'élaboration et sera diffusé dans quelques semaines. L'association des maires de France est partie prenante pour matérialiser votre engagement dans la démarche en faveur de la sécurité routière.

1.5. Signature de la convention de partenariat entre les services de l'Etat et l'Association des Maires de France

- **Francis Labryère, président de l'Association des Maires de Tarn-et-Garonne**

La charte de partenariat sécurité routière signée le 26 mai 2006 en Tarn-et-Garonne était la première charte de partenariat signée en France, et le Tarn-et-Garonne avait alors été invité à s'exprimer sur le risque routier lors d'une manifestation nationale.

Tous les acteurs locaux du département ont souhaité signer cette charte parce qu'ils vivent au quotidien l'insécurité routière. De nombreuses actions peuvent être engagées : sécurisation des carrefours, sensibilisation des enfants dans les écoles en partenariat avec la Prévention Routière, ... En matière d'urbanisme, nous nous devons de réfléchir en amont à la sécurité des voies nouvelles, pour ne pas laisser construire des voies inadaptées et dangereuses.

Globalement, le réseau d'acteurs doit rester vivant et continuer à échanger sur les solutions possibles. La plupart des communes ont d'ores et déjà désigné celui de leurs élus qui sera désormais le correspondant sécurité routière, et les maires sont résolument engagés dans le renouvellement de la convention partenariale.

- **Fabien Sudry, préfet de Tarn-et-Garonne**

Cette signature matérialise l'engagement de l'ensemble des services de l'État : forces de l'ordre (police, gendarmerie), services de la préfecture et de la Direction Départementale des Territoires (DDT), inspection d'académie, sapeurs-pompiers, ... Parmi les actions proposées, je citerai en exemples la formation des élus référents, l'information des maires (bulletin mensuel), l'aide aux communes pour la mise en place de Plans de Prévention du Risque Routier (PPRR), des formations à la conduite pour les personnels communaux, l'actualisation du site sécurité routière de la préfecture.

Ces actions opérationnelles permettent de bâtir ce partenariat, que je suis heureux de prolonger en signant avec Francis Labryère, président de l'AMF en Tarn-et-Garonne, le renouvellement de

la charte sécurité routière.

2. L'accidentalité routière en Midi-Pyrénées - Sylvie Paillard, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Midi-Pyrénées

Un accident de la route est un accident sur une voie ouverte à la circulation publique qui implique au moins un véhicule et qui fait au moins une victime (tué, blessé grave, blessé léger).

- **Les victimes des accidents sur la route de 2006 à 2010 (Midi-Pyrénées et France)**

Nombres d'accidents, de tués, de blessés	Midi-Pyrénées	France
Nombre d'accidents	14.336	375.671
Évolution sur la période	- 39 %	- 16 %
Nombre de tués	1.307	21.869
Soit la population de ...	Saint-Porquier ou Marciac ou Montcuq	Millau ou Auch ou Cahors
Évolution sur la période	- 14 %	- 15 %
Nombre de blessés	18.477	474.519
Évolution sur la période	- 38 %	- 17 %

Le nombre d'accidents a baissé plus fortement en Midi-Pyrénées qu'au niveau national. Le nombre de tués a baissé également mais beaucoup plus faiblement.

- **Les accidents en Midi-Pyrénées : moins d'accidents mais des accidents plus graves**

Il y a moins d'accidents en Midi-Pyrénées depuis 5 ans, mais les accidents sont beaucoup plus graves : 8 morts pour 100 accidents en 2006, contre 11 morts pour 100 accidents en 2011.

Nombre d'accidents et de tués par million d'habitants (2010)	Midi-Pyrénées	France
Nombre d'accidents corporels par million d'habitants	756	1.083
Nombre de tués par million d'habitants	86	64

Les 8 départements de Midi-Pyrénées ont tous un nombre d'accidents par million d'habitants inférieur à la valeur nationale, même si les résultats départementaux sont contrastés. En revanche, le nombre de tués par million d'habitants est nettement plus élevé en Midi-Pyrénées que pour la France entière, et 6 départements sur les 8 ont un résultat supérieur à la valeur nationale (exceptions : Haute-Garonne et Hautes-Pyrénées).

- **La localisation géographique des accidents en Midi-Pyrénées (année 2010)**

En Midi-Pyrénées, la majorité des accidents a lieu en agglomération (58 %), mais 3 accidents mortels sur 4 (76 %) ont lieu en zone rurale. A noter : le poids de la capitale régionale, qui concentre 44 % des accidents en agglomération.

- **La répartition des tués par classe d'âge en Midi-Pyrénées (année 2010)**

Part des classes d'âge dans la population et le nombre de tués	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus
Part dans la population	15 %	5 %	9 %	28 %	24 %	20 %
Part dans le nombre de tués sur la route	2 %	4 %	24 %	27 %	21 %	22 %

En Midi-Pyrénées, comme pour la France entière, on constate une sur représentation des 18-24 ans : ils représentent 24 % des tués sur la route alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population. Cette situation évolue malheureusement peu sur les 5 dernières années, et la part des 18-24 dans les victimes de la route augmente. En 2010, en Midi-Pyrénées, on a déploré 58 tués sur la route parmi les jeunes de 18 à 24 ans, et un total de 79 accidents mortels ayant impliqué un jeune de 18-24 ans.

Les explications sont sans doute à trouver dans le manque d'expérience des jeunes conducteurs, certaines conduites à risques, et peut-être la difficulté pour les pouvoirs publics de porter un message efficace auprès de publics jeunes.

- **Répartition des tués par mode de transports (Midi-Pyrénées, année 2010)**

En Midi-Pyrénées, 67 % des tués sont des usagers de voitures (tourisme ou utilitaires légers). Ce chiffre plus élevé que le résultat national (56 %) est sans doute dû au fait que le territoire de Midi-Pyrénées est vaste et que la voiture reste le mode de transport de nombreux déplacements.

- **Les tués et l'alcool (Midi-Pyrénées, année 2010)**

Un tué sur quatre est la victime d'un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. En 2010, 68 personnes ont été tuées dans des accidents où la présence d'alcool a été constatée. L'évolution de ce chiffre sur les 5 dernières années n'est pas favorable : en 2006, 25 % des accidents mortels comportaient le facteur alcool, contre 27 % aujourd'hui, et 24 % des tués contre 28 % aujourd'hui.

Il semble que le facteur alcool constitue une sorte de « poche de résistance » aux messages et aux actions de prévention.

- **Tendances observées en Midi-Pyrénées pour 2011 (données provisoires, comparaison des 8 premiers mois de 2011 avec les 8 premiers mois de 2010)**

Depuis le 1er janvier 2011, on observe une baisse des nombres d'accidents et de blessés, mais une augmentation du nombre de tués (attention : les valeurs sont faibles et peuvent donc être sujettes à des variations importantes).

3. Sécurité routière : que peuvent faire les maires et présidents d'intercommunalités ? - Florence Masson, Association des Maires de France

Les maires disposent de pouvoirs importants pour améliorer la sécurité dans leur commune : leurs rôles, leurs droits et devoirs en terme de police générale, d'aménagement, mais aussi de prévention et d'informations seront rappelés au cours de cette intervention.

L'AMF regroupe les maires et présidents d'intercommunalités de 36.800 communes. Elle agit en qualité de conseil dans de nombreux domaines, auprès des élus et des pouvoirs publics.

L'AMF est résolument engagée dans la lutte contre l'insécurité routière, tant en zone rurale qu'en milieu urbain.

Comment agir lorsqu'on est maire en matière de sécurité routière ? Être maire n'est pas simple face à cette question. Les demandes sont nombreuses mais souvent contradictoires. Le maire se sent parfois seul au moment de la décision, même s'il peut compter sur les services de l'État (préfecture, DDT, ...) et du Conseil général. Le maire est presque toujours le premier interpellé, alors qu'il n'est pas toujours juridiquement compétent.

Le maire est le « gardien » de la sécurité routière sur sa commune. Il a des pouvoirs de police, des prérogatives, mais aussi des compétences sur lesquelles il peut s'appuyer pour réduire la vulnérabilité de ses administrés. Il peut agir sur de nombreux champs de compétences : infrastructures, aménagement, urbanisme, éducation, tourisme, communication, action sociale, transports, ...

Le partenariat entre les services de l'État et les collectivités qui vient d'être renouvelé en Tarn-et-Garonne est un signe fort de mobilisation, que l'AMF salue et soutient.

Les pouvoirs de police du maire (pouvoir de police général du maire : art. L. 2211-1 du CGCT ; pouvoir de police du maire en matière de police municipale, de sécurité publique, de circulation et de stationnement, ... : art. 2212-1 et suivants du CGCT) lui permettent de réglementer, prévenir, sanctionner.

Le cas échéant, le maire peut être amené à gérer un épisode de crise, dans le cas d'un accident grave par exemple. Dans ce domaine, la préparation est essentielle : constitution d'annuaires de numéros utiles, ...

Le pouvoir du maire est étendu à l'ensemble du territoire de la commune, indépendamment de la nature des voies. Il doit notamment veiller, lors de travaux routiers, à ce que les entreprises en charge des travaux assurent correctement la signalisation du chantier. Il doit aussi assurer l'entretien de la voirie communale, y compris son sous-sol et ses dépendances.

La création d'intercommunalités et de voiries d'intérêt communautaire créent des situations complexes en matière de police de voirie. Aux termes de la loi de décembre 2010, les maires de l'intercommunalité peuvent, s'ils le souhaitent, transférer leurs pouvoirs de police au président de l'intercommunalité. Mais le maire n'abandonne pas pour autant sa responsabilité : un maire peut ainsi être mis en cause lors de travaux sur une voie d'intérêt communautaire si un arrêt de bus scolaire situé sur le territoire de sa commune est déplacé et que la sécurité des enfants n'est plus assurée.

En qualité d'officier de police judiciaire, le maire est habilité à dresser des procès-verbaux en cas de délits et de contraventions de police. En matière de contrôles de vitesse, il intervient en partenariat avec la police ou la gendarmerie dans le cadre d'un Plan de contrôle routier départemental.

En tant qu'employeur, il peut impulser la mise en place d'un Plan de déplacement de l'administration (PDA). Dans ce domaine, il exerce une responsabilité de chef d'entreprise encadrée par le Code pénal, le Code du Travail, le Code de la route. Il doit veiller à ce que les personnels communaux appliquent les règles de sécurité et à ce que les véhicules soient correctement entretenus.

L'AMF encourage la mise en œuvre de PDA, qui permettent d'établir un diagnostic et de favoriser le développement du covoiturage, des modes doux, ... Si l'échelle de la commune est trop réduite, le PDA peut être traité à l'échelle de l'intercommunalité.

En résumé, les maires ont des pouvoirs, des prérogatives et des compétences à mettre en œuvre. Il faut aussi savoir appréhender les principes en termes de responsabilités, mais aussi en termes d'acculturation, de façon à les rendre à la fois possibles et vivables.

Mais le maire est aussi un aménageur, qui doit veiller à l'intégration technique de la sécurité routière dans la planification urbaine (SCOT, PLU), et à la prise en compte des usages et des usagers. Il doit mettre en place des aménagements cohérents et favorisant la sécurité, la vie locale et l'environnement : on ne crée pas une voirie ou des espaces urbains pour 5 ans mais pour 20 à 30 ans.

On peut désormais inscrire la sécurité routière dans une stratégie globale et planifiée de gestion des espaces publics, et on sait aujourd'hui proposer des solutions en termes d'accessibilité, de partage, ... Le « Code de la Rue » se développe, avec pour objectif de mieux partager l'espace public entre tous les usagers. Il devra pouvoir être totalement intégré dans le Code de la Route. Sur tous ces sujets, l'AMF travaille en partenariat étroit avec la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) et le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) du ministère de l'Écologie. Les priorités : l'accessibilité et la prévention du risque. Enfin, il faut affirmer qu'il n'est pas forcément plus coûteux de réaliser des aménagements routiers sécurisés. La semaine prochaine, l'AMF rencontrera le nouveau DSCR pour élaborer une nouvelle charte d'objectifs annuels, avec la volonté d'aller plus loin encore dans la démarche conjointe collectivités/État. Dernier point : l'AMF a mis en place depuis plus d'un an un groupe de travail sur la sécurité routière, au sein duquel tous les maires intéressés sont les bienvenus.

4. Témoignages

4.1. Bourse au permis de conduire – Ville de Pamiers (Ariège)

La commune de Pamiers a mis en place une aide au financement du permis de conduire pour des jeunes défavorisés. En contre-partie, les jeunes s'engagent à promouvoir la sécurité routière et à participer à l'action « capitaine de soirée » en tant que bénévoles à l'entrée des discothèques.

Témoins :

. Éric Rigal , responsable du bureau prévention médiation de la mairie de Pamiers

. Abdel Oulias, éducateur au service enfance jeunesse

Pamiers est une ville ariègeoise de 18.000 habitants. Un élu est référent sécurité routière, et une commission sécurité routière a été mise en place en 2006. Au sein de la commission, un groupe de travail SAM est constitué, où sont représentés le service médiation/prévention de la mairie, la mission locale, la préfecture, l'association Prévention Routière, et l'association « Un jeune avenir ».

Les constats de départ :

- une baisse du nombre de jeunes bénévoles engagés dans des actions de sécurité routière
- un désengagement progressif des associations ariègeaises intervenant en discothèques
- le succès rencontré par les ateliers d'insertion avec la « bourse aux permis de conduire »

La problématique « jeunes » en sécurité routière est liée à des comportements à risques : violence, alcool, drogues, recherche de sensations, machisme, phénomène de bandes, ... Dans le cadre de l'action « bourse permis de conduire », il est proposé à des jeunes de bénéficier d'une aide au financement de leur permis de conduire en échange d'une participation bénévole à des ateliers d'insertion sécurité routière. Les objectifs : donner une image positive de jeunes en difficulté, rendre les jeunes acteurs de leur propre sécurité et faire d'eux des relais sécurité routière.

Les jeunes sont recrutés sur la base d'un dossier de candidature et d'un entretien individuel avec des représentants de la mairie et de la mission locale). Après une formation, le jeune est associé à une opération SAM, et parfois à des distributions de tracts.

Un bilan de l'action en quelques chiffres :

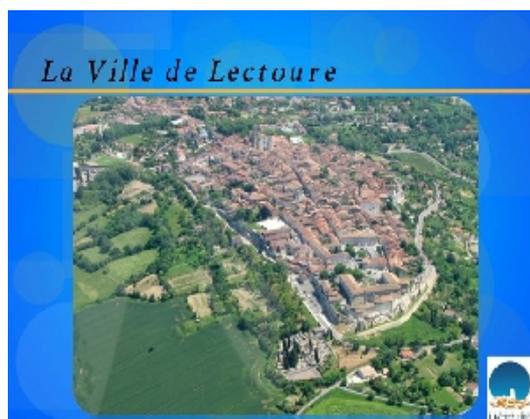
- 78 bourses « permis » attribuées en 3 ans, dont 12 à des jeunes intervenant sur l'action de prévention SAM
- 11 opérations SAM organisées en 2010/2011, pour 167 SAM désignés au total
- un montant de 250 à 500€ attribué à chaque jeune retenu pour l'action

Cette action constitue pour les jeunes une activité valorisante, et représente un excellent tremplin en termes d'insertion : 60 % des jeunes environ s'engagent ensuite dans d'autres actions de prévention ou de bénévolat.

4.2. Démarche d'aménagement urbain en faveur des modes de déplacement doux : l'exemple de Lectoure (Gers)

Lectoure, petite ville ancienne du Gers (4.000 hab.) où l'urbanisation est très concentrée, manque d'espace pour aménager son centre bourg. Comment, dans ce contexte, favoriser les modes de circulation doux en répondant à la fois à la loi handicap du 11 février 2005 et aux articles du code de l'environnement relatifs aux itinéraires cyclables ?

Témoignage : Jean-Jacques Tosca, adjoint au Maire



Lectoure est une ville ancienne du Gers, ceinte de remparts. L'accès au centre ancien, « perché » à 180 mètres d'altitude, est difficile : dénivelés importants entre le centre et les rocades périphériques, escaliers, voies étroites, absence de trottoirs.

La commune de Lectoure se devait de réaliser des aménagements conciliant aménagement urbain, contraintes de circulation, accessibilité des personnes à mobilité réduite, création de bandes cyclables et valorisation du patrimoine bâti.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie a été engagé, avec l'appui du ministère de l'Écologie. Une équipe projet associe des élus de la ville, des représentants de la DDT et du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) du Sud-Ouest, ainsi que la Secrétaire Générale du Conseil National des Transports (« Une Voirie pour tous »). La démarche initiée par Lectoure devra permettre de définir une méthodologie transposable à d'autres communes de même échelle.

Les études ont permis d'appréhender les aménagements de mise en accessibilité non plus comme des contraintes, mais comme des bénéfiques. Ils concernent le centre ancien et deux axes entre le centre ancien et les quartiers nouveaux : rue Alsace-Lorraine (RN 21), et avenue du Maréchal Lannes.

Ont été réalisés :

- la suppression de fossés et leur remplacement par des bandes cyclables, qui offrent aussi l'avantage de contribuer au ralentissement de la vitesse des véhicules à moteur par un effet optique de rétrécissement de la voie
- l'aménagement de carrefours

- des espaces piétons

Ces travaux sont réalisés avec la collaboration des services de l'État (Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest (DIR SO)).

A noter : la ville a dû transformer deux bandes cyclables, non homologuées parce que larges d'1,30 m et non de 1,50 m, en « bandes de rives cyclables » pour pouvoir bénéficier d'un financement aidé.

4.3. Alcool et jeunes – Conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance du Grand Rodez (Aveyron)

Une grande enquête a été réalisée auprès des établissements scolaires, pour connaître les rapports des jeunes aux festivités. Cette enquête a mis en évidence une problématique « alcool ». Des actions de sensibilisation ont été mises en oeuvre, notamment par le biais du théâtre-forum.

Témoins :

- . Gilbert Gladin, vice-président du CISPD du Grand Rodez
- . Carole Taillefer, référente politique de la ville au Grand Rodez
- . Jocelyne Dufour, intervenante théâtre-forum



La Communauté d'Agglomération du Grand Rodez est composée de 8 communes, pour un total de 55.000 habitants. Elle connaît une relative vitalité démographique et économique, qui structure un espace de vie plus important : celui de l'aire urbaine de Rodez. Le Conseil de Sécurité et de Prévention est résolument engagé sur des actions de prévention de l'insécurité routière.

Si la délinquance est contenue (taux de criminalité de 30,06%), la communauté fait face à une problématique repérée par les acteurs de santé : l'alcoolisation

massive et excessive des jeunes. Cette problématique est directement liée aux enjeux de sécurité routière des jeunes de 14-24 ans et des 2 roues motorisés.

En 2008, une enquête exploratoire a été conduite sur les jeunes et l'alcool. Plus de 1.000 questionnaires ont été distribués et 87 adolescents volontaires ont été interrogés directement.

Les constats :

- un jeune sur deux déclare avoir bu de l'alcool pour la 1ère fois lors d'une fête familiale et un sur trois ensuite lors d'une soirée entre amis
- l'âge moyen du premier épisode d'ivresse aiguë est de 14,7 ans
- 85% ne se considèrent pas dépendants de l'alcool lorsqu'ils consomment
- plus d'un jeune sur deux a déjà consommé de l'alcool dans la rue

Un plan d'actions a été élaboré pour combiner différents modes d'interventions, dont le théâtre-forum.

Les discours ou les rappels des interdictions ayant souvent peu de prise auprès des adolescents sur des sujets tel que l'alcool, la Communauté d'agglomération a fait le choix de faire intervenir une professionnelle du théâtre forum. Le théâtre forum permet aux jeunes de s'entraîner à se déterminer librement. Il ne s'agit pas d'un spectacle, mais plutôt d'un chantier où chacun est invité

à participer.

Les actions ont débuté en 2009 auprès d'élèves du secondaire. Sur chaque établissement scolaire impliqué, 10 à 15 élèves volontaires et motivés ont été formés aux rôles de comédiens-intervenants et à la mise en œuvre du théâtre forum. Les jeunes écrivent puis jouent des scénarii sur la base d'histoires d'alcoolisation vécues seul, en famille, ou entre amis. Le but est d'inviter les jeunes, qui expriment souvent une absence de possibilité de choix face à l'alcool, à formuler des idées en termes de libre-arbitre et de marge de manœuvre : comment faire pour ... ?

Le forum en chiffres :

- 5 établissements scolaires impliqués
- 52 élèves investis en tant que comédiens intervenants
- près de 1 000 élèves touchés au cours des différents forums

Le retour des établissements est positif : ce type d'action permet de réfléchir et de comprendre collectivement grâce à la mise à distance de la réalité par le jeu.

Les élèves ont accordé beaucoup d'intérêt à cette expérience qui leur a permis de prendre conscience des conséquences de l'alcoolisation et d'interroger leurs propres consommations, mais aussi de réfléchir à partir de leur vécu, avec leur propres mots sans être jugés, censurés ni sans se sentir culpabilisés.

Par ailleurs, des actions de terrain ont été lancées lors des fêtes et manifestations : mise à disposition d'eau potable, de points repos, de café.

La prévention en matière de sécurité routière est « une longue route », qui emprunte parfois des chemins sinueux. Les élus de Rodez s'y sont engagés avec détermination.

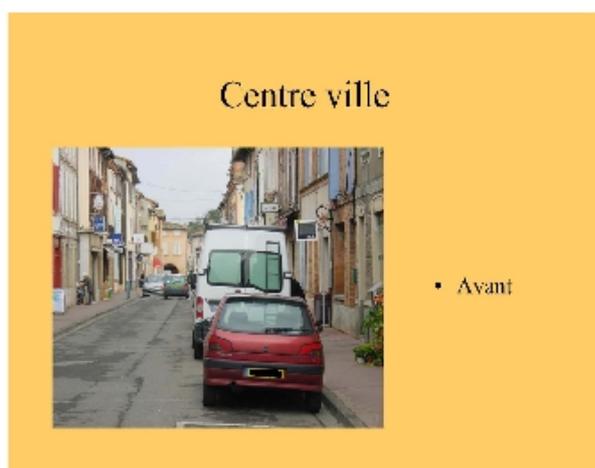
4.4. Mesures de vitesse et mise en cohérence du plan de circulation – Ville de Négrepelisse (Tarn-et-Garonne)

Après la pose temporaire d'un radar pédagogique et la réalisation de relevés de vitesse, la commune de Négrepelisse a mis en cohérence la signalisation routière et le plan de circulation de la ville.

Témoins :

. Serge Mercier, adjoint au maire

. Célestin Paris, Conseiller municipal, président de la commission cadre de vie.



Négrepelisse est une ville de Tarn-et-Garonne d'environ 5.000 habitants, avec une population croissante. Elle dispose d'un réseau local Sécurité Routière (élus locaux, services de l'État).

La commune faisait face à des difficultés de circulation dans l'artère principale du centre ville : infrastructure inadaptée à l'augmentation du trafic, accrochages, incivilité, plaintes.

Un projet a été lancé, avec plusieurs objectifs :

- améliorer la sécurité des usagers
- offrir davantage de facilités de stationnement

- rendre la circulation plus fluide
- valoriser le centre bourg

Le projet s'est articulé autour de 2 axes : la pose de panneaux information vitesse afin d'établir un état des lieux des vitesses réellement pratiquées et du volume de trafic aux heures de pointe, et l'évaluation du besoin en stationnement.

L'étude remise à la commune (analyse des vitesses et mesures de trafic) a permis de lancer une concertation locale et de rechercher des solutions correctives : chicanes, ralentisseurs, ... Une réflexion a été engagée sur l'accessibilité avec le concours d'une personne à mobilité réduite.

Les aménagements ont été réalisés et ont suivis d'une évaluation : observation des pratiques et enquête auprès des usagers locaux. Le bilan est tout à fait positif: baisse de la vitesse des véhicules, adhésion des riverains et usagers au nouveau plan de circulation et de stationnement, meilleur partage avec les usagers vulnérables (piétons, cyclistes...), centre-bourg mieux valorisé.

Enfin, le coût financier des aménagements s'est révélé peu important.

4.5. Interventions et questions de la salle

- Pourquoi ne pas généraliser des feux passant au rouge en cas de dépassement de la vitesse autorisée, y compris hors carrefour ? Si la législation actuelle ne le permet pas, peut-être faut-il modifier la législation ...
- Débat : faut-il ou non prévoir des double sens (ou contre sens) cyclables réservés aux cyclistes dans les rues à sens unique ?
- L'âge, comme l'alcool, diminue le champ de vision et les réflexes : il faudrait prévoir une visite médicale tous les 5 ans pour vérifier l'aptitude physique à la conduite.
- Les campings-cars, véhicules à fort encombrement, sont de plus en plus nombreux : il devient nécessaire de prévoir une visite médicale périodique spécifique pour leurs conducteurs.
- Les repas de classe peuvent être l'occasion d'alcoolisations massives. Il est utile que les établissements scolaires rappellent aux parents, par courrier, que ces repas ne sont pas organisés sous l'égide des établissements, ni sous leur responsabilité.

5. Le Livre Blanc sur le risque trajet - Catherine Bernatets, ingénieur conseil, CARSAT Midi-Pyrénées



Le Livre Blanc sur le risque trajet domicile-travail sortira en décembre 2011. Il concerne l'ensemble des salariés et des employeurs du territoire français.

5.1. La CARSAT et le risque routier professionnel

La CARSAT assure les salariés du régime général de sécurité sociale sur le risque professionnel, dont le risque routier, qui représente la première cause de mortalité au travail. La CARSAT joue un rôle de

conseil, de prévention et de contrôle, et organise des actions de prévention collective.

Le risque routier professionnel est le risque auquel sont exposés tous les salariés qui se rendent à leur travail ou qui se déplacent dans le cadre de leur travail (y compris pour le déjeuner).

En France en 2010, pour les salariés du régime général d'assurance maladie (18 millions de personnes), on recensait 756.000 accidents avec arrêt de travail (accidents du travail et de trajet). Un sur dix était lié à la route. Sur 885 accidents mortels, un sur deux était lié à la route.

Les accidents routiers professionnels sont liés pour $\frac{3}{4}$ aux trajets domicile-travail et pour $\frac{1}{4}$ aux déplacements de mission professionnelle.

En Midi-Pyrénées, pour 2010 : 3.627 accidents de la route liés au travail avec arrêt, dont plus de la moitié en Haute-Garonne. 80 % des accidents de trajet impliquent un véhicule, et 18 % des accidents de trajet sont des chutes (avec ou sans véhicule impliqué).

Une enquête nationale sur la mobilité a été conduite en 2008. Quelques enseignements :

- Les déplacements pour le travail représentent les déplacements locaux les plus consommateurs de km, 41% des km parcourus et 29 % des déplacements
- La distance moyenne domicile-travail était de 15 km en 2008 et continue d'augmenter
- En zone urbaine, la moitié des trajets en voiture font moins de 3 km, et un quart fait moins d'1 km
- 75 % des salariés utilisent la voiture sur le trajet domicile-travail

Les 4 enjeux des déplacements : sécurité, économie, environnement, social.

L'accident routier a un coût pour la société, l'entreprise, l'individu. Pour l'entreprise, le coût direct moyen d'un arrêt de travail route est de 4.000 € et 77 jours d'arrêt, et 340.000 € pour un accident mortel. A quoi il faut ajouter les coûts indirects, qui représentent environ 3 fois les coûts directs.

Le risque trajet est en enjeu de santé publique qui présente plusieurs spécificités. Effectué hors lien de subordination employeur/salarié, il doit donc être abordé dans le cadre de la concertation. Pour autant, certains déterminants sont purement professionnels, comme les horaires de travail. Enfin, les enjeux sont souvent convergents avec ceux du développement durable.

5.2. Le Livre Blanc pour la prévention du risque trajet

Le texte de la Commission des Accidents de Travail et des Maladies Professionnelles (CATMP) du 28 janvier 2004 préconisait quelques bonnes pratiques : réduire l'exposition au risque en limitant les déplacements, favoriser les moyens de transport collectifs, aménager les accès à l'entreprise, inciter les salariés à l'entretien de leur véhicule, apporter une aide aux salariés pour des déplacements plus sûrs, informer et sensibiliser les salariés.

Pour prévenir le risque routier professionnel de façon efficace et durable, il faut :

- agir sur tous ses déterminants : l'activité, l'organisation du travail, l'organisation des transports, l'aménagement des territoires, ...
- un plan d'action collectif des entreprises d'un même contexte local
- une concertation avec les acteurs locaux de la Sécurité Routière
- ne pas travailler sur les enjeux de mobilité durable au détriment de la sécurité des salariés

Le Livre Blanc pour la prévention du risque trajet a été élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs et des partenaires de la sécurité routière. Il sera diffusé à compter de décembre 2011, et peut être téléchargé, à l'état de projet, sur le site de la CARSAT Pays-de-la-Loire.

Le Livre Blanc pour la prévention du risque trajet comprend 3 axes et 12 propositions :

- **Axe 1 : agir pour la prévention du risque trajet dans le champ de la concertation et de la responsabilité sociétale**

- 1. Développer la concertation entre employeurs et salariés sur les conditions de déplacements domicile-travail et l'exposition au risque trajet, et élargir cette concertation aux acteurs du territoire dans le cadre d'un dialogue social territorial
- **Axe 2 : inscrire la prévention du risque trajet dans le cadre d'une politique de mobilité sûre et durable**
 - 2. Intégrer systématiquement les objectifs de santé et de sécurité dans les plans de déplacements d'entreprise (PDE) et les plans de déplacement inter entreprises (PDIE)
 - 3. Aménager l'organisation du travail pour limiter les déplacements ou réduire les contraintes horaires
 - 4. Développer des services proches des lieux de travail (restauration, garde des enfants, conciergerie d'entreprises)
 - 5. Encourager les initiatives d'employeurs visant à faciliter les possibilités de logement à proximité des lieux de travail
 - 6. Aider les salariés à mieux organiser et sécuriser leurs déplacements domicile travail (intermodalité, apprentissage, information...)
 - 7. Réduire le risque lié à l'usage du 2 roues motorisées (2RM)
 - 8. Favoriser le covoiturage en sécurité
 - 9. Favoriser un usage du vélo en sécurité
- **Axe 3 : développer des actions de prévention vers les salariés des PME dans les zones d'activité économique et les salariés plus exposés du fait de leur statut ou de leur activité**
 - 10. Promouvoir des actions collectives dans les zones d'activité économique
 - 11. Réduire le risque d'accident de trajet lié aux horaires atypiques
 - 12. Favoriser des déplacements domicile-travail plus sûrs pour les salariés à statut précaire

6. Témoignages

6.1. Démarche globale de prise en compte de la sécurité routière – Ville de Soual (Tarn)

La ville de Soual a engagé une démarche globale de prise en compte de la sécurité routière.

Témoins :

. Michel Auriol, maire

. Alain Ceresoli, adjoint au maire



Soual est une commune du Tarn de 3.000 habitants, traversée par un axe routier important (RD 926, ancienne RN126). En 2000, un contournement a été ouvert, mais le centre-ville reste emprunté chaque jour par environ 15.000 VL et 1.100 PL. Plusieurs accidents routiers mortels ont endeuillé la commune ces dernières années.

Sur la base de ce constat, la commune a bâti un projet global, avec la volonté de « ne plus être le village coupé par la route mais le village qui arrête la route, qui lui

impose des restrictions ».

La DDT, le Conseil général, la population et les forces vives de la commune ont apporté leur concours au projet.

Le centre ancien a été interdit aux PL > 3,5 tonnes, et des aménagements importants ont été réalisés sur la RD 926, en trois tranches de travaux :

- **Tranche 1 : entrée Nord, des zones d'activité périphériques à l'entrée du centre-ville (travaux terminés)**
 - le constat : une entrée de ville non marquée, une chaussée large, avec de larges accotements non aménagés pas de cheminements piétons, mais avec des tourne-à-gauche et une aire de stationnement sauvage
 - les aménagements réalisés : la création d'une véritable porte d'entrée de la commune, la sécurisation d'un carrefour par création d'un giratoire, le rétrécissement de la chaussée pour ralentir les vitesses, la création de cheminements piétons-cycles accessibles, la création d'une aire de stationnement PL et de covoiturage, la réalisation d'une aire de pique-nique
- **Tranche 2 : entrée Sud (travaux en cours)**
 - le constat : une voie de type routier avec une large chaussée aux accotements non aménagés et bordés de fossés, des vitesses élevées, l'absence de cheminements piétons, des trottoirs étroits
 - les aménagements réalisés : création d'une entrée de ville en transformant la route en voie urbaine, diminution de la vitesse avec une chaussée rétrécie et la création d'un passage surélevé, la création d'une perspective verte avec une continuité d'espaces verts et des plantations de moyennes tiges, incitation aux déplacements doux avec la création de cheminements piétons-cycles sécurisés
- **Tranche 3 : le centre ancien (travaux en 2012)**
 - le constat : une large chaussée et de faibles largeurs trottoirs pour une zone où les commerces et cheminements piétons sont prédominants, un trafic PL important, un étranglement de la chaussée, des trottoirs étroits
 - les aménagements prévus : créer un véritable centre urbain, sécuriser la traverse avec la circulation interdite aux 3,5 tonnes (sauf livraisons et transports en commun), favoriser les piétons et les commerces avec la création de trottoirs accessibles, organiser le stationnement avec la création de stationnements alternés, créer une frange urbaine avec un aménagement spécifique

6.2. Actions de prévention du comité des fêtes à destination des participants aux festivités – Ville de Gourdon (Lot)

Chaque année, lors des Fêtes de la Saint-Jean, Gourdon met en place depuis 2008 une action de prévention sur les dangers de l'alcool, dont le mot d'ordre est « Saint-Jean, n'abuse pas ».

Témoin : Philippe Delclau, conseiller municipal, président du Comité des Fêtes



Gourdon est une sous-préfecture d'arrondissement du Nord-Ouest du département du Lot, à 10 minutes du département de la Dordogne. La commune compte 4.790 habitants. Elle est traversée par les RD 12 et 801.

Chaque année, la Fête de la Saint-Jean est organisée par le comité des fêtes de la ville de Gourdon sur une durée de 4 jours, et rassemble environ 20.000 personnes. La consommation d'alcool est importante. Elle a causé un décès il y a quelques années, entraîne des comas

éthylques et peut être source d'accidents de la route et de troubles à l'ordre public.

Pour réduire ces risques, la commune de Gourdon a lancé des actions préventives pour :

- Sensibiliser les jeunes aux dangers de l'alcool
- Inciter les jeunes à désigner un conducteur « SAM »
- Inciter les jeunes à s'auto-contrôler avant de reprendre le volant
- Inciter les jeunes à se reposer avant de reprendre le volant
- Tendre vers le risque zéro

Les actions mises en œuvre : stands de sensibilisation aux dangers de l'alcool, sensibilisation des cafetiers, port de tee-shirt appelant à la prise modérée d'alcool, postes de secours délivrant des messages de prévention et des éthylo-tests, mise en place d'une aire de repos surveillée avec poste de secours.

Avant la manifestation, une réunion de concertation est organisée avec les cafetiers, les grandes surfaces, les associations partenaires de l'opération et les services de l'État. Des messages de prévention sont diffusés dans la presse locale et les affiches du comité des fêtes.

Pendant la manifestation :

- Intervention de l'Association Départementale de Protection Civile (ADPC 46)
- Intervention de la Fédération des associations mutualistes de secourisme en milieu rural
- Diffusion des messages de prévention
- Contrôle renforcé de l'alcoolémie par les forces de l'ordre

Après la manifestation, un bilan est dressé : fréquentation de la fête, fréquentation du stand ADPC 46, fréquentation de l'aire de repos, nombre de personnes ayant été prises en charge par un poste de secours, nombre d'incidents au cours de la manifestation (accidents de la route, comas éthyliques, ...). En 2011, Gourdon a déploré un cas de coma éthylique pendant les Fêtes de la Saint-Jean, contre une quinzaine de comas certaines autres années.

6.3. Journée sécurité routière à destination des seniors – Commune de Montgiscard/Communauté d'agglomération du Sicoval (Haute-Garonne)

En partenariat avec le CISPD du SICOVAL, la commune de Montgiscard a mis en œuvre une action de sécurité routière à destination des clubs du 3e âge des communes d'Ayguesvives, Baziège et Montgiscard. Plusieurs ateliers théoriques et pratiques, animés par la gendarmerie, une association de prévention ou une auto-école, permettaient d'appréhender les différentes facettes du risque routier pour les seniors.

Témoins :

. Roselyne Broussal, élue référente du Conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance (CISPD) sur la thématique « Jeunesse, sécurité routière et citoyenneté », adjointe au maire d'Escalquens

. Joël Spinazze, adjoint au maire de Montgiscard



Le Sicoval groupe 36 communes du Sud-Est toulousain, sur un territoire rural et périurbain. Il s'agit d'un territoire « jeune » mais qui connaît un vieillissement de la population : augmentation importante du nombre des 55-65 ans entre 1999 et 2006.

Les réseaux routiers sont nombreux et diversifiés, et il reste encore souvent nécessaire de disposer d'un véhicule.

Le CISPD a été installé en 2003, sur le territoire des 36 communes.

La Charte du CISPD représente un plan d'actions concerté. Elle a été adoptée en 2006 par l'ensemble des partenaires, après la réalisation d'un Diagnostic Local de Sécurité (DLS), en cours d'actualisation. La charte propose 4 axes d'intervention, dont la sécurité routière, une priorité d'action pour le CISPD.

Les seniors apparaissent comme un public à prioriser : il s'agit d'un public fragilisé, qui multiplie les prises de risques et les infractions au volant, et est particulièrement exposé aux risques liés aux habitudes de trajet.

L'action du CISPD est venue en plus-value des communes (soutien au montage de projet, sollicitation des partenaires, organisation du ramassage en bus), et le dynamisme local a été largement mis à contribution (sollicitation des clubs de seniors, de médecins et de gendarmes, ...).

Au total, 42 membres des clubs du troisième âge de Montgiscard, Ayguesvives, Baziège ont bénéficié de l'action.

Cette action a pris la forme d'une journée consacrée aux seniors, autour d'un raisonnement global en termes de mode de vie. Au programme de la journée : une réunion d'information-débat sur les risques routiers et domestiques, le visionnage d'un DVD relatif aux aménagements routiers les plus récents (giratoires, ...), une évaluation pratique avec un véhicule d'auto-école, des ateliers pratiques (constat amiable, quizz code de la route, appareil ergovision, réactiomètre)

Au bilan, des pistes d'actions sont dégagées :

- Renouveler l'opération dans d'autres bassins de vie du territoire
- De manière générale, poursuivre le travail engagé par le CISPD auprès des seniors
- Lancer une concertation autour de chaque axe d'intervention du CISPD, y compris la sécurité routière (fin 2011), mettre en cohérence le plan d'actions du CISPD avec les problématiques du territoire

6.4. Interventions et questions de la salle

- **Combien ont coûté les aménagements de Soual ?**

Les travaux ont coûté environ 2,4 M€ pour les 3 tranches de travaux (réseaux compris, avec une aide de l'Agence de l'Eau pour la Tranche 1, une prise en charge des revêtements par le Conseil général, une aide de la région de 91 K€ pour les aménagements cyclables). La commune a choisi de s'endetter pour réaliser ces aménagements, qui améliorent à la fois la sécurité, la prise en compte de l'environnement et le cadre de vie. Malheureusement, ces aménagements sont à présent très peu aidés.

- **Qu'a prévu la commune de Gourdon pour protéger les jeunes des communes voisines qui boivent et auraient la tentation de rentrer chez eux au volant ?**

La commune a imposé des heures de fermeture des bars et a demandé aux forces de l'ordre de se poster en sorties de ville pour intercepter les véhicules et contrôler l'alcoolémie des conducteurs.

- **Et comment les services de secours peuvent-ils veiller sur les jeunes qui dorment sous tente, et échappent donc à une surveillance visuelle ?**

Même si la sécurité civile est présente sur l'aire de repos, ce n'est pas un service d'urgence d'hôpital. La volonté est de diminuer le risque, de tendre vers le risque zéro, pas d'encourager tous les comportements à risque.

- **Quel est le taux d'alcoolémie qu'un organisme humain peut supporter ?**

Il est impossible de donner une réponse unique et scientifique car d'autres facteurs peuvent venir s'ajouter à l'alcool (fatigue, consommation de cannabis ou de médicaments), en modifiant eux aussi le comportement et l'appréciation de la vitesse et du risque.

- Auprès des 18-24 ans, la prévention du risque alcool est essentielle, mais il est tout aussi essentiel de conduire des actions de prévention du risque vitesse.
- Comment vont faire les communes pour financer les conventions à venir avec les forces de l'ordre pour assurer la sécurité lors de manifestations telles que les Fêtes de la Saint-Jean

à Gourdon ?...

- Quelles solutions pour régler la question de la vitesse sur route, alors que l'habitat en Midi-Pyrénées est très diffus et rend la voiture nécessaire, que la vitesse maximale autorisée de 90 km/h se transforme le plus souvent en vitesse effective, ... ? Le vrai frein en matière de sécurité routière reste la vitesse excessive.

7. La responsabilité des élus dans le domaine de la sécurité routière - Luc Brunet, juriste à l'observatoire SMACL

Assurances des risques de la vie territoriale

Le nombre de mises en cause d'élus reste modeste : 80 par an en moyenne. Mais chaque cas est souvent très médiatisé.

Dans quelles situations un maire peut-il engager sa responsabilité au titre d'un accident routier ?

La première zone de responsabilité du maire - la plus visible - est le moment où il est lui-même au volant d'un véhicule. Un défaut d'entretien d'un véhicule communal impliqué dans un accident peut également engager la responsabilité du maire, de même que l'état d'ébriété ou l'absence de permis de conduire d'un agent communal.

Les principales hypothèses de recherche en responsabilité :

1. Implication d'un véhicule communal
2. Défaut d'entretien normal d'un ouvrage public (« nids de poule », ...)
3. Défaillance dans l'organisation d'un chantier (défaut de signalisation, ...), y compris si les travaux sont confiés à une entreprise
4. Défaillance dans l'organisation des secours
5. Défaillance dans l'exercice des pouvoirs de police

Les juridictions compétentes selon les cas : les juridictions civiles (accidents de la circulation), les juridictions administratives (qui apprécient l'acte et donc la responsabilité de la collectivité et non du maire), les juridictions pénales.

- **La responsabilité de la collectivité devant les juridictions administratives**
 - Défaillance dans l'exercice du pouvoir de police

Le pouvoir propre du maire s'exerce sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique. Le critère de la compétence du maire n'est pas le statut de la voie (publique ou privée) mais son usage : le maire est compétent pour une voie privée dès lors qu'elle est ouverte à la circulation publique.

Le maire doit prendre des arrêtés motivés pour toutes les mesures de police. Un stationnement payant ou réservé aux personnes handicapées n'a pas d'existence du simple fait de la pose du panneau, il faut également que l'arrêté correspondant ait été pris.

Le maire est aussi officier de police judiciaire. Ce rôle lui est dévolu du simple fait de son élection, même s'il se révèle parfois difficile à tenir dans la pratique : un maire constatant une infraction peut difficilement, même en étant officier de police judiciaire, se mettre sans risque en travers de la route du contrevenant. Il faut plutôt lui conseiller de chercher à relever tous les éléments de preuve permettant de matérialiser l'infraction (numéro d'immatriculation du véhicule, ...).

Enfin, à l'impossible nul n'est tenu : un maire ne sera pas tenu pour responsable d'un défaut de signalisation si des panneaux ont été déplacés par des automobilistes quelques minutes avant un accident, ou des plaisantins pendant la nuit. Mais il pourra être mis en cause si un panneau STOP a été tagué plusieurs jours avant un accident et n'a pas été remis en état.

- Défaut d'entretien normal d'un ouvrage public

C'est à la collectivité de démontrer que l'ouvrage public a été correctement entretenu. La collectivité peut s'exonérer de sa responsabilité (partiellement ou intégralement) si elle peut

démontrer une faute de la victime.

- **La responsabilité personnelle des élus devant les juridictions répressives**

- Les infractions routières

En cas d'excès de vitesse d'un fonctionnaire communal avec un véhicule de service, si l'identité du conducteur ne peut être prouvée, ce n'est pas la commune (personne morale) qui devra s'acquitter de l'amende, mais le maire.

- La mise en danger délibérée de la vie d'autrui

Depuis 1994, le juge peut poursuivre pour « mise en danger délibérée de la vie d'autrui » dans les cas de « ça passe ou ça casse » : dépassements dangereux, ...

- Homicide et blessures involontaires

Jusqu'en 2000, pour que la responsabilité soit engagée pour homicide ou blessures involontaires, il fallait 3 conditions cumulatives : un dommage corporel, une faute et un lien de causalité.

La loi Fauchon du 10 juillet 2000 distingue aujourd'hui les auteurs directs et les auteurs indirects de l'accident : à causalité directe faute simple, à causalité indirecte faute qualifiée.

Le maire peut voir sa responsabilité retenue en tant qu'auteur indirect si le juge estime que bien que conscient ou informé du danger, l'élu n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la survenance prévisible d'un accident.

La loi oblige le juge à motiver davantage la recherche en responsabilité.

Pour en savoir plus : [rapport annuel du SMACL](#) et www.observatoire-collectivites.org

8. Échanges avec la salle

- **Que peut faire un maire pour faire respecter une limitation de vitesse à 30 km/h ?**

Un maire qui constate une infraction à une limitation de vitesse ne peut intervenir lui-même puisque la constatation des excès de vitesse suppose d'avoir recours à un radar homologué et vérifié.

- **Un maire peut-il d'autorité, contre l'avis de tout ou partie des riverains, baptiser une voie privée qui ne porte pas de nom ?**

Seuls les propriétaires d'une voie privée sont compétents pour dénommer la voie. Le maire ne pouvant s'opposer à la dénomination choisie que si celle-ci est contraire aux bonnes mœurs et à l'ordre public. Dans les communes de plus de 2000 habitants, le décret n°94-1112 du 19 décembre 1994 impose aux maires de notifier au centre des impôts fonciers ou au bureau du cadastre concerné la liste alphabétique des voies publiques et privées, et le numérotage des immeubles ainsi que toutes les modifications qui s'y rattachent. Sur la base de ce texte le maire peut contraindre les propriétaires à donner un nom à leur voie. Dans les communes de moins de 2000 habitants, une telle obligation n'existe pas mais le maire peut prendre un arrêté motivé imposant aux propriétaires de dénommer la voie pour des raisons de sécurité (notamment d'organisation des secours en cas de sinistre). Ce n'est que si la voie privée est ouverte à la circulation publique (avec le consentement des propriétaires) que le maire, peut-être, en sa qualité d'autorité investie du pouvoir de police, donner un nom à la voie.

- **On dit que les pouvoirs de police du maire ne se délèguent pas, qu'en est-il dans le cadre du prochain transfert de responsabilités à un président d'intercommunalité ?**

Auparavant, le pouvoir de police du maire appartenait au maire, même en ce qui concerne les voiries d'intérêt communautaire. Une première évolution législative a permis un partage des pouvoirs de police du maire avec le président d'un EPCI à fiscalité propre à condition que tous les élus du conseil communautaire se soient prononcés en ce sens. Il s'agissait d'un partage et non d'un transfert du pouvoir de police dans la mesure où l'arrêté devait être pris conjointement par le maire et le président de l'EPCI. A compter du 1er décembre 2011, le pouvoir de police est transféré - et non plus partagé - au président de la structure intercommunale. Ce transfert est automatique en matière d'assainissement, de déchets

ménagers et d'accueil des gens du voyage (sous réserve bien entendu que l'EPCI exerce la compétence correspondante). Le transfert est facultatif en matière de voirie et de sécurité des manifestations culturelles et sportives. La police de la circulation sur la voirie d'intérêt communautaire reste donc en principe une compétence du maire sauf décision, à l'unanimité du conseil communautaire (pour les communautés de communes), d'un transfert au président de l'EPCI.

- **Que doit faire le maire pour que sa responsabilité ne soit pas engagée lorsqu'une voie départementale située sur l'agglomération est mal entretenue ?**

En cas d'accident imputable à un défaut d'entretien de la voie, et même si cette voie est une route départementale, le maire peut voir sa responsabilité engagée au titre de son pouvoir de police si la route est située en agglomération. Pour s'en prémunir, le maire doit veiller à signaler le défaut d'entretien au Conseil général et aux usagers de la route.

- **Quid de la responsabilité du maire en cas d'accident de la route d'un employé communal en état d'ébriété à l'issue d'un pot ?**

Le juge va chercher la responsabilité des personnes qui auront laissé un conducteur en état d'ébriété prendre le volant alors qu'il était manifestement dangereux pour lui-même comme pour les autres.

- **Quelle responsabilité pour un maire qui prête une salle pour une fête ?**

La fête relève de la responsabilité des organisateurs qui ont loué la salle. Mais le maire peut agir préventivement s'il craint des débordements : pratiquer un tarif dégressif pour la location de la salle si les organisateurs mettent en place une action Capitaine de soirée, le prévoir dans la convention de location, ... Il suffit de contacter le Comité Départemental de la Prévention Routière pour organiser avec lui une opération Capitaine de soirée.

- **Faut-il prendre un arrêté pour implanter des panneaux d'interdiction de stationner devant une école (pour faciliter la desserte par les bus scolaires) ?**

Oui : le panneau ne suffit pas. Sans arrêté motivé, la mesure de police n'a pas de valeur juridique.

9. Conclusion – Monsieur le préfet de Tarn-et-Garonne

Mes mots de conclusion seront des mots de remerciement : aux participants, qui sont venus nombreux et assidus, aux témoins, qui ont contribué à rendre les messages plus illustrés, plus accessibles et donc plus reproductibles, et aux organisateurs de cette journée, le « collectif » des services de l'État (préfectures, DREAL, DDT, forces de police et de gendarmerie, ...), les collectivités et la CARSAT.

En matière de sécurité routière, il n'y a pas de grande ou de petite initiative, et toutes les communes peuvent agir. Ce qui compte, c'est la volonté de progresser.

Ce forum régional permet de constater que la mobilisation existe dans l'ensemble des départements de la région, c'est important. Il y a eu aussi un bon équilibre entre les échanges et les présentations, et cet équilibre aussi mérite d'être noté. Ce colloque est à l'évidence une réussite. Ce type de réunions permet de fortifier les réseaux, représente une « bourse aux bonnes pratiques » pour connaître les initiatives prises ailleurs et se sentir moins seul. C'est aussi un espace de dialogue entre les acteurs et leurs différentes approches : collectivités, services de l'État, organismes privés, ...

Je suis sûr que nous repartirons de cette journée avec le sentiment d'une mobilisation et d'une conviction renouvelées, pour faire en sorte que nos routes de France soient non seulement belles mais permettent également de rouler en toute sécurité.

Forum sécurité routière Midi-Pyrénées

Montauban, 4 octobre 2011