

Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir



Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir

Cerema

Territoires et ville

2, rue Antoine Charial 69003 Lyon

www.cerema.fr

Remerciements

À l'initiative de la Délégation à la sécurité routières (DSR) et de l'Association des Maires de France (AMF), cet ouvrage a été réalisé par les équipes du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Le comité de pilotage était composé de :

- Florence Masson, AMF,
- Jean Christophe Le Neindre, AMF,
- Pierre Vaiss, DSR,
- Philippe Fournier-Montgieux, DSR,
- Benoit Hiron, Cerema Territoires et ville,
- Marc Lanfranchi, Cerema Territoires et ville.

Il a été produit sous la coordination de Marc Lanfranchi (Cerema Territoires et ville) par un groupe de rédacteurs composé de :

- Véronique Guégan, Cerema Ouest,
- Patrice Briand, Cerema Ouest,
- Jacques Peigné, Cerema Sud-Ouest,
- Didier Harlin, Cerema Méditerranée,
- Bérengère Varin, Cerema Normandie Centre,
- Nicolas Dubos, Cerema Normandie Centre.

Sont remerciés pour leurs relectures :

- Florian Vanco, Cerema Territoires et ville,
- Guillaume Fauvet, Cerema Territoires et ville.

Préfaces

Chaque année, la violence routière brise plusieurs milliers de vies. Depuis près de 50 ans, les efforts de tous permettent d'enregistrer une forte diminution du nombre des accidents, des blessés et des tués, passant de 16 545 morts sur les routes en 1972 à 3 655 en 2016.

Toutefois, depuis 2014, cette diminution marque le pas et nous constatons une recrudescence du nombre de tués sur les routes, ce qui est inacceptable.

L'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes, c'est-à-dire moins de 2 000 tués à l'horizon 2020, ne sera atteint que par la mobilisation de tous et, en particulier, par un partenariat fort entre l'État et les maires, qui est fondamental.

Cela nécessite donc de poursuivre les actions déjà entreprises en faveur des catégories d'usagers surreprésentés dans l'accidentalité, tels que les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés, mais aussi de renforcer la lutte contre les comportements inadaptés comme la vitesse excessive ou les conduites addictives.

Ainsi, la lutte contre l'insécurité routière se doit donc d'associer tous les acteurs concernés à ce combat, et particulièrement les maires. Trop souvent confrontés dans leur mission aux drames de la route, qui souvent font d'eux les porteurs des pires nouvelles, les maires se mobilisent déjà depuis de nombreuses années pour agir au quotidien au service de la sécurité des habitants de leur commune. Que ces quelques lignes

soient l'occasion de leur manifester la gratitude et le soutien du gouvernement.

En tenant compte du risque dans les aménagements de voirie, en menant directement des opérations de sensibilisation et de prévention, en s'appuyant sur d'autres acteurs comme les services de l'État, le Département, les milieux associatifs ou les habitants eux-mêmes, les élus locaux sont des acteurs à part entière de la sécurité routière sur leur territoire.

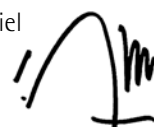
Aussi, ce guide, simple et didactique, se veut être l'outil de référence des élus pour participer ensemble à la mise en œuvre de cette politique publique. Actualisation de la première publication d'août 2006, il présente notamment des leviers d'action concrets à la disposition des maires.

Ce guide fait également écho au partenariat renouvelé en 2017 entre l'Association des maires de France (AMF) et le ministère de l'Intérieur qui, par sa charte d'engagements réciproques, vise à mieux informer et à mieux sensibiliser les maires sur les enjeux de sécurité routière.

Je sais pouvoir compter sur votre implication pour mettre en œuvre cette politique d'intérêt général au service de nos concitoyens et je vous en remercie.

Emmanuel BARBE

Délégué interministériel
à la sécurité routière



La sécurité routière a un objectif : réduire année après année le nombre de décès, de blessés et d'accidents sur les routes de métropole et d'outre-mer. Cette ambition implique une mobilisation collective forte, constante et organisée de tous les acteurs concernés pour mettre en œuvre une politique de prévention efficace. Il s'agit donc d'intervenir sur l'ensemble des facteurs contribuant à la lutte contre l'insécurité routière.

C'est l'intérêt de ce guide, destiné aux maires, aux présidents d'intercommunalité, et à leurs services, d'identifier et de développer, sous la forme le cas échéant de questions/réponses, les nombreux leviers qui leur permettent d'agir concrètement et avec efficacité au plus près du terrain. Cet ouvrage met notamment en évidence toute l'importance du travail collaboratif à instaurer avec les partenaires publics et privés des collectivités locales, en mettant l'accent sur le rôle du maire pour sensibiliser régulièrement la population à cet enjeu de sécurité, à commencer par les plus jeunes mais également les seniors, et contribuer ainsi à l'émergence d'une culture de la sécurité routière auprès des équipes municipales et des habitants.

Cet ouvrage souligne aussi, en leur apportant des éléments utiles en ce domaine, que, par la connaissance de leur territoire, les élus locaux sont en capacité d'établir des diagnostics pertinents sur les causes d'insécurité routière dans leur commune et de réaliser, en conséquence, les aménagements nécessaires favorisant une circulation plus sécurisée et apaisée dans les rues et les espaces publics.

Ce guide, corédigé par la Délégation à la sécurité routières (DSR), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et les équipes de l'AMF, a ainsi vocation, par son caractère concret et pédagogique, à fournir aux élus et à leurs services une aide précieuse susceptible d'enrichir et d'amplifier les politiques locales et les démarches qu'ils ont déjà engagées en matière de lutte contre l'insécurité routière.

Rollon MOUCHEL-BLAISOT

Directeur général de l'AMF

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Le Cerema, centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaires, accompagne l'État et les collectivités locales. Il leur apporte des solutions opérationnelles pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques en matière d'aménagement, de cohésion territoriale et de développement durable, notamment dans les domaines de l'environnement, des transports, de la prévention des risques, de la sécurité routière ou de l'urbanisme.

À travers ses travaux relatifs à la connaissance de la mobilité et à la conception des voiries et des espaces publics, le Cerema permet de répondre de manière concrète aux attentes de nos concitoyens et des élus locaux qui mettent en œuvre les politiques de sécurité routière.

Initiative conjointe de la Délégation à la sécurité routière, de l'Association des maires de France et du Cerema, le présent ouvrage prend place dans un ensemble de publications à destination des élus. Orienté sur le management de la sécurité routière, il constitue une aide à la décision pour mieux appréhender les enjeux locaux de sécurité routière, corriger les configurations des espaces publics les plus dangereuses, assurer le respect des règles et favoriser le dialogue avec les habitants.

Je suis convaincu que vous en ferez bonne lecture, les équipes du Cerema restent à votre écoute pour vous apporter tout complément utile.

Bernard Larrouturou

Directeur général du Cerema



Sommaire

PREMIÈRE PARTIE	
■ Les réponses aux principales interrogations concernant la sécurité routière	8
DEUXIÈME PARTIE	
■ Les 8 leviers pour agir sur la sécurité routière	18
Levier n° 1 : Piloter la sécurité routière au sein de sa commune	20
Levier n° 2 : Intégrer la sécurité routière dans le développement et l'aménagement du territoire	21
Levier n° 3 : S'appuyer sur sa connaissance du territoire pour agir sur la sécurité routière	25
Levier n° 4 : Élargir le champ d'action « sécurité routière » au-delà des limites communales	28
Levier n° 5 : Établir un protocole « sécurité routière » au sein de l'administration locale	31
Levier n° 6 : Mobiliser les citoyens sur la sécurité routière	36
Levier n° 7 : Intégrer la sécurité routière dans les événements festifs et les lieux de loisirs	40
Levier n° 8 : Se coordonner avec les forces de police ou de gendarmerie	42
TROISIÈME PARTIE	
■ Quelques repères pour aider les élus	44
Rôle et responsabilité du maire	46
Une organisation structurée des ressources en appui aux maires	52
QUATRIÈME PARTIE	
■ Annexes	54
Autres acteurs et partenaires « Sécurité routière »	56
Modèle de charte « Prévention alcool » : la Charte Label Fête	59
Modèles de convention de coordination	65
Ressources bibliographiques	76

Ce guide propose et détaille 8 leviers à disposition des élus locaux pour agir sur la sécurité routière. Le levier « Aménager la voirie et l'espace public pour améliorer la sécurité routière » est spécifiquement traité dans l'ouvrage « Aménager la voirie : 10 principes essentiels pour la sécurité routière », réalisé en partenariat avec l'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalités.

P R E M I È R E P A R T I E

Les réponses aux principales interrogations concernant la sécurité routière

Au premier abord, un accident peut apparaître comme la conséquence d'une unique cause, conduisant à la mise en œuvre d'actions correctrices élémentaires, mais inappropriées. Or, le bon sens ne suffit pas toujours pour apporter des solutions à un problème constaté en matière de circulation ou d'aménagement. En effet, pour prendre la décision la plus favorable, il est nécessaire de comprendre le contexte, de disposer d'informations objectives, et parfois de parfaire ses connaissances.

Quels sont les mécanismes d'un accident ?

Les études approfondies montrent que l'accident résulte d'un dysfonctionnement du système de circulation dans lequel interviennent trois éléments :

- les véhicules ;
- les individus (et leurs comportements) ;
- l'infrastructure (et son environnement).

Les travaux de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) témoignent qu'un accident est un enchaînement de processus, d'actions, de décisions qui forment une « histoire » et qui peuvent s'expliquer par des circonstances et certaines caractéristiques des véhicules, des individus ou des configurations du terrain. C'est la conjonction de ces éléments et de facteurs accidentogènes qui font qu'un simple déplacement d'un lieu à un autre se termine mal.

Il est donc nécessaire d'agir sur chacun des éléments (les véhicules, les individus, les infrastructures) et sur leurs interactions pour améliorer la sécurité de l'ensemble. Des savoirs techniques existent et peuvent être mobilisés pour limiter les facteurs accidentogènes récurrents et ainsi prévenir les accidents.

Existe-t-il des endroits plus dangereux que d'autres ?

L'observation sur une période de plusieurs années indique que la répartition des accidents corporels n'est pas uniforme. Sur chaque territoire, il existe des « zones d'accumulation d'accidents », souvent répertoriées sur les axes ou les carrefours parmi les plus fréquentés. Les accidents ne sont pas forcément

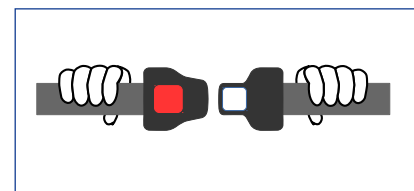
localisés dans les secteurs ressentis comme les plus dangereux par les usagers de la route ou les habitants d'une commune.

Quelles sont les principales fausses idées sur la sécurité routière ?

Une action indispensable à mener pour diminuer l'accidentalité sur son territoire consiste à susciter l'adhésion des habitants aux actions de sécurité routière, notamment en luttant contre les idées préconçues, trop largement répandues dans l'opinion publique.

Ainsi, contrairement à certaines idées reçues, l'infrastructure n'est pas la cause principale de la majorité des accidents mortels. On a pu en effet constater que le facteur humain (comportement) est présent dans 98 % des cas (source : enquêtes REAGIR).

Un nombre non négligeable de personnes considère que la ceinture de sécurité « ne sert à rien pour les petits déplacements ». Or, près de 80 % des tués sont victimes d'un accident dans leur département de résidence. En 2015, 381 personnes tuées dans un accident de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité, qu'elles soient conducteur ou passager.



Les distances parcourues entre le moment où le conducteur d'un véhicule léger commence son trajet et la survenue de l'accident sont très faibles : 10 km pour les accidents corporels et 12 km pour les accidents mortels. (données étude VOIESUR)



Certains considèrent qu'une vitesse autorisée de 30 km/h est inappropriée en ville et que 50 km/h est plutôt une vitesse adaptée.

Or, dans 6 cas d'accidents mortels sur 10 impliquant un véhicule et un piéton, le conducteur n'effectue aucune manœuvre d'urgence (VOIESUR2015). Et lorsque le conducteur freine, il lui faut 20 mètres de moins pour s'arrêter à 30 km/h qu'à 50 km/h.



Source : OCDE/CEMT, la gestion de la vitesse, 2006, d'après les études de Nilsson G (2004)

Source illustration : Certu/Samuel Martin



Zoom : Les fausses idées en sécurité routière

Une plate-forme, accessible sur le site de la sécurité routière, passe à l'épreuve des faits les idées reçues :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr> apporte des réponses sur différentes thématiques : alcool, vitesse, radars, permis de conduire...

Peut-on encore améliorer la sécurité des véhicules ?

Depuis quelques décennies, les constructeurs automobiles ont grandement amélioré la sécurité de leurs véhicules, voitures et poids lourds, sous l'impulsion des pouvoirs publics et de la recherche : les capacités de freinage, de tenue de route, l'absorption des chocs et la protection des passagers ont fait des progrès considérables. Jusqu'en octobre 2005, les normes pour les voitures se sont essentiellement concentrées sur l'accroissement de la sécurité pour les occupants du véhicule plutôt que sur la protection des usagers extérieurs. Le sentiment de confort et de sécurité était conforté par un poids et une puissance motrice sans cesse croissants. Aujourd'hui, des normes s'imposent aux automobiles quant aux chocs admissibles pour les piétons. En outre, d'ici au 31 mars 2018, tous les nouveaux modèles de voitures devront être équipés de dispositifs d'appel d'urgence (eCall) qui alerteront automatiquement les services de secours en cas d'accident.

Quant aux deux-roues motorisés (2RM), leur pratique s'est fortement développée jusqu'en 2007, notamment dans les grandes agglomérations congestionnées qui offrent aux 2RM du stationnement gratuit – légal ou

toléré – à proximité de la destination. Au regard du nombre et de la gravité des accidents, il s'agit d'un mode de déplacement pour lequel l'utilisateur est très vulnérable et dont il faut améliorer la sécurité. Mais les possibilités de progrès en matière de conception du véhicule ou de protection de l'utilisateur restent limitées.

Pour sa part, le vélo souffre encore d'un manque de visibilité par les autres usagers, non seulement de jour, mais plus encore de nuit. Aussi, l'amélioration de l'éclairage et sa visibilité constituent des pistes d'amélioration de sécurité non négligeables.



Zoom : Le lien entre la vitesse, la distance d'arrêt et les conséquences du choc

Dans le cas de réalisation d'une manœuvre d'urgence de la part du conducteur, la distance d'arrêt du véhicule se décompose en deux séquences :

- 1) le temps de réaction, durant lequel le véhicule parcourt une distance à vitesse égale à celle d'avant la manœuvre d'urgence ;*
- 2) le temps de freinage effectif.*

Si la distance nécessaire à l'arrêt du véhicule dépend également d'autres facteurs tels que le poids du véhicule, l'état des freins, de la chaussée, la vitesse reste un facteur hautement déterminant.

Favoriser des vitesses de circulation apaisées est donc primordial pour réduire le nombre d'accidents et leur gravité !

Dans quelle mesure la vitesse est-elle une cause d'accidents ?

Le risque d'accident et sa gravité augmentent fortement avec la vitesse. En effet, elle modifie le champ de vision et les possibilités de réagir, rallonge les distances de freinage et aggrave les conséquences par l'augmentation de la violence du choc.

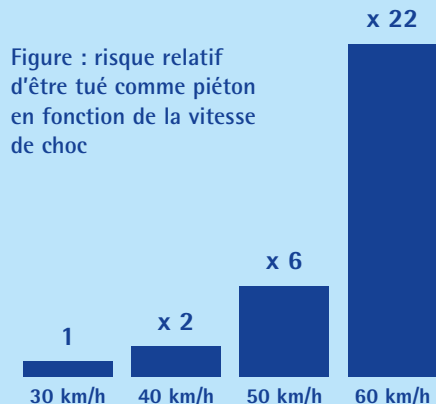
Évidemment, les effets de la vitesse dépendent de multiples éléments, comme le type de voirie de circulation ou les différentiels de vitesse entre usagers. Toutefois, faire respecter une vitesse

moyenne appropriée dans chaque rue ne suffit pas. Il est également indispensable de faire réduire les vitesses très excessives pratiquées par quelques-uns, notamment pour diminuer le risque d'insécurité ressenti par les autres usagers (piétons, cyclistes...) de l'espace public. Seule cette combinaison associant réduction des vitesses moyennes pratiquées par tous et chute des vitesses extrêmes pratiquées par quelques-uns entraîne une diminution importante du nombre d'accidents, et donc de tués.



Zoom : L'importance du facteur vitesse dans la gravité des accidents

Lors d'une collision, le risque de décès d'un piéton est 2 fois plus important avec un véhicule circulant à 40 km/h qu'avec un véhicule circulant à 30 km/h. Entre un choc à 30 km/h et un autre à 50 km/h, le même risque est multiplié par 6. (Source : projet VOIESUR – accidentologie des piétons – IFSTTAR 2015)

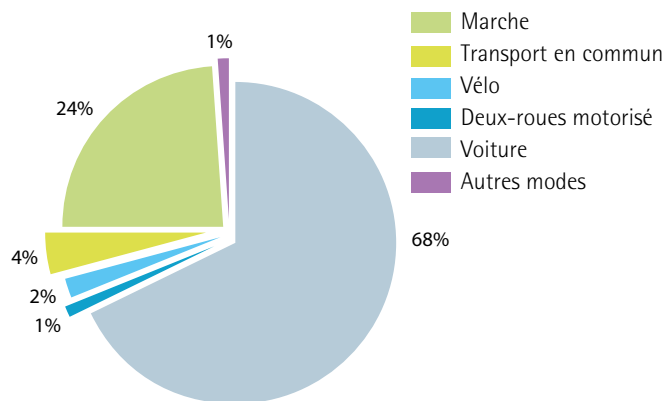


Quels sont les modes de déplacements les plus exposés aux accidents en agglomération¹ ?

Globalement, le nombre de trajets réalisés quotidiennement par chaque habitant diminue. Cette baisse touche spécifiquement la mobilité automobile, compensée partiellement par une hausse de la mobilité en transport collectif urbain et à vélo. En zoomant sur les communes de moins de 5 000 habitants, on constate toutefois que la voiture reste le premier mode de transport (68 % conducteur ou passager). La marche constitue un mode de

déplacement très utilisé (24 %), seule ou en lien avec les autres modes de déplacements, notamment pour rejoindre un transport en commun. La part modale de la marche est encore plus importante dans les communes rurales, pour effectuer des déplacements inférieurs à 2 km (45 %).

Figure : Moyenne de répartition des parts modales ; échantillon de 172 communes de moins de 5 000 habitants, analysées lors d'enquêtes de déplacement entre 2010 et 2014



Source : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/emd-edgt-edvm-pres-de-150-enquetes-realisees-a246.html>



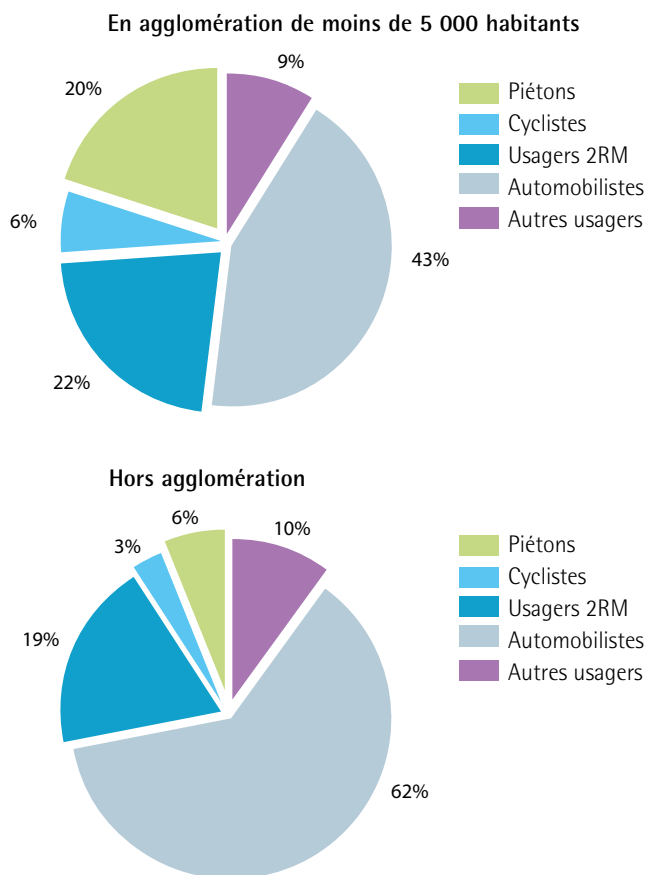
Zoom : La distance des trajets en agglomération selon le mode de transport

- *voiture* : la moitié des trajets sont inférieurs à 3,5 km ;
- *vélo* : les trajets sont le plus souvent inférieurs à 4 km ;
- *marche* : les trajets sont le plus souvent inférieurs à 1 km.

¹ Au sens de l'article R 110-2 du Code de la route, une agglomération est définie comme l'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.

Au-delà des effets de l'habitude, il est donc logique de constater que beaucoup d'accidents se produisent près du domicile, dans des lieux que l'usager connaît bien, et que les piétons et cyclistes sont particulièrement exposés aux accidents en agglomération.

Répartition des tués selon le mode de déplacement



Source : Cerema selon données du BAAC/tués à 30 jours ; 2015 en France métropolitaine



Zoom : Les spécificités de l'accidentalité en agglomération de moins de 5 000 habitants

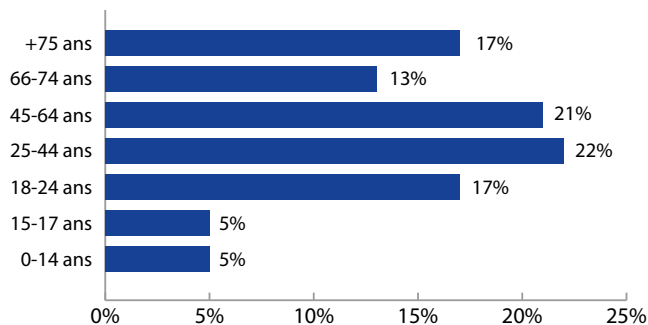
- Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent près de la moitié des tués des accidents en agglomération de moins de 5 000 habitants ;
- Les piétons et les cyclistes sont surreprésentés dans l'accidentalité mortelle en agglomération de moins de 5 000 habitants comparativement à l'accidentalité mortelle hors agglomération.

Quelle est la classe d'âge la plus exposée aux accidents en agglomération ?

Comparativement à son poids dans la population totale, une catégorie est particulièrement surexposée aux accidents mortels de la circulation en agglomération : les seniors. Ce terme désigne les personnes âgées d'au moins 65 ans, que l'on peut répartir en deux sous-catégories :

- les seniors de moins de 75 ans, généralement plutôt en bonne santé ;
- les seniors de plus de 75 ans, sur lesquels les conséquences du vieillissement pèsent de plus en plus, et qui représentent 17 % des tués dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants.

Répartition des tués par tranche d'âge dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants



Source : Cerema selon données du BAAC/tués à 30 jours ; 2015 en France métropolitaine



Zoom : Les seniors et l'accidentalité

Plus leur âge est élevé, plus les seniors sont représentés dans les accidents de la route en tant que piétons. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre des actions de sécurité routière destinées à cette population.

À quel moment d'une journée les accidents sont-ils les plus dangereux en ville ?

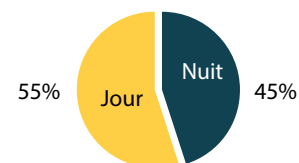
Quantitativement, on observe davantage d'accidents le jour, mais il faut ramener ce résultat à l'intensité de la circulation. Globalement, en 2015, près du tiers des accidents se sont produits de nuit alors que la circulation nocturne ne représente qu'un dixième de la circulation totale. Ainsi rapportés au trafic, les accidents de nuit sont donc plus « fréquents », mais ils sont aussi plus graves.

Incidence de la luminosité sur la gravité des accidents dans les communes de moins de 5 000 habitants

Répartition des accidents corporels



Répartition des tués



Source : Cerema, selon données BAAC 2015 en France métropolitaine



Zoom : La gravité des accidents de nuit en agglomération de moins de 5 000 habitants

Dans les communes de moins de 5 000 habitants, 31 % des accidents corporels surviennent la nuit, mais ils provoquent 45 % des tués.

Les raisons de ce constat ? Des vitesses pratiquées nettement supérieures à celles de jour, une moindre visibilité, un moindre éveil à un danger potentiel et les effets de l'alcool. On constate également que, ramenés à trafic équivalent, les accidents sont plus nombreux en fin de journée et en début de soirée que très tôt le matin : la fatigue, le manque de récupération accentuent le risque.

Quel est l'impact des distracteurs à la conduite ?

Un distracteur est un élément, mobile ou fixe, qui par son usage détourne le regard, l'ouïe ou l'attention de l'utilisateur – c'est comme une distraction, une

inattention qui empêche la bonne conduite du véhicule. Il peut s'agir de la rédaction d'un SMS, de la programmation d'un GPS, du visionnage d'un film ou d'une conversation téléphonique. Ces utilisations ne sont pas sans conséquence sur le risque routier, car l'attention peut être détournée par ce que l'on entend, ce que l'on voit, ce que l'on fait, etc. Au-delà des conducteurs de véhicules motorisés, les piétons peuvent aussi être en baisse d'attention par l'utilisation de distracteurs (isolement de la scène routière : concentration sur l'écran, port d'écouteurs).



Zoom : Les risques du téléphone au volant

Les SMS et la conduite d'un véhicule

- *5 secondes : c'est le temps de distraction d'un conducteur qui rédige ou lit un SMS au volant.*
- *80 mètres : c'est la distance parcourue à 50 km/h pendant 5 secondes sans attention à la conduite.*
- *23 : c'est le facteur de surrisque d'accident consécutif à la rédaction d'un SMS au volant.*

Les conversations téléphoniques et la conduite d'un véhicule

- *50 % : c'est la perte d'exploration visuelle de la scène routière.*
- *40 mètres : c'est la distance supplémentaire parcourue par un automobiliste effectuant une manœuvre d'urgence (freinage, évitement) à 50 km/h alors qu'il téléphone au volant.*
- *3 : c'est le facteur de surrisque d'accident consécutif à une conversation téléphonique au volant.*

Pourquoi s'organiser localement pour améliorer la sécurité routière ?

Améliorer la sécurité routière sur le territoire d'une commune ou d'un groupement de communes, passe par l'application de principes simples. Au niveau d'une commune, ou d'une intercommunalité, les élus disposent de pouvoirs et de réseaux mobilisables pour la mise en œuvre d'actions concrètes et efficaces. Les modalités possibles d'interventions sont les suivantes :

- **La réalisation de diagnostics ou d'études** afin de déterminer les enjeux de sécurité routière, d'en approfondir la connaissance et de proposer des pistes d'amélioration ;
- **L'aménagement de la voirie et des espaces publics** afin de corriger les configurations les plus dangereuses et d'offrir à tout usager un déplacement sûr ;
- **La réglementation, le contrôle et la sanction** afin de garantir le respect des règles et de favoriser un comportement responsable ;
- **La communication et l'information** afin de favoriser le dialogue avec les habitants, les inciter à devenir des acteurs de la sécurité routière et partager une culture commune de sécurité routière.

Pour permettre la mise en œuvre des recommandations déclinées selon les 8 leviers décrits au chapitre 2, il est souhaitable de mettre en place, de façon permanente ou temporaire en fonction des situations, au niveau de la commune ou de l'intercommunalité, une politique de sécurité routière.

D E U X I È M E P A R T I E

Les 8 leviers pour agir sur la sécurité routière

Levier n° 1 :

Piloter la sécurité routière au sein de sa commune

Organiser un tel pilotage implique de désigner un élu « référent sécurité routière » qui animera une équipe identifiée et/ou pourra faire appel à des professionnels compétents en matière de sécurité routière. Les missions qui lui sont confiées peuvent aller de la proposition d'actions locales au maire, au pilotage d'actions locales de prévention, et au suivi des projets d'aménagement.

Ainsi, l'élu « référent sécurité routière » est nommé par délibération du conseil municipal, avec si possible une délégation spécifique. Directement rattaché au maire, auquel il rend compte de son action, l'élu « référent sécurité routière » a pour rôle de coordonner la dimension sécurité routière des dossiers, en relation avec les autres élus concernés. Sa mission peut se concrétiser par une « feuille de route », partagée avec le maire et/ou l'équipe municipale, définissant et détaillant, pour la durée du mandat :

- les domaines et projets de son implication ;
- ses responsabilités ;
- les objectifs et résultats attendus ;
- les moyens et ressources alloués.

Relais privilégié des services de l'État et des autres acteurs locaux, l'élu « référent sécurité routière » veille à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière auprès des élus en charge des domaines (voirie, sécurité publique, urbanisme...) potentiellement concernés dans leurs actions. En

tant qu'interlocuteur local, il a pour rôle de mobiliser la population et l'ensemble des acteurs de terrain et de leur permettre ainsi de contribuer à réduire l'insécurité routière.

Une **formation initiale** peut être proposée et organisée par la coordination sécurité routière (cf. partie 3.2 - § Acteurs institutionnels) pour permettre à l'élu « référent sécurité routière » d'acquérir les connaissances de base nécessaires pour assurer ses missions. Ces connaissances relèvent notamment :

- du rôle des acteurs nationaux et locaux ;
- des enjeux nationaux et locaux ;
- des principaux facteurs accidentogènes ;
- de l'organisation du système de recueil des données accidents et notamment les moyens de cette collecte d'informations.



Zoom : Les principaux enjeux nationaux de sécurité routière

- La vitesse excessive ;
- La conduite en état d'ébriété ;
- La mortalité des jeunes ;
- La mortalité des usagers de deux-roues motorisés ;
- La mortalité des piétons seniors.

Nota : Le maire peut assurer lui-même la fonction d'élu « référent sécurité routière »

Levier n° 2 : Intégrer la sécurité routière dans le développement et l'aménagement du territoire

Intégrer la sécurité routière dans chaque projet

De façon permanente ou récurrente, une collectivité territoriale est impliquée dans des projets de nature diverse. La composante sécurité routière entre en compte dans les projets en relation avec l'aménagement de l'espace, les déplacements, les constructions publiques et de logements, ou encore avec l'éducation, la santé, la culture et les loisirs, l'emploi ou le social.

Dans tous les cas, directement ou indirectement, chaque projet peut :

- soit avoir une incidence en termes de sécurité routière, qu'il s'agira de considérer ;
- soit constituer une opportunité pour développer une composante sécurité routière, par exemple au travers d'une sensibilisation des acteurs ou des bénéficiaires du projet.

L'élus « référent sécurité routière », en relation avec chaque adjoint ou élu en charge du projet, peut avoir pour responsabilité :

- d'intégrer un « regard sécurité routière » dans l'élaboration de chaque projet ;
- de suivre la mise en œuvre du volet sécurité routière des projets ;

- d'encourager, pour chaque projet, l'évaluation des dispositions prises en matière de sécurité routière et d'en valoriser les résultats ;
- de proposer des actions d'accompagnement ou d'en favoriser l'émergence.



Zoom : Quelques critères d'évaluation d'une action de sécurité routière

- L'évolution de l'accidentalité, notamment celle des usagers vulnérables ;
- L'évolution des vitesses pratiquées par les usagers motorisés ;
- L'évolution de l'insécurité ressentie par les usagers ;
- Le changement de comportement des usagers ;
- Le niveau de satisfaction des usagers, des citoyens et des riverains.

Inscrire la sécurité routière dans une vision à long terme

Les outils de programmation ou de planification sont là pour permettre au maire d'affirmer sa politique de déplacement et de sécurité routière dans le développement du territoire communal et d'inscrire son action dans la durée.

L'exemple de la création d'un lotissement est un cas typique. La réalisation de nouvelles voies et l'apport d'une nouvelle population ont une incidence souvent non négligeable sur le fonctionnement local de la commune et peuvent générer des situations à risque imprévues comme la circulation des cyclistes ou piétons non sécurisée, le défaut de visibilité d'un carrefour ou encore le développement de stationnement anarchique.

Plusieurs outils permettent d'anticiper ces situations. À l'échelle des communes ou des intercommunalités, les plans locaux d'urbanisme (PLU et PLUi) sont les mieux adaptés pour soutenir des stratégies d'amélioration de la sécurité routière à long terme. Ils offrent la possibilité de préciser, à titre incitatif ou prescriptif, les objectifs et les mesures favorisant la prise en compte du risque routier.

Certaines pièces du PLU(i) sont plus particulièrement adaptées pour fixer les orientations et les règles contribuant à améliorer la sécurité routière :

- Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est la clé de voûte du dossier de PLU. Il définit les orientations du projet d'urbanisme ou d'aménagement de l'ensemble des communes concernées ou de la commune si le PLU est communal. ;
- Les Opérations d'aménagement et de programmation (OAP) sont l'une des pièces constitutives du PLU. Elles exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire ;
- le règlement (écrit et graphique) est l'une des pièces constitutives du PLU.



Zoom : Quelques exemples d'orientations et d'actions pour la création d'une zone d'aménagement

PADD

- *Exprimer le principe d'une liaison douce à réaliser entre le bourg et la zone d'aménagement à créer ;*
- *Exprimer le principe de perméabilité piétonne entre les différents îlots de la zone d'aménagement ;*
- *Penser l'organisation du stationnement en créant un parking en périphérie de la zone d'aménagement.*

OAP

- *Préciser les caractéristiques de la voirie interne de la zone d'aménagement ;*
- *Préciser les lieux et les modalités de raccordement du réseau viaire existant à la zone d'aménagement.*

RÈGLEMENTS

- *Fixer le nombre de places de stationnement de la zone d'aménagement, y compris pour les vélos ;*
- *Réserver un emplacement pour réaliser le carrefour d'accès à la zone d'aménagement.*

Mettre en place des mesures concrètes en intégrant toutes les composantes des déplacements

L'espace public est par nature un espace ouvert et partagé, un lieu de rassemblement ou de passage où se côtoient plusieurs catégories d'usagers. C'est un lieu de vie fréquenté par des personnes de tous âges et de toutes conditions physiques, qui circulent, stationnent leur véhicule, travaillent (livreurs, agents de propreté urbaine, pompiers...), se reposent, jouent ou bien encore attendent le bus/car. Il s'avère donc nécessaire de réglementer l'usage de l'espace public pour satisfaire les besoins et pratiques de chacun dans des conditions maximales de sécurité et d'accueil agréable. Cette réglementation, menée à l'échelle communale ou intercommunale selon les cas, peut traiter de la publicité, de l'accessibilité, des transports collectifs ou encore des déplacements des piétons ou des cyclistes. Il est important de croiser l'ensemble des problématiques identifiées sur le terrain pour apporter une réponse cohérente en matière de sécurité.

La collectivité peut accompagner les nouveaux aménagements et les nouvelles règles d'usage de la voirie qu'elle souhaite mettre en place. Cela peut notamment se faire par l'intermédiaire :

- d'un plan de modération des vitesses, qui est un ensemble de mesures participant à la convivialité et une meilleure sécurité de l'espace public pour tous, et notamment les plus vulnérables ;
- d'un plan des mobilités, qui est un ensemble de mesures visant à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (marche, vélo, transports en commun, covoiturage...), notamment pour les déplacements liés au travail ;
- d'un plan d'organisation du stationnement.



Zoom : Emplacement des arrêts de bus/cars et sécurité routière

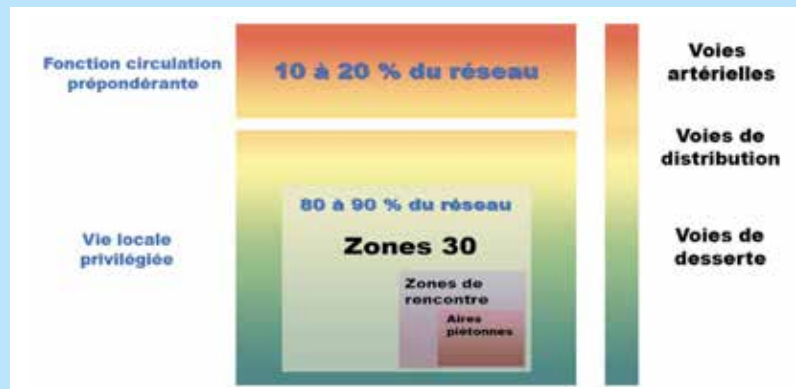
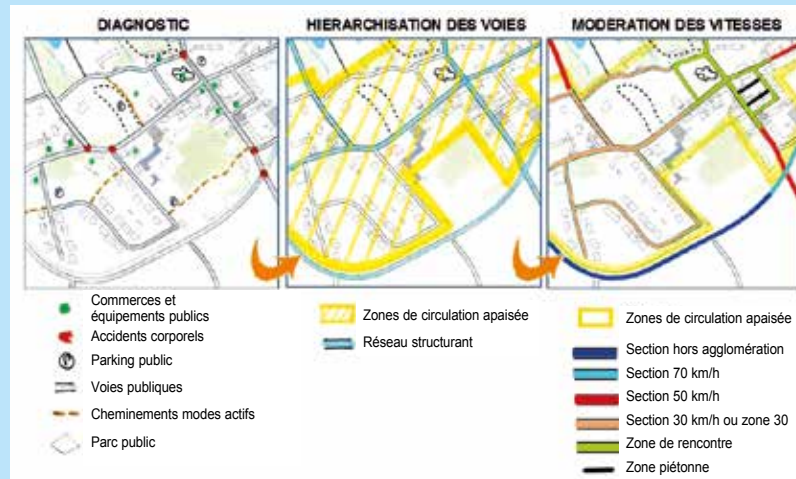
La sécurité des usagers de l'espace public aux abords des arrêts de bus/cars nécessite de considérer et concilier les réglementations en matière de circulation, stationnement, accessibilité, signalisation ou encore publicité en agissant pour :

- *aménager un espace suffisamment vaste pour accueillir tous les usagers dans les meilleures conditions de sécurité (limitation des effets de groupe) ;*
- *faciliter l'accès et la sortie du bus/car à son lieu d'arrêt pour éviter les manœuvres complexes au chauffeur (marche arrière, demi-tour, porte à faux) ;*
- *faciliter l'accessibilité de tous les usagers de l'espace public aux arrêts de bus/cars, y compris les personnes à mobilité réduite (quais et trottoirs d'accès suffisamment larges (1,50 m), bordures de trottoirs abaissées, bandes podotactiles...) ;*
- *permettre une bonne visibilité réciproque entre usagers motorisés de la voie de circulation et passagers qui vont devenir piétons dès leur descente du bus/car (réglementation du stationnement des véhicules sur voirie, positionnement approprié du mobilier urbain, de la signalisation et de la publicité...) ;*
- *signaler aux automobilistes la présence d'un arrêt de bus/car et de la possibilité de traversées piétonnes (mise en place de panneaux et marquage de signalisation, éventuellement d'un îlot central sur chaussée).*

Le document rédigé peut préciser la mise en œuvre opérationnelle de la politique locale de déplacement et rappelle les échéances qui ont été retenues pour chacune des actions. Il est pour l'élu un support de communication très utile pour mener les réunions de concertation et d'information auprès de la population.



Les principales étapes de rédaction d'un plan de modération des vitesses



Objectif théorique de répartition des voies selon leur fonction

Source Cerema

- Le **diagnostic** vise à recueillir et répertorier toutes les informations utiles pour connaître et comprendre le fonctionnement de la commune en termes de circulation de toutes les catégories d'utilisateurs.
- À partir du diagnostic, la **hiérarchisation des voies** vise à catégoriser chaque voie de circulation selon sa fonction actuelle ou envisagée : soit une prépondérance de la fonction circulation (réseau structurant), soit une prépondérance de la vie locale (zone de circulation apaisée).
- La **modération des vitesses** est la phase de concrétisation de la hiérarchisation de la voirie. Elle vise à définir la limitation de vitesse à mettre en place pour chaque voie de la commune, ainsi que les actions appropriées pour que ces limitations de vitesse soient crédibles et respectées par les usagers.

Levier n° 3 : S'appuyer sur sa connaissance du territoire pour agir sur la sécurité routière

Trop souvent, un problème d'insécurité routière semble pouvoir être résolu rapidement et de manière évidente et rassurante. Or, chaque territoire et chaque contexte sont uniques et demandent à être observés finement pour bien identifier les problématiques d'insécurité routière. Afin de prendre les mesures nécessaires pour limiter au maximum les facteurs accidentogènes relevés, un des gages de réussite consiste à prendre le temps d'analyser la situation et se poser les bonnes questions. La réflexion sera adaptée à l'échelle du territoire la plus pertinente pour prendre en compte l'ensemble des déplacements dus aux pratiques quotidiennes des habitants.



Zoom : Les questions à se poser avant d'agir

- *Est-ce un problème d'insécurité routière réel ou ressenti ?*
- *Le problème est-il ponctuel (traversée piétonne, virage, entrée riveraine...) ou se répercute-t-il sur une zone plus étendue (carrefour, rue, quartier, commune...)?*
- *Est-il possible de remédier au problème sans aménagement coûteux ?*
- *Quels sont les leviers dont je dispose pour remédier au problème ?*
- *Quels sont les effets secondaires potentiels de la solution envisagée ?*

Observer le fonctionnement de la vie locale

De par son expérience et sa proximité, l' élu dispose déjà d'une bonne connaissance de son territoire. Toutefois, afin de mieux identifier les situations d'insécurité routière, il s'avère judicieux de réaliser une photographie du territoire et de son fonctionnement. La collecte de données tangibles et facilement accessibles, telles que les pôles générateurs de déplacements (mairie, équipements municipaux, commerces, lieux de loisirs), la localisation des accidents corporels, les mesures de trafic et de vitesse, ainsi que les principales caractéristiques de la voirie, permettent de construire un diagnostic fiable et de visualiser correctement les problématiques du territoire.

Il convient de poursuivre régulièrement la phase d'observation en actualisant et en complétant au fil du temps ce diagnostic afin de disposer d'un recul et d'un suivi suffisamment long, notamment pour évaluer à terme l'efficacité des actions.

Enrichir l'observation en travaillant avec les citoyens

Qui mieux que les habitants pour exprimer les difficultés de circulation vécues au quotidien et le sentiment d'insécurité éprouvé lors de leurs déplacements locaux ? Dans leur environnement proche, les riverains sont avant tout des habitants

soucieux de leur quiétude et du bon fonctionnement de la vie locale. Ils sont donc particulièrement sensibles aux problématiques d'insécurité routière. L'engagement d'un dialogue constructif avec eux permet de recueillir leurs témoignages et ressentis pour utilement compléter les données concrètes du diagnostic. En effet, les accidents matériels et les situations de « presque accident » ne sont pas recensés dans les bases de données de la sécurité routière, mais restent souvent gravés dans la mémoire des habitants. De plus, par la nature de leur travail, les agents municipaux de la voirie sont également une bonne source d'information puisqu'ils relèvent parfois des traces d'accidents sur site.



Zoom : Comment détecter les accidents matériels et presque accidents ?

Des témoignages...

- « On a failli avoir un accident ! »
- « J'ai donné un brusque coup de volant. »

Des repères visuels...

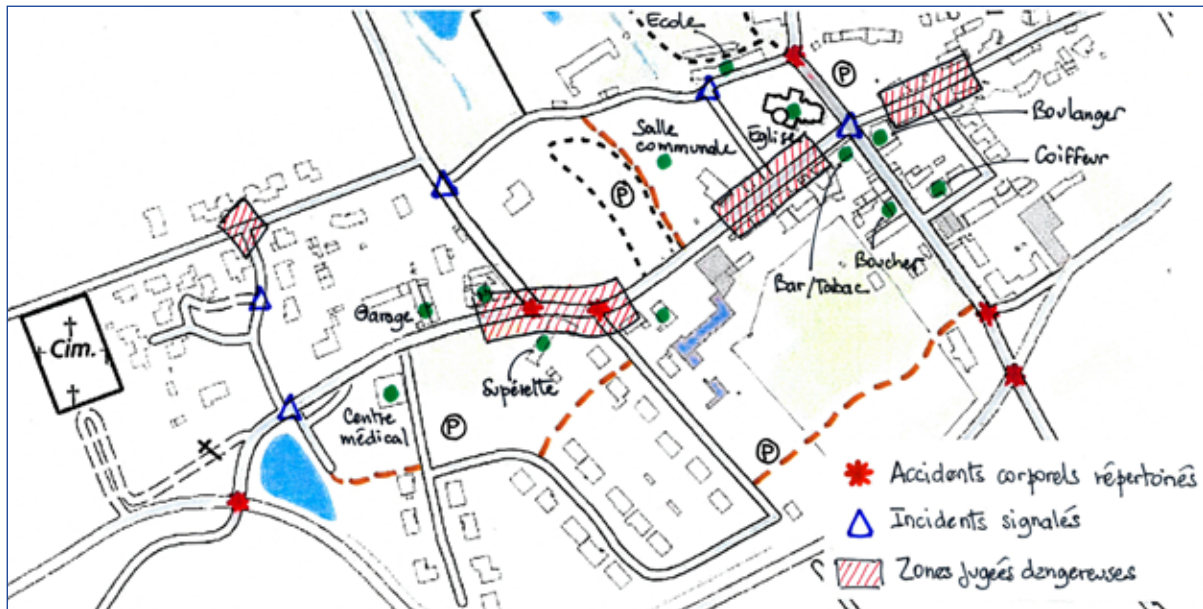
- Traces de freinage ;
- Traces de roues sur un terre-plein ;
- Bris de verre sur la chaussée...

Définir les objectifs à partir d'un diagnostic partagé

Réaliser un diagnostic partagé est l'occasion pour les élus d'afficher clairement leurs intentions et leur volonté de travailler sur l'insécurité routière sur leur territoire. Les actions déjà engagées par l'équipe municipale, l'évolution des règles mises en place, le bilan de l'accidentologie sur la commune sont autant d'éléments qui peuvent servir de support à la discussion avec les citoyens, et plus particulièrement à la définition d'objectifs d'amélioration possible. La concrétisation des éléments rapportés va permettre de renforcer l'état de connaissance initial et le rendre plus précis et plus riche des expériences de chacun.

À l'échelle communale, le bilan peut par exemple être retranscrit sur une carte (page suivante).

Toutefois, un report des données d'un territoire plus complexe demande un travail plus important. Au besoin, les élus peuvent recourir à l'assistance d'un bureau d'études spécialisé ou solliciter l'appui de la coordination sécurité routière de la préfecture.



Exemple de carte manuscrite récapitulative de l'accidentalité d'un centre-bourg

Source Cerema

Levier n° 4 : Élargir le champ d'action « sécurité routière » au-delà des limites communales

La mobilité et la sécurité routière ne tiennent pas compte des limites communales. De plus, compte tenu de l'élargissement des compétences des groupements de communes, l'élaboration d'une politique de prévention du risque routier et sa coordination au niveau intercommunal peuvent s'avérer judicieuses.

Par exemple :

- ce n'est pas parce qu'un accident se produit dans une commune que la source de l'accident se situe dans cette commune (cas d'un accident en lien avec une discothèque située dans une commune voisine);
- ce n'est pas parce qu'une commune ne recense pas d'accident sur son territoire que les administrés n'ont pas été touchés par un accident (déplacements domicile-travail).

Créer un réseau d'élus pour partager les expériences

Élaborer et mettre en œuvre une politique de sécurité routière à l'échelle locale suppose des échanges avec des partenaires diversifiés, notamment d'autres élus. Ainsi, la mise en place d'un réseau des élus référents « sécurité routière » à l'échelle d'une intercommunalité est propice au partage d'expériences, gage d'un meilleur traitement des problèmes régulièrement rencontrés sur son territoire. C'est en participant à la création et au

soutien d'un tel réseau que chaque élu référent « sécurité routière » renforce non seulement son rôle, mais aussi sa structure d'appartenance.



Zoom : Quels sont les avantages d'un réseau d'élus référents ?

- Renforcer les compétences, et donc la légitimité et l'efficacité des élus référents « sécurité routière » ;
- Dynamiser et valoriser l'implication de tous les membres du réseau ;
- Mutualiser les pratiques et actions performantes.

Le pilotage du réseau peut être assuré par l'un des élus, et la coordination sécurité routière de la préfecture peut apporter un soutien logistique. En effet, elle anime notamment un réseau d'Intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et dispose également de matériels mobilisables pour des actions de prévention ou de communication en partenariat avec les collectivités territoriales.



Zoom : Quelques exemples de matériels mis à disposition pour des actions de sécurité routière

- voiture tonneau;
- test au choc;
- simulateur deux-roues motorisé;
- lunettes « alcoolémie »;
- éthylotests;
- dépliants thématiques (alcool, vitesse, usagers vulnérables...);
- affiches, quiz ;
- films;
- spots audio et vidéo;
- ...



Test au choc
Source Cerema



Camion tonneau
Source Cerema

Réaliser des actions de sécurité routière à l'échelle intercommunale

Lorsque la commune est de taille modeste, le montage de certaines actions de sécurité routière est plus difficile à mettre en œuvre à l'échelle de la seule commune, notamment en raison de manque de moyens humains, techniques ou financiers.

Par la mutualisation des moyens à disposition, l'intercommunalité permet de réaliser des économies d'échelle ainsi que de démultiplier le nombre de citoyens sensibilisés.



Zoom : Quelques exemples d'actions de sécurité routière sur le territoire d'une intercommunalité

- journées de sensibilisation avec stands de prévention ;
- supports de communication et d'information ;
- formation à destination des personnels communaux ou à destination d'acteurs spécifiques, etc.



Stand de prévention

Source Cerema



Exemple de flyer d'annonce d'une action intercommunale



Zoom : Quelques exemples d'actions de sécurité routière mutualisées ou démultipliées

- achats partagés ou achats groupés (éthylomètre, matériel de sensibilisation, éthylotest...);
- achat d'un radar pédagogique nomade (déplaçable dans les secteurs à enjeu) ;
- pièces de théâtre interactives démultipliées dans plusieurs établissements scolaires ;
- actions spécifiques de sensibilisation des personnels dans l'entreprise de l'intercommunalité ;
- actions de contrôle grâce à la mise à disposition de policiers municipaux de certaines communes au profit de l'intercommunalité ;
- constitution et formation d'équipes de prévention alcool et drogue intervenant dans le cadre des festivités organisées dans les communes ;
- mobilisation des personnels communaux avec appui extérieur (associations, IDSR...) pour organiser le montage d'action de sensibilisation des seniors sur l'ensemble des communes, etc.

Levier n° 5 : Établir un protocole « sécurité routière » au sein de l'administration locale

Faire émerger une culture « sécurité routière » commune à tous

Il est essentiel qu'au sein de la commune ou de l'intercommunalité, élus et employés partagent une culture « sécurité routière » leur permettant d'adopter un comportement irréprochable dans leurs déplacements. L'émergence d'une culture « sécurité routière » au sein d'une collectivité commence par la mise à disposition de véhicules de service en parfait état de fonctionnement et l'instauration d'un règlement d'utilisation de ces véhicules.



Zoom : Article R 4141-11 du Code du travail – alinéa 1

La formation à la sécurité relative aux conditions de circulation des personnes est dispensée sur les lieux de travail. Elle a pour objet d'enseigner au travailleur, à partir des risques auxquels il est exposé, les règles de circulation des véhicules et engins de toute nature sur les lieux de travail et dans l'établissement.

Un carnet de bord pour chaque véhicule permet d'assurer la traçabilité des contrôles techniques et des opérations courantes d'entretien effectuées ainsi que des dysfonctionnements constatés par

le conducteur et les réparations afférentes pour remettre le véhicule en état. En contrepartie, les agents et élus s'engagent à respecter le règlement d'utilisation des véhicules de service.



Zoom : Exemples de dispositions d'un règlement d'utilisation des véhicules de service

Dispositions à définir par l'autorité responsable des véhicules de service :

- les conditions d'accréditation d'un élu ou d'un agent à la conduite d'un véhicule de service (possession du permis de conduire approprié selon la catégorie de véhicule utilisé, aptitude physique à la conduite) ;
- les nécessités de service ou de représentation autorisant l'usage d'un véhicule de service ;
- les limites territoriales d'utilisation d'un véhicule de service ;
- les plages horaires d'utilisation du véhicule de service ;
- les cas où le véhicule de service peut être remis à domicile ;
- les conditions de transports des personnes tierces à la collectivité dans les véhicules de service ;
- les conditions d'entretien et de réparation des véhicules de service ;

...

- l'organisation d'un dispositif de suivi qui permette d'identifier le conducteur ayant commis une infraction au Code de la route à l'aide d'un véhicule mis à sa disposition par l'administration locale.

Dispositions à respecter par les utilisateurs des véhicules de service :

- vérifier l'état du véhicule avant chaque utilisation (pneus, phares, clignotants, rétroviseurs...);
- signaler tout dysfonctionnement constaté dans le carnet de bord, et si nécessaire, soit immobiliser le véhicule, soit l'emmener à la réparation ;
- conduire et se stationner en respectant les règles du Code de la route ;
- faire des pauses régulières en cas de longs déplacements.

Valoriser l'engagement des élus et des employés

Une démarche ambitieuse, qui s'avère un excellent moyen de fédérer élus et employés municipaux autour de la thématique « sécurité routière », est l'élaboration en commun d'une charte d'engagement qui encourage aux bonnes pratiques de mobilité. La rédaction de cette charte est l'occasion de collecter des retours d'expérience auprès de chacun et d'identifier des axes sur lesquels il semble important d'agir. Les participants s'accorderont sur les principaux points : comportements en matière de vitesse, d'alcoolémie, de stationnement, d'usage du téléphone... Les objectifs de cette démarche participative sont que chacun prenne conscience du risque routier et s'engage, en signant la charte, à adopter un comportement responsable lors de ses déplacements. Cette action pourra être présentée à tous les administrés et valorisée via le site internet de la commune et le bulletin municipal. Ainsi, engagés publiquement, les élus et employés de la commune affichent leur volonté d'exemplarité en termes de sécurité routière et initient un cercle vertueux incitant les habitants au respect des règles du Code de la route.

Exemples d'engagements en faveur de la sécurité routière à considérer dans la charte

LES ENGAGEMENTS PEUVENT PORTER SUR :

- le respect des limitations de vitesse ;
- le respect du port de la ceinture de sécurité ;
- la non-utilisation du téléphone en situation de conduite ;
- le respect du stationnement sur les emplacements réservés ;
- le respect de la législation en matière d'arrêt ;
- l'adoption d'un comportement courtois au volant ;
- l'adoption d'un comportement respectueux à l'égard des usagers vulnérables ;
- la non-consommation d'alcool sur le lieu de travail ;
- la retenue d'une personne alcoolisée qui souhaite rentrer par ses propres moyens ;
- le refus de prendre place dans un véhicule conduit par une personne ayant consommé de l'alcool ou sous l'emprise de stupéfiant ;
- le paiement des contraventions reçues pour infractions au code de la route ;
- l'acceptation du retrait des points sur le permis de conduire en cas d'infraction au code de la route.

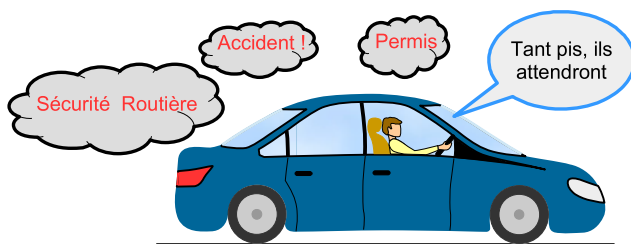
Signature



Quelques recommandations...

... alliant sécurité routière et pratiques professionnelles

Accepter un retard ponctuel plutôt que de transgresser les règles de sécurité pour rattraper le temps « perdu »



La police municipale et les agents en charge de la surveillance de la voie publique se doivent d'être exemplaires dans l'utilisation de leur véhicule, en termes de conduite, d'arrêt ou de stationnement.



Restreindre les appels téléphoniques à destination de collaborateurs en situation de conduite



Respecter les horaires de fin de travail ou de fin de réunion pour ne pas engendrer une inutile prise de risque pour compenser un retard



Inciter les entreprises à engager une démarche équivalente

Le maire ou l'élu référent peuvent également inciter les entreprises implantées sur le territoire communal à s'engager dans une démarche de Plan de déplacements d'établissement (PDE) pour

optimiser les déplacements générés par l'activité (employés, fournisseurs, clients ou visiteurs) et valoriser l'engagement de l'entreprise auprès de ses publics. À l'échelle d'une zone d'activité, un plan de déplacement interentreprises (PDIE) favorise la mise en commun des problématiques et facilite la recherche d'actions d'intérêt collectif.



Quelques exemples d'actions d'un PDE

Comment optimiser les déplacements des salariés ?

- favoriser la prise de repas sur place (chèque déjeuner, local repas...);
- regrouper les rendez-vous, les visites sur le terrain ;
- mettre à disposition une salle de visioconférence ;
- privilégier les transports collectifs et le covoiturage.

Comment inciter les salariés à conduire en sécurité ?

- instaurer une charte d'usage des véhicules de société (téléphone, alcool, GPS...);
- organiser des formations à la conduite éco-responsable.

Comment promouvoir les modes actifs ?

- aménager et sécuriser du stationnement pour les vélos sur le site de l'entreprise ;
- mettre une flotte de vélos à disposition des salariés ;
- mettre en place l'indemnité kilométrique vélo ;
- offrir des kits piétons.

Levier n° 6 : Mobiliser les citoyens sur la sécurité routière

Valoriser l'engagement à tout âge

Les enfants, car ils sont les citoyens de demain, sont sans doute les premiers acteurs à sensibiliser – ne serait-ce que pour leur propre sécurité à la sortie des écoles ou des activités de loisirs extrascolaires. Ainsi, la mise en place d'un conseil municipal ou intercommunal des enfants est un moyen de les impliquer pratiquement. Animé par la municipalité et doté d'un budget dans toute la mesure du possible, ce conseil permet aux enfants d'exercer des responsabilités et de concrétiser éventuellement les idées qu'ils peuvent avoir pour améliorer la sécurité de tous.

Évidemment, parce qu'ils sont les moteurs de la lutte contre l'insécurité routière, il convient d'associer étroitement les adultes aux actions entreprises au contact des enfants. En effet, les adultes sont souvent sollicités pour accompagner et encadrer des sorties scolaires ou extrascolaires au cours desquelles des enseignements sur la sécurité routière peuvent être mis en pratique.



Zoom : Exemple d'engagement à la responsabilisation des accompagnateurs

Lors des déplacements de groupes d'enfants ou d'adolescents pour participer à une manifestation culturelle ou sportive, il peut être recommandé que les accompagnateurs volontaires souscrivent un engagement écrit rappelant les grands principes de sécurité tels que le port de la ceinture, le respect des limitations de vitesse et la non-consommation d'alcool ou de produits stupéfiants lorsqu'ils prennent le volant.

Je soussigné... m'engage, dans le cadre de ma mission d'accompagnateur, à bien respecter les règles de sécurité routière lors du déplacement du ... , et notamment à ne pas consommer d'alcool avant et au cours de ce déplacement.

Les adultes, parents et grands-parents, peuvent également être mobilisés dans le cadre d'une démarche « pedibus » ou « vélobus », qui consiste à accompagner un groupe d'enfants à pied ou à vélo sur le trajet de l'école².

² De par ses actions pour apaiser la circulation aux abords des écoles, la démarche « Plans de déplacements établissements scolaires » est une action qui mobilise les citoyens de tous âges sur des thématiques favorisant la sécurité routière.



Zoom : Les étapes d'une démarche pedibus ou vélobus

- enquêter sur les modes de transport utilisés pour se rendre à l'école ;
- identifier le nombre d'enfants concernés par la démarche ;
- définir les itinéraires du pedibus ou du vélobus ;
- s'assurer que les itinéraires sont sécurisés (intervention des services techniques municipaux) ;
- organiser l'accompagnement des enfants.

L'engagement des adultes accompagnateurs est un gage de la pérennité de la démarche.

Enfin, il convient également de valoriser l'engagement des seniors. L'appui des associations et de « clubs du 3^e âge » peut être une aide pour l'organisation d'actions visant à accompagner les seniors face aux évolutions réglementaires et techniques (Code de la route, nouveaux aménagements, systèmes d'aide à la conduite) et les aider à prendre conscience des effets du vieillissement sur leur capacité de conduite.



Zoom : Exemples d'ateliers en faveur des senior

- les effets du vieillissement sur la mobilité quotidienne ;
- les médicaments et leurs effets ;
- les règles relatives aux zones de circulations apaisées ;
- les nouveaux panneaux de signalisation ;
- la prise de giratoire.

En plus des seniors volontaires engagés sur ces actions, la présence de professionnels de la santé, de la conduite est recherchée pour l'animation de ce type d'ateliers.

Organiser ou soutenir les actions pédagogiques

Afin d'encourager chacun à l'adoption de comportements vertueux, une commune ou une intercommunalité peut organiser des actions pédagogiques à destination d'un public précis. Aborder la sécurité routière sous l'angle de thématiques sensibles est un excellent moyen d'associer concrètement de nombreux partenaires.



Zoom : Exemple de la sécurité dans les transports scolaires

Partenaires à associer

établissements scolaires, parents d'élèves, transporteurs, élus, garde champêtre, personnel municipal

Actions pédagogiques à organiser

- *apprentissage de la montée et de la descente d'un véhicule de transport scolaire sans bousculade ;*
- *exercice d'évacuation d'urgence d'un véhicule de transport scolaire ;*
- *sensibilisation aux risques encourus aux abords des arrêts de transport scolaire ;*
- *distribution de gilets jaunes à porter à la descente du transport scolaire en cas de panne.*

La municipalité ou l'intercommunalité peut également soutenir des initiatives citoyennes de sécurité routière par le prêt ou la mise à disposition d'équipement, ou l'intervention de personnels qualifiés aux compétences pédagogiques reconnues. Pour faciliter le montage d'actions plus complexes, la coordination sécurité routière du département apporte régulièrement son appui en prêtant du matériel spécialisé et en mettant à disposition des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).



Zoom : Quelques exemples de soutien aux actions pédagogiques

Matériel

- *mise à disposition d'une salle municipale ;*
- *prêt d'un stand d'information, de matériel d'affichage.*

Intervention de personnels qualifiés

- *policier municipal ;*
- *technicien spécialiste de la voirie.*

Diffuser une culture de la sécurité routière

L'acceptation des actions mises en œuvre pour améliorer la sécurité des déplacements est plus efficace si des messages pertinents sont transmis à la population. Ils peuvent être diffusés au cours d'animations organisées lors de manifestations locales ou au sein d'ateliers « sécurité routière » mis en place dans le cadre des activités péri scolaires. Ces actions d'information et de sensibilisation peuvent également être proposées par la bibliothèque municipale ou intercommunale. Des livres, des jeux, des DVD ainsi que des expositions temporaires sont des supports qui permettent la diffusion d'une culture « sécurité routière ».

La collectivité peut aussi faire le choix de sensibiliser les citoyens aux risques routiers en encourageant la mise en place d'actions, en diffusant des articles sur le thème dans le bulletin municipal ou sur le site internet de la commune ou en mettant à disposition des flyers. Un rapprochement avec la coordination sécurité routière du département lui permet également de déterminer avec des spécialistes quels moyens peuvent être mobilisés (prêts de matériels, affiches, documents d'information...) et concevoir ainsi des actions de communications ciblées.

Dialoguer autour du thème de la sécurité routière avec les habitants

Enfin, pour susciter l'adhésion de tous et faire de la sécurité routière un axe fort d'une politique locale, il est souhaitable d'impliquer l'ensemble de la population. Un projet d'aménagement d'un quartier ou d'un secteur d'activité peut être l'occasion d'échanges avec la population au travers de réunions de quartiers ou de réunions thématiques. Ces rencontres permettent de réfléchir ensemble et de fédérer les habitants autour d'un projet partagé.

Levier n° 7 : Intégrer la sécurité routière dans les événements festifs et les lieux de loisirs

La sécurisation des accès aux manifestations

Le bon déroulement d'une manifestation sociale, culturelle ou sportive passe par des conditions d'accueil du public réfléchies pour les différents modes de déplacements. En premier lieu, il convient de gérer le flux de véhicules et d'éviter le stationnement gênant, voire dangereux pour les autres usagers. Ensuite, il est important d'organiser les cheminements des piétons depuis les lieux de stationnement vers le lieu festif. Dans la mesure du possible, le balisage des cheminements visera à offrir aux piétons la distance la plus courte possible pour parvenir à destination. Enfin, en cas de manifestation nocturne, un éclairage spécifique permet aux piétons de facilement s'orienter et d'être mieux perçus des

autres usagers. L'organisateur peut décider de mettre en place sur le terrain une équipe chargée de veiller à la gestion des véhicules et au bon fonctionnement des circulations (stationnements, accès des secours).

La délivrance d'autorisation

Souvent, les organisateurs de manifestations festives offrent aux participants la possibilité de consommer des boissons alcoolisées. Pour limiter les problèmes inhérents à une forte consommation, le maire peut proposer à l'organisateur de s'engager à respecter certains principes en signant **une charte de prévention « alcool »**. Ainsi, l'autorisation délivrée par le maire de tenir un débit de boissons temporaire peut être assortie d'un engagement de l'organisateur à prendre toutes les dispositions pour



Zoom :

L'exemple de la « Charte Label Fête » dans le département de l'Aude



Chaque année, environ 120 communes de l'Aude sont signataires de la « Charte Label Fête ». La « Charte Label Fête » est contractée entre le maire et l'organisateur d'une manifestation festive. La grande majorité des communes signe la charte alors même qu'elle n'est obligatoire que pour celles souhaitant autoriser, par dérogation, la vente d'alcool au-delà de 2 heures du matin. La charte prévoit un certain nombre de mesures, dont la principale est la mise en place d'un stand tenu par des intervenants formés à la prévention du risque alcool.

(Charte complète en annexe)

éviter une consommation d'alcool abusive. Il est donc invité à sensibiliser les personnes qui encadrent la manifestation et les participants aux méfaits de l'alcool, particulièrement lors des déplacements, y compris pour le public qui se déplace à pied.

La réservation d'une salle communale pour fêter un événement privé est également l'occasion d'inciter l'organisateur à tenir les engagements énumérés au précédent paragraphe à travers l'élaboration d'une convention de location et d'usage de la salle.

**EN QUALITÉ D'ORGANISATEUR D'UNE MANIFESTATION
DANS UNE SALLE COMMUNALE, JE M'ENGAGE À :**

- respecter et faire respecter l'ordre public ;
- respecter les conditions d'usage de la salle (horaires de la manifestation, utilisation et entretien du matériel mis à disposition) ;
- respecter les conditions d'accueil et de gestion du public (nombre maximal de participants, législation sur l'alcool et les stupéfiants) ;
- encourager les participants à venir en transport collectif ou en covoiturage ;
- assurer la sécurisation des accès à la salle (stationnement, cheminement) ;
- assurer la sécurité des déplacements des participants inaptes à la conduite en sortie de manifestation (taxis, navette de raccompagnement à domicile ou dans un lieu d'hébergement...).

Signature



Levier n° 8 : Se coordonner avec les forces de police ou de gendarmerie

Établir une convention communale ou intercommunale

Le succès de la politique publique de sécurité routière est lié à une collaboration efficace entre toutes les forces de police présentes sur le territoire. L'élaboration d'une convention de coordination permet d'organiser les relations entre forces de police municipale et forces de sécurité de l'État. Elle engage donc l'ensemble des acteurs locaux à amplifier leur collaboration contre l'insécurité routière, par exemple en élaborant conjointement une stratégie locale de prévention et de contrôle routier.

Développer la coopération opérationnelle entre les services

La coopération entre forces de police est d'autant plus efficace sur le terrain si les informations disponibles sont partagées et accessibles pour tous les agents en opération. Ainsi, l'exploitation des outils d'information ou de vidéosurveillance tels que le Fichier national du permis de conduire (FNPC), le Système d'identification des véhicules (SIV) ou encore le Fichier des véhicules volés (FVV) sont particulièrement utiles à la lutte contre l'insécurité routière. Il convient donc que le maire facilite l'accès



Zoom : Quelques caractéristiques d'une convention de coordination (modèle complet en annexe)

Cadre législatif :

- Code de la Sécurité intérieure (CSI).

Forme :

- Document opérationnel.

Seuil de création :

- Obligatoire si le service de police municipale compte au moins 5 emplois d'agents de police municipale, y compris d'agents mis à disposition de la commune par un établissement public de coopération intercommunale (article L 512-4 du CSI).

Signataires :

- Maire ou président d'intercommunalité, préfet, après avis du procureur de la République.

Objectifs :

- Organiser le travail commun de la Police nationale ou gendarmerie nationale avec les forces de police municipale ;
- Clarifier le partage des actions à mener ;
- Faciliter les actions sur la voie publique.

Quelques domaines d'application :

- Contrôle d'un véhicule ;
- Contrôle de l'identité d'un conducteur ;
- Contrôle d'alcoolémie ou de stupéfiants ;
- Stationnement sur voie publique ;
- Fourrière automobile.

de sa police municipale à ces informations, en veillant particulièrement au traitement de données à caractère personnel conformément au cadre législatif en vigueur.



Zoom : La consultation des fichiers

Les policiers municipaux, qui pouvaient jusqu'à présent être destinataires en tant qu'agents de police judiciaire adjoints (APJA) de certaines informations issues de traitements de données relatifs aux permis de conduire et à la situation des véhicules, vont prochainement pouvoir accéder directement à ces fichiers. À cette fin, les fonctionnaires de police municipale seront individuellement désignés par le maire de la commune et spécialement habilités par le préfet du département. Les policiers municipaux ainsi habilités pourront se connecter depuis un poste informatique fixe et sécurisé à un portail internet à partir duquel ils pourront effectuer l'interrogation des fichiers du permis de conduire (SNPC) et des certificats d'immatriculation (SIV). Les policiers réalisant des contrôles sur la voie publique devront donc prendre contact avec la salle où se trouve(nt) placé(s) le (ou les) postes d'accès aux fichiers afin d'obtenir les informations utiles à leur mission.

Élargir le champ d'action avec la vidéoverbalisation

Afin de lutter plus efficacement contre les causes majeures d'insécurité routière, et d'influencer durablement le comportement des usagers

de la route en les incitant au respect strict des règles, particulièrement en agglomération, il est possible, depuis le 31 décembre 2016, d'utiliser la vidéo verbalisation pour de nouvelles catégories d'infractions routières. La vidéo verbalisation permet à un agent assermenté de constater sur un écran de contrôle une infraction au Code de la route filmée par une caméra de vidéoprotection implantée sur la voie publique. L'image du véhicule en cause est capturée pour identifier sa marque et lire les numéros de sa plaque d'immatriculation. L'agent verbalisateur édite alors, par voie électronique, le procès-verbal. Ce procès-verbal est ensuite transféré automatiquement au Centre national de traitement de Rennes qui édite et adresse un avis de contravention au domicile du titulaire de la carte grise.



Zoom : Les catégories d'infractions vidéoverbalisables

(art. R 121-6 du Code de la route)

- le non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (stop, feux rouges...);
- le non-respect des vitesses maximales autorisées;
- le non-respect des distances de sécurité des véhicules;
- l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules (bus, taxis...);
- le défaut du port de ceinture de sécurité;
- l'usage du téléphone portable tenu en main;
- la circulation, l'arrêt et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence;
- le chevauchement et le franchissement de lignes continues;
- le non-respect des règles de dépassement;
- le non-respect des « sas vélos »;
- le défaut du port du casque à deux-roues motorisé.

T R O I S I È M E P A R T I E

Quelques repères pour aider les élus

Rôle et responsabilité du maire

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.

Au titre des pouvoirs de police générale et spéciale du maire, ce dernier est investi de la compétence pour prendre toutes mesures adaptées en vue de prévenir, « par des précautions convenables », les « accidents... ». Ainsi, l'on peut dire que les élus sont les gardiens de la sécurité routière sur leur commune puisqu'ils doivent assurer sensibilisation, éducation, mais aussi coercition.

L'exercice des pouvoirs de police du maire en matière de sécurité routière.

L' élu a dans ce domaine d'importants pouvoirs de police, qu'il exerce aussi bien sur les voies communales et les chemins ruraux, mais également sur les voies privées ouvertes à la circulation **situées dans l'agglomération ou en dehors de l'agglomération** ainsi que sur les routes nationales et départementales en agglomération.

Pour mémoire et ainsi, pour garantir la sécurité routière dans sa commune, l' élu dispose de pouvoirs concernant :

- L'exercice du pouvoir de police générale pour assurer notamment la sécurité publique (art. L. 2212-1 et suivants du CGCT) ;
- L'exercice des pouvoirs de police spéciale de la circulation et du stationnement, en vertu des articles L. 2213-1 à L. 2213-5 du Code général des collectivités territoriales.

Le maire peut par exemple interdire, par arrêté, la circulation de certains véhicules ou sur certaines parties des voies, et renforcer les interdictions ou limitations prescrites par le Code de la route. Il peut notamment limiter la vitesse en fonction de dangers particuliers. C'est lui qui décide également de la localisation des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération. Le maire doit de plus veiller à l'entretien des voies communales, afin d'assurer plus généralement la sûreté et la commodité du passage dans les rues, l'éclairage, le balayage et l'enlèvement des objets encombrants. Il est chargé de la coordination des travaux affectant le sol et le sous-sol des voies publiques, de leurs dépendances et, sous réserve des pouvoirs du préfet, sur les routes à grande circulation. Il a l'obligation de mettre en place une signalisation en cas de chantier sur la chaussée et de signaler dans les meilleurs délais tout obstacle inattendu ou accidentel.

Comme officier de police judiciaire, le maire est habilité à dresser des procès-verbaux en cas de délits et de contraventions de police. Il est cependant préférable de faire appel aux forces de police ou de gendarmerie pour effectuer ce type d'action. En harmonie avec la stratégie nationale et départementale, le maire

a donc toute sa place dans la chaîne contrôle – sanction, volet d'une politique globale qui renforce le crédit de la sensibilisation des usagers et l'impact de l'aménagement des infrastructures.

Ces moyens peuvent s'intégrer dans le plan de contrôle routier départemental établi annuellement par le préfet en liaison avec le procureur de la République dans le cadre du Plan départemental d'action de la sécurité routière (PDASR). Ce plan est établi par le préfet, la police et la gendarmerie, en collaboration avec le procureur de la République et avec l'appui de la Direction départementale des territoires. Dans ce cadre, le préfet peut parfois solliciter le maire pour mettre à contribution sa police municipale.

En fonction des disponibilités de la Police nationale, ainsi que des relations qu'il entretient avec elle, un maire peut demander l'élaboration d'un plan de contrôle routier sur sa commune. Ce plan sera programmé autour de thèmes résultant d'observations locales :

- *vitesse ;*
- *stationnement, notamment aux abords des écoles ;*
- *alcoolémie au volant ;*
- *non-port de la ceinture ou du casque ;*
- *débridage des cyclomoteurs ;*
- *utilisation du téléphone portable ;*
- *pollution atmosphérique ou sonore.*

Si le maire dispose d'une police municipale, il peut directement charger cette dernière de réaliser de tels contrôles. Dans ce cas, il est souhaitable que la police municipale mette en cohérence son plan d'actions avec le plan départemental de contrôles routiers.

La gestion de crise, les accidents

Aussi, le maire a tout intérêt à prévenir plutôt que d'apporter à sa commune des actions curatives lorsque survient un événement non souhaité. Le maire, en tant qu'acteur, intervient donc à plusieurs titres :

- Il doit être renseigné par les autorités compétentes en cas de crise ou d'évolution de cette dernière, et il doit informer les autorités compétentes s'il est le premier à découvrir une future situation de crise ou une évolution de cette dernière.
- La gestion du risque sera selon les cas sous la responsabilité du Préfet et/ou du Maire.

Le maire doit participer à la supervision de l'ensemble des opérations, accueillir et informer les secours et les orienter afin de prioriser les actions à mener. Ce sera beaucoup plus facile si une planification est réalisée en amont, notamment avec la création d'un annuaire regroupant les numéros de toute personne susceptible d'intervenir. Le maire joue également un rôle vis-à-vis du préfet en lui retransmettant les informations du terrain et en lui indiquant quelles sont les ressources disponibles. Le préfet agit en tant que représentant de l'État. De ce fait, il est responsable de l'élaboration des plans d'urgence et secours, de leur déclenchement (prenant en compte les coûts financiers engendrés) et de la direction des secours.



Zoom : Le transfert des pouvoirs de police spéciale de la circulation et du stationnement du maire au président de l'EPCI.

Conformément à l'article L. 5211-9-2 du CGCT : «*Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation aux articles L. 2213-1 à L. 2213-6-1, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement*». Ce transfert est automatique et insécable et concerne **l'ensemble des voies communales et intercommunales** – hors voies départementales et routes à grande vitesse – reconnues ou non d'intérêt communautaire. **Il s'agit ainsi de permettre l'unification de l'exercice de la police de la circulation sur les voies communales et intercommunales, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'agglomération.** Plus précisément :

- soit la police spéciale de la circulation et du stationnement n'a pas été transférée par un maire au président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, et dans ce cas le maire continue d'exercer ce pouvoir de police sur l'ensemble de la voirie communale et intercommunale située sur le territoire de sa commune, y compris hors agglomération ;

- soit la police spéciale de la circulation et du stationnement a été transférée au président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, et dans ce cas ce dernier exerce ce pouvoir de police sur l'ensemble de la voirie communale et intercommunale située sur le territoire des communes membres.

Cependant, au regard du transfert automatique prévu par la loi, les maires ont pu s'opposer au transfert automatique de ce pouvoir de police lors des dernières élections communales et ce jusqu'aux prochaines. Ainsi, pour ce qui concerne le **délai d'opposition : les maires** avaient jusqu'à fin **décembre 2014** (*en fonction de la date de désignation du président de communauté*) pour se prononcer par notification au président de l'EPCI sur l'opposition au transfert. Enfin, si un ou plusieurs maires se sont opposés au transfert, le président de l'EPCI peut renoncer au transfert de plein droit de ces pouvoirs de police.

L'engagement potentiel de la responsabilité administrative de l'élu et/ou de la commune

En tant qu'autorité de police, le maire (ou le président de l'intercommunalité le cas échéant) dispose donc de prérogatives importantes qui agissent sur la sécurité routière. Il pourra dans le cas inverse, engager sa responsabilité :

- soit en ne prenant pas de mesures de police pour remédier à une situation dangereuse dont il aurait connaissance ;
- soit en ne prenant pas de mesures de police à la hauteur et suffisantes ;
- soit en ne prenant pas les bonnes mesures et en ne s'assurant pas ensuite de leur effectivité.

On pense d'abord à la police de la circulation qui s'exerce sur l'ensemble des voies communales (y compris les chemins ruraux et les voies privées ouvertes à la circulation publique) et sur les routes nationales et départementales à l'intérieur de l'agglomération (hors les voies à grande circulation) : fixation par exemple d'une limitation de vitesse plus restrictive, création d'un passage piéton, installation d'un feu de signalisation, délimitation de l'agglomération, institution d'un sens unique dans une rue étroite, réglementation du stationnement, interdiction de circuler pour certains véhicules, réglementation de la publicité, signalisations... Autant de leviers pour le maire et autant de sources potentielles de responsabilités.

C'est ainsi que la responsabilité de communes a par exemple été retenue devant les juridictions administratives à la suite d'accidents de la circulation trouvant leur origine dans :

- *une défaillance des feux de signalisation alors même que, au moment où l'accident s'est produit, la surveillance de ces feux était assurée par des gendarmes (CE 22 juin 1987, .req. n° 50387) ;*
- *l'absence de signalisation pour les usagers d'une route de la présence d'un cortège à l'occasion d'une fête (CE 9 mars 1984) ;*
- *l'absence de signalisation d'une branche d'arbre surplombant à une hauteur de 3,90 m une route nationale à l'intérieur des limites de l'agglomération (CE 1^{er} octobre 1971) ;*
- *l'absence de signalisation de l'absence d'un revêtement d'enrobé sur une route départementale à l'intérieur de l'agglomération (CE 2 mai 1990).*

Dans d'autres cas également, il s'agira d'être vigilant quant à l'engagement de la responsabilité de la commune, voire du maire en cas :

- d'implication d'un ouvrage public (un mauvais éclairage public, un ralentisseur non conforme, un mauvais entretien d'un chemin rural qui peuvent être à l'origine d'un accident) ;
- de défaillance dans l'organisation ou la signalisation des chantiers (il est indispensable d'assurer la sécurité des usagers de la route et du personnel travaillant sur le chantier quelle que soit l'ampleur du chantier en respectant les règles relatives à la signalisation telles qu'elles sont réglementairement fixées) ;
- d'implication d'un véhicule communal (un véhicule communal mal entretenu, un agent communal en état d'ébriété, notamment à la suite d'un pot organisé dans la collectivité, agent qui n'a pas les permis requis, véhicule sortant sans visibilité d'un garage municipal...) ;
- de défaillance dans l'organisation des transports scolaires (arrêt de bus mal sécurisé, bus mal entretenu, la violation des règles relatives au transport des enfants...).

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.

En outre, en dehors de l'agglomération, si la police de la circulation pour une route nationale appartient au préfet, il n'en demeure pas moins que *« le maire n'est pas dispensé pour autant de ses obligations relatives à l'organisation et la mise en œuvre des secours devant être portés aux accidentés de la route »*.

Le maire doit donc veiller à rendre praticables et sûrs les 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.

L'engagement potentiel de la responsabilité pénale de l' élu

L'arsenal répressif pour assurer la sécurité routière commence bien évidemment par toutes les infractions au Code de la route qui peuvent être imputées au conducteur. Mais au-delà des infractions routières, deux types d'infractions du Code pénal peuvent être

imputées aux élus et aux agents dans le cadre d'un accident de la circulation survenu sur le territoire de la commune : la mise en danger délibérée de la vie d'autrui et l'homicide et les blessures involontaires.

- La mise en danger délibérée de la vie d'autrui (article 223-1 du Code pénal)

Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal en mars 1994, le chauffard qui traversait une agglomération à l'heure de la sortie des écoles en excès de vitesse et en ne respectant aucune signalisation ne pouvait être poursuivi que pour infraction au Code de la route si, par chance, il n'avait fait aucune victime. Il était pourtant dans une logique du « ça passe ou ça casse » particulièrement dangereuse, manifestant ainsi une indifférence particulière à la sécurité d'autrui. Désormais le délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui permet de sanctionner ceux qui ont exposé directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures graves par « une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement ».

Cette nouvelle infraction, passible d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, comble donc un vide dans l'arsenal répressif puisque, jusqu'ici, il fallait attendre que l'accident se produise pour pouvoir sanctionner des comportements dangereux. Il participe par ailleurs à la définition d'une politique criminelle plus nuancée. En effet, la distinction opposant classiquement les infractions intentionnelles aux infractions non intentionnelles est quelque peu manichéenne. Celui qui s'inscrit dans une logique du « ça passe ou ça casse », même s'il n'a pas voulu causer d'accident, a quand même pris des risques inconsidérés proches de l'intention. Aussi, pour que l'infraction soit caractérisée, il faut en

effet que soit violée « **une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement** ». Une défaillance dans l'exercice du pouvoir de police générale du maire n'est donc pas suffisante pour caractériser l'infraction.

- L'homicide et les blessures involontaires (articles 221-6 et suivants, 222-19 et suivants du Code pénal)

Trois conditions sont nécessaires pour caractériser les délits d'homicide et blessures involontaires :

- un dommage (mort ou blessures) ;
- une faute ;
- un lien de causalité entre la faute et le dommage.

Les peines encourues sont fonction de la gravité du préjudice subi par la victime et de la gravité de la faute imputée au prévenu : de 150 euros d'amende (art. R 622-1 du Code pénal) pour des blessures légères, elles peuvent aller jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende en cas d'homicide involontaire causé par un automobiliste qui cumule au moins deux circonstances aggravantes (art. 221-6-1 du Code pénal). Dans le cas de blessures, la fixation de l'incapacité totale de travail (ITT) est un élément déterminant.

Aussi, il faut relever que c'est la connaissance du risque qui constitue l'élément à charge principal dans ce type de contentieux. Chaque fois qu'un élu ou un agent a conscience ou aurait dû avoir conscience d'un danger et qu'il ne prend pas les mesures adaptées, sa responsabilité peut être engagée. C'est dire si les élus doivent être attentifs aux signalements des usagers ou des fonctionnaires ainsi qu'à leurs propres constatations sur le terrain. On mesure toutes les implications potentielles en matière de sécurité routière. Raison de plus pour ne pas hésiter à s'impliquer sereinement et fortement dans toutes les actions de prévention routière. Le cadre juridique dans lequel ces actions sont menées importe peu. Seule compte l'indispensable interaction entre l'État et les collectivités locales pour faire reculer le nombre de tués sur les routes.

Une organisation structurée des ressources en appui aux maires

Mettre en œuvre des mesures efficaces et durables en réponse à une politique de sécurité routière suppose de mobiliser des moyens et des compétences spécifiques diversifiées. Selon la taille de la commune ou de l'intercommunalité, ces compétences pourront être trouvées soit au sein de la collectivité, soit parmi les spécialistes identifiés dans les organismes idoines. En matière de communication, d'information, de sensibilisation, de formation ou d'éducation, il est impératif que les messages de sécurité routière soient construits et délivrés par des personnes techniquement qualifiées dans leur domaine, mais aussi dotées de capacités pédagogiques avérées.



Zoom : Quelques compétences à mobiliser pour une politique locale de sécurité routière efficace

- l'urbanisme et la planification ;
- les transports et les déplacements doux ;
- la réglementation, le contrôle et la sanction ;
- la prévention du risque routier et l'éducation routière ;
- l'éducation et la formation ;
- la santé, les comportements à risques, et les conduites addictives (alcool, drogues) ;
- la communication.

Combattre l'insécurité routière est donc une démarche participative dont l'efficacité augmente avec le nombre d'acteurs qui s'y associent. Afin de mener à bien le pilotage et la mise en œuvre d'un plan d'actions, le maire et l' élu « référent sécurité routière » pourront compter sur le soutien d'un réseau bien structuré, composé d'acteurs institutionnels et de partenaires des milieux associatifs et socioprofessionnels.

Les acteurs institutionnels

► La préfecture et son service spécialisé : la coordination sécurité routière

C'est, pour l' élu, la porte d'entrée en matière de sécurité routière.

Dans chaque département, la mise en œuvre et le suivi de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de département, qui approuve, avec les collectivités territoriales :

- le Document général d'orientation qui définit pour 5 années les axes de la politique départementale de sécurité routière,
- le Plan départemental d'actions de sécurité routière qui chaque année définit l'ensemble des actions de sécurité routière menées dans le département et leurs modalités de réalisation.

À l'échelle du département, les programmes de la politique locale de sécurité routière sont mis en œuvre et pilotés par un coordinateur sécurité routière, qui est l'interlocuteur privilégié des collectivités.

► Le conseil départemental

Il a la possibilité d'agir pour la prévention du risque routier dans les domaines de compétence suivants :

- sensibilisation et prévention dans les collèges, en lien avec l'Éducation nationale ;
- aménagement, équipement et entretien du réseau routier départemental et communal ;
- information et communication ;
- transports scolaires ;
- action sociale et santé.

► L'association départementale des maires

Elle est un relais pour les maires et peut organiser des actions de sensibilisation au risque routier, en partenariat avec la préfecture (cf. coordination sécurité routière).

Les autres acteurs et partenaires sont listés en annexe.

Q U A T R I È M E P A R T I E

Annexes

Autres acteurs et partenaires « sécurité routière »

Le Conseil régional, qui a la possibilité d'intervenir en sécurité routière dans les domaines de compétence suivants :

- les infrastructures (lorsqu'il apporte un financement) ;
- l'aide aux entreprises ;
- l'apprentissage et la formation professionnelle ;
- la construction, l'équipement et l'entretien de certains équipements publics.

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en charge de coordonner régionalement des actions de sécurité routière, en partenariat avec les préfetures concernées et en cohérence avec les politiques départementales de sécurité routière. À ce titre, elle a pour rôle de superviser l'action d'un **Pôle d'appui sécurité routière**, constitué de Chargés de mission sécurité routière (CMSR) pouvant intervenir en soutien de partenaires locaux ainsi que dans des actions de formation, en particulier à destination des élus référents sécurité routière.

La Direction départementale des territoires (et de la mer), DDT ou DDTM, qui grâce à la mise en place d'un observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR, parfois localisé en préfeture), dispose de données indispensables à la réalisation de diagnostics de sécurité routière et peut contribuer aux missions d'expertise, de conseil et d'assistance en direction des communes.

La gendarmerie et la Police nationale, en charge du contrôle et de la sanction des infractions, qui peuvent également contribuer aux actions de sensibilisation des jeunes et de l'ensemble des usagers.

Les services de secours (pompiers, SAMU...), pouvant intervenir dans des actions d'information ou de sensibilisation, notamment dans les collèges, entreprises et administrations.

L'Éducation nationale, en relation avec d'autres structures partageant des responsabilités dans le domaine de l'éducation des jeunes (ministère de l'Agriculture chargé de l'enseignement dans les établissements agricoles, CFA, universités, autres écoles), notamment investie dans le domaine de la formation à l'éducation routière (attestation de première éducation de la route dès l'école primaire, puis attestations scolaires de sécurité routière au collège). Rappelons que l'implication des enseignants est fondamentale pour agir sur la cible jeunes.

La Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale, ainsi que ses représentations départementales, qui accompagnent les actions engagées par les associations à destination des jeunes et qui, au travers de leur réseau d'information jeunesse (CRIJ, BIJ, PIJ) sont présentes dans certaines communes.

Le ministère de la Justice, chargé de l'application de la loi et de l'exécution des sanctions prononcées. Dans le cadre d'actions de prévention, certaines opérations d'alternative à la sanction peuvent être localement envisagées par le procureur, en liaison avec la préfecture et la collectivité concernée.

Le ministère de la Santé, impliqué dans de multiples structures publiques ou privées (établissements hospitaliers, structures et cabinets médicaux, conseil régional et départemental de l'ordre des médecins, agences régionales de santé, assurances et mutuelles, écoles d'infirmières) présentes dans un grand nombre de collectivités qui ainsi peuvent faire appel à leurs compétences, notamment dans le domaine de l'information et de la sensibilisation.

Les assureurs du risque routier professionnel, qui peuvent apporter conseils et soutien aux employeurs privés ou publics ou aux exploitants agricoles : la CARSAT (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail), la MSA (Mutualité sociale agricole), la CNRACL (Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales) pour la fonction publique hospitalière et la fonction publique territoriale, le Régime social des indépendants (RSI).

Les autres acteurs et partenaires

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), établissement public intervenant en appui à la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques portées par les services de l'État et les collectivités territoriales. Il participe notamment à l'élaboration de la réglementation ou de recommandations ainsi qu'à la diffusion de nombreux ouvrages et fiches portant sur les déplacements, la sécurité routière, l'urbanisme, l'aménagement, l'habitat et les constructions publiques.

Voir : les ressources bibliographiques et sitographiques

Les associations impliquées dans la sécurité routière, et pouvant être des partenaires dans le cadre d'actions de prévention portées par les collectivités. Elles peuvent être classées dans l'une des 3 catégories suivantes :

- les associations exclusivement dédiées à la sécurité routière, comme la Prévention routière, la Ligue contre la violence routière, ou l'Association nationale des transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) ;
- les associations dont l'un des champs d'action est la sécurité routière, comme les associations investies dans un domaine spécifique (éducation, défense des victimes, conduites à risque et prévention des addictions) ou auprès de certaines catégories d'usagers (motards, vélos, seniors, automobilistes...) ;
- les associations professionnelles, notamment créées par des mutuelles ou sociétés d'assurance ou fédérant des écoles de conduite.

Les compagnies et mutuelles d'assurance, impliquées dans la prise en charge psychologique des victimes.

Les experts et techniciens, pouvant mettre leur compétence au service de certaines actions de sécurité routière.

Les écoles de conduite, pouvant apporter leur connaissance des réalités de l'apprentissage de la conduite (automobile et deux-roues motorisés) ainsi que leur intelligence du réseau routier local.

Les vélo-écoles pouvant apprendre aux enfants à évoluer en sécurité et en autonomie en milieu urbain, ainsi qu'aux adultes à retrouver ou découvrir le vélo en tant que mode de transport.

Les médecins généralistes, pouvant sensibiliser leurs patients aux risques routiers lors de la prescription de médicaments ou selon leur état de santé (comportement addictif, âge...).

Les députés et sénateurs qui, en tant qu'acteurs politiques, peuvent apporter un soutien aux actions locales.

Les médias (télévision, radio, presse, Internet et réseaux sociaux) qui, à travers des émissions, reportages, enquêtes, témoignages, peuvent diffuser des informations sur la sécurité routière en direction d'une grande partie de la population.

Les entreprises, concernées par les plans de prévention des risques routiers (PPRR) ou par les plans de déplacement d'entreprises (PDE) et susceptibles de relayer les campagnes nationales et locales de sécurité routière.

Les commerçants, en tant que relais de proximité et soutiens potentiels des actions de sécurité routière.

Modèle de charte « prévention alcool » : La Charte Label Fête

Annexe 2 à l'arrêté préfectoral n°2015 092-007 en date du 3 avril 2015 relatif à la police des débits de boissons et fixant les heures d'ouverture et de fermeture des débits de boissons.



NOTICE

L'arrêté préfectoral réglementant les débits de boissons impose la Charte Label fête au maire qui délivre une dérogation permettant la vente d'alcool au-delà de 2h du matin sur une manifestation festive.

Le maire qui signe cette dérogation est responsable de l'application de la Charte Label fête et du respect des engagements qui y figurent (pages 4 à 6).

La Charte Label fête peut aussi être mise en place en l'absence de dérogation municipale lorsque la vente d'alcool se termine avant 2h du matin.

La Charte Label fête prévoit un certain nombre de mesures de prévention. La principale consiste à mettre en place un stand de prévention tenu :

- par une structure de prévention rémunérée (liste page 7)
- ou
- par des intervenants de la commune préalablement formés

Pour bénéficier du prêt du matériel nécessaire pour ce stand et pour l'organisation des formations pour les intervenants de la commune, le maire doit renvoyer la « **Fiche organisation de stand** » le plus tôt possible à : securite-routiere@aude.gouv.fr

Cette « fiche organisation de stand » signée vaut signature de la Charte Label fête.

Pour toute question, contacter l'Unité sécurité routière par mail securite-routiere@aude.gouv.fr ou par téléphone 04 68 10 31 35 (M. Cichocki) ou 04 68 10 31 43 (Mme Gonzalez) ou par courrier :
DDTM – Unité sécurité routière
105, bd Barbès – 11000 CARCASSONNE

FICHE ORGANISATION DE STAND « LABEL FETE »

à retourner dès que possible par mail à : securite-routiere@aude.gouv.fr
ou courrier à : DDTM Unité sécurité routière, 105 bd Barbès, 11000 CARCASSONNE
Pour toute question : 04 68 10 31 43 ou 04 68 10 31 35 (ou mail ci-dessus)

Nom et Lieu de la manifestation 7

Nom et Coordonnées (tél et mail) de l'organisateur :

Nom et Coordonnées (tél et mail) du référent local chargé du risque alcool (voir article 1) :

Le référent local a t'il déjà suivi une séance de formation ? oui non

Le référent local a t'il déjà animé un stand de prévention ? oui non

Organisation du stand de prévention (voir article 2)

Cas 1 : L'organisateur finance la présence d'une structure de prévention (liste page 7) : oui non Si oui, laquelle ?

Remplir le tableau ci-dessous uniquement si il y a des besoins supplémentaires en matériel.

ou

Cas 2 : L'organisateur assure la présence d'un intervenant formé sur le stand en permanence (*plusieurs intervenants peuvent se relayer*) : oui non

Si oui, une séance de formation doit-elle être programmée pour cet (ou ces) intervenant(s) ? oui non

Si oui, combien d'intervenants à former ?

Remplir l'ensemble du tableau ci-dessous.

Date(s)	Horaire(s)	Besoin en matériel (éthylotest électronique ou chimiques, nombre de tests prévisibles, doc, etc.)

Espace abrité

L'organisateur prévoit :

- un espace abrité et éclairé,
- visible depuis le cœur de la manifestation ou fléché,
- avec une table, deux chaises et une arrivée électrique.

Sensibilisation des débitants de boisson (voir article 4)

Une réunion d'information (1h) destinée aux débitants de boisson est-elle à prévoir ? oui non
 Si oui, indiquez quelques propositions de dates :

Encadrement de la vente de boissons alcoolisées (voir article 4)

- Le référent local et l'organisateur s'engagent à vérifier que les débitants de boisson respectent la réglementation.
- Chaque débitant de boisson propose à la vente au moins deux boissons non-alcoolisées à un prix inférieur à celui de la boisson alcoolisée la moins chère.
- La vente d'alcool est clôturée au moins 1h avant la fin de la soirée.
- La vente de bouteille en verre est interdite.

Gestion de la fin de la fête (voir article 5)

- La vente d'alimentation est prévue : oui non
- Un lieu de « dégrisement » et/ou de récupération (parking, terrain de camping, etc.) est prévu : oui non Si oui, lequel :
- Un système de transport (navette) est prévu : oui non Si non, une liste des services de taxi doit être disponible sur le stand.

Observations et remarques :

.....

Signature de l'organisateur :**Signature du maire :**

LES ENGAGEMENTS DE LA CHARTE « LABEL FETE »

PREVENTION DU RISQUE ALCOOL A L'OCCASION D'ÉVENEMENTS FESTIFS

ARTICLE 1 : choisir et former un référent local chargé du risque alcool

la commune et l'organisateur

s'engage à intégrer la prévention du risque alcool dans la préparation globale de la manifestation en désignant (parmi les responsables communaux ou l'équipe organisatrice) au minimum un référent local qui suivra la formation mentionnée ci-après.

l'État et les structures de prévention

s'engage à organiser pour les référents et intervenants locaux une **séance de formation** par arrondissement d'une durée d'environ 2h00 en soirée, portant sur les risques liés à la consommation d'alcool et (ou) de stupéfiants et sur le message à délivrer sur le stand de prévention (taux d'alcool et risques routiers, impact sur la santé, temps d'élimination de l'alcool, etc.)

ARTICLE 2 : organiser le stand de prévention

Organiser un stand de prévention, c'est prévoir à l'avance de :

- disposer d'un ou plusieurs intervenants formés à la prévention du risque alcool,
- disposer de matériel,
- disposer d'un espace adéquate.

2.1 Les intervenants sur le stand

la commune et l'organisateur choisissent :

- de financer la présence d'une structure de prévention pour tenir le stand (voir liste page 7)

OU

- d'assurer la présence sur le stand d'un ou plusieurs intervenants de la commune, formés et responsables.

l'État viendra assister les intervenants communaux lors de leur première intervention (en fonction des disponibilités)

Les intervenants présents sur le stand s'engagent à remplir la fiche bilan relative au nombre de tests de dépistage réalisés. Ils sont responsables du bon usage du matériel qui leur est prêté.

2.2 Le matériel

l'État :

- fournit de la documentation (dépliants sur le risque alcool notamment) et des affiches,
- prête un éthylotest électronique et des embouts jetables, ou des éthylotests chimiques, sous réserve de disponibilité du matériel,
- peut mettre à disposition du matériel pour organiser une action type « Sam, conducteur désigné » (bracelet identifiant Sam et petits cadeaux pour les Sam).

la commune et l'organisateur :

- récupèrent le matériel à la Direction départementale des territoires et de la mer, 105 bd Barbès à Carcassonne, au jour et heure convenus avec l'unité sécurité routière,
- ramènent le matériel et la fiche bilan à cette même adresse au jour et heure convenus.

Lorsque la commune et l'organisateur financent la présence d'une structure de prévention, cette structure apporte l'ensemble du matériel nécessaire sur le stand.

2.3 L'espace abrité

la commune et l'organisateur prévoient pour le stand de prévention un espace :

- abrité (tente, casitas...),
- éclairé,
- visible depuis le coeur de la manifestation ou fléché,
- avec 2 tables, des chaises et une arrivée électrique.

Pour une meilleure visibilité, l'espace de prévention doit être distinct de la buvette. En cas d'impossibilité, l'espace réservé à la prévention devra être clairement identifié (affiches notamment) et l'intervenant uniquement affecté à la mission de prévention.

ARTICLE 3 : communiquer sur le dispositif de prévention

l'organisateur

- indique la présence du stand de prévention dans le dépliant présentant le programme de la manifestation,
- diffuse, pendant la fête, des messages de modération de la consommation d'alcool et de sécurité routière, invitant les participants à venir se tester au stand avant de reprendre le volant.

ARTICLE 4 : encadrer la vente de boissons alcoolisées

la commune et l'organisateur

- vérifient que les débitants de boissons respectent leurs obligations (notamment articles 93 à 97 de la loi 2009-879 du 21 juillet 2009) : vérification de l'affichage obligatoire interdisant la vente d'alcool aux mineurs, vente limitée aux boissons du 1er et 2ème groupe.
- imposent aux débitants de boisson la vente d'au moins deux boissons non-alcoolisées à un prix inférieur à celui de la boisson alcoolisée la moins chère,
- interdisent la vente d'alcool au forfait (mètre ou demi-mètre) et les « happy hours »,
- interdisent la vente de bouteille en verre pour consommation sur place et promeuvent la vente au gobelet (avec éventuellement un système de consigne). La vente de bouteilles emballées dans un carton (à emporter) est autorisée.
- proposent aux débitants de boissons de participer à une réunion d'information (voir ci-après),
- prévoient de clôturer la vente d'alcool au moins 1h avant la fin de la soirée de manière à ne pas aggraver l'alcoolémie des personnes avant leur départ,
- prévoient la vente d'alimentation diverse pour permettre aux personnes de se restaurer sur place,

l'État et les structures de prévention

- s'engagent à animer, à la demande du référent local, une réunion d'information d'environ une heure destinée aux débitants de boisson. Le référent local est chargé de l'organisation pratique (salle et invitations).

ARTICLE 5 : gérer la fin de la fête

la commune et l'organisateur

- réfléchissent à la possibilité de mettre en place d'un lieu de « dégrisement » et de récupération physique et psychique afin d'éviter un départ risqué (parking, terrain de camping, etc.)
- réfléchissent à la possibilité de mettre en place un système de transport (navette) ou au minimum une liste des services de taxi.

STRUCTURES PARTENAIRES SUSCEPTIBLES D'INTERVENIR SUR LES STANDS DE PREVENTION

Fédération départementale Familles rurales de l'Aude

Rue Jacques de Vaucanson - 11000 CARCASSONNE

✉ famillesruralesfd11@hotmail.fr

Association La Rivière

1 bis, rue du Moulin du Gua - 11100 NARBONNE

Protection civile

8, impasse Dumas - 11130 SIGEAN

✉ aude@protection-civile.org

✉ alain.lascombes@free.fr

Croix Rouge Unité Locale

2 rue Charles Fourier - 11000 CARCASSONNE

✉ dd11@croix-rouge.fr

Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie (ANPAA)

15-17, bd du Docteur Ferroul - 11100 NARBONNE

✉ anpaa11@anpaa.asso.fr

Association Avenir Santé Languedoc-Roussillon

1, place Francis Ponge - 34000 MONTPELLIER

✉ info@avenir-sante.com

Mutualité française Languedoc Roussillon

104, avenue Franklin Roosevelt - 11890 CARCASSONNE
CEDEX 9

✉ accueil@mflr.fr

Modèles de conventions de coordination

CONVENTION COMMUNALE TYPE DE COORDINATION DE LA POLICE MUNICIPALE ET DES FORCES DE SÉCURITÉ DE L'ÉTAT

Entre le préfet de... et le maire de..., ainsi que le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dénommé... pour ce qui concerne la mise à disposition des agents de police municipale et de leurs équipements (le cas échéant), après avis du procureur de la République près le tribunal de grande instance de..., il est convenu ce qui suit :

- La police municipale et les forces de sécurité de l'État ont vocation, dans le respect de leurs compétences respectives, à intervenir sur la totalité du territoire de la commune.
- En aucun cas il ne peut être confié à la police municipale de mission de maintien de l'ordre.
- La présente convention, établie conformément aux dispositions du I de l'article L. 2212-6 du Code général des collectivités territoriales, précise la nature et les lieux des interventions des agents de police municipale. Elle détermine les modalités selon lesquelles ces interventions sont coordonnées avec celles des forces de sécurité de l'État. Pour l'application de la présente convention, les forces de sécurité de l'État sont la Police nationale dans les communes placées sous le régime de la police d'État et la gendarmerie nationale dans les autres communes (à préciser). Les responsables

des forces de sécurité de l'État sont, selon le cas, le chef de la circonscription de sécurité publique ou le commandant de la communauté de brigades ou de la brigade territoriale autonome de gendarmerie territorialement compétente.

Article 1^{er}

L'état des lieux établi à partir du diagnostic local de sécurité réalisé par les forces de sécurité de l'État compétentes, avec le concours de la commune signataire, le cas échéant dans le cadre du conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance, fait apparaître les besoins et priorités suivants :

- sécurité routière ;
- prévention de la violence dans les transports ;
- lutte contre la toxicomanie ;
- prévention des violences scolaires ;
- protection des centres commerciaux ;
- lutte contre les pollutions et nuisances.

(La liste est à compléter et à adapter localement.)

TITRE I

COORDINATION DES SERVICES

CHAPITRE I

NATURE ET LIEUX DES INTERVENTIONS

Article 2

La police municipale assure la garde statique des bâtiments communaux.

Article 3

I. La police municipale assure, à titre principal, la surveillance des établissements scolaires suivants, en particulier lors des entrées et sorties des élèves :

-

II. La police municipale assure également, à titre principal, la surveillance des points de ramassage scolaire suivants :

Article 4

La police municipale assure, à titre principal, la surveillance des foires et marchés, en particulier : ainsi que la surveillance des cérémonies, fêtes et réjouissances organisées par la commune, notamment :

Article 5

La surveillance des autres manifestations, notamment des manifestations sportives, récréatives ou culturelles nécessitant ou non un service d'ordre à la charge de l'organisateur, est assurée, dans les conditions définies préalablement par le responsable des forces de sécurité de l'État et le responsable de la police municipale, soit par la police municipale, soit par les forces de sécurité de l'État, soit en commun dans le respect des compétences de chaque service.

Article 6

La police municipale assure la surveillance de la circulation et du stationnement des véhicules sur les voies publiques et parcs de stationnement dont la liste est précisée lors des réunions périodiques prévues à l'article 10. Elle surveille les opérations d'enlèvement des véhicules, et notamment les mises en fourrière,

effectuées en application de l'article L. 325-2 du Code de la route, sous l'autorité de l'officier de police judiciaire compétent, ou, en application du deuxième alinéa de ce dernier article, par l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale.

Article 7

La police municipale informe au préalable les forces de sécurité de l'État des opérations de contrôle routier et de constatation d'infractions qu'elle assure dans le cadre de ses compétences.

Article 8

Sans exclusivité, la police municipale assure plus particulièrement les missions de surveillance des secteurs (liste détaillée) dans les créneaux horaires suivants :

Article 9

Toute modification des conditions d'exercice des missions prévues aux articles 2 à 8 de la présente convention fait l'objet d'une concertation entre le représentant de l'État et le maire dans le délai nécessaire à l'adaptation des dispositifs de chacun des deux services.

CHAPITRE II**MODALITÉS DE LA COORDINATION****Article 10**

- Le responsable des forces de sécurité de l'État et le responsable de la police municipale, ou leurs représentants, se réunissent périodiquement pour échanger toutes informations utiles relatives à

l'ordre, la sécurité et la tranquillité publics dans la commune, en vue de l'organisation matérielle des missions prévues par la présente convention. L'ordre du jour de ces réunions est adressé au procureur de la République qui y participe ou s'y fait représenter s'il l'estime nécessaire.

- Ces réunions sont organisées selon les modalités suivantes (à compléter en ce qui concerne la fréquence, les lieux et autres modalités, en particulier celles relatives à l'information ou à la participation du maire et du représentant de l'État) :

Article 11

- Le responsable des forces de sécurité de l'État et le responsable de la police municipale s'informent mutuellement des modalités pratiques des missions respectivement assurées par les agents des forces de sécurité de l'État et les agents de police municipale, pour assurer la complémentarité des services chargés de la sécurité sur le territoire de la commune.
- Le responsable de la police municipale informe le responsable des forces de sécurité de l'État du nombre d'agents de police municipale affectés aux missions de la police municipale et, le cas échéant, du nombre des agents armés et du type des armes portées.
- La police municipale donne toutes informations aux forces de sécurité de l'État sur tout fait dont la connaissance peut être utile à la préservation de l'ordre public et qui a été observé dans l'exercice de ses missions.
- Le responsable des forces de sécurité de l'État et le responsable de la police municipale peuvent décider que des missions pourront être effectuées en commun sous l'autorité fonctionnelle du responsable des forces de sécurité de l'État, ou de

son représentant. Le maire en est systématiquement informé.

Article 12

Dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, les forces de sécurité de l'État et la police municipale échangent les informations dont elles disposent sur les personnes signalées disparues et sur les véhicules volés susceptibles d'être identifiés sur le territoire de la commune. En cas d'identification par ses agents d'une personne signalée disparue ou d'un véhicule volé, la police municipale en informe les forces de sécurité de l'État.

Article 13

Pour pouvoir exercer les missions prévues par les articles 21-2 et 78-6 du Code de procédure pénale et par les articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 231-2, L. 233-1, L. 233-2, L. 234-1 à L. 234-9 et L. 235-2 du Code de la route, les agents de police municipale doivent pouvoir joindre à tout moment un officier de police judiciaire territorialement compétent. À cette fin, le responsable des forces de sécurité de l'État et le responsable de la police municipale précisent les moyens par lesquels ils doivent pouvoir communiquer entre eux en toutes circonstances.

Article 14

Les communications entre la police municipale et les forces de sécurité de l'État pour l'accomplissement de leurs missions respectives se font par une ligne téléphonique réservée ou par une liaison radiophonique, dans des conditions définies d'un commun accord par leurs responsables.

TITRE II COOPÉRATION OPÉRATIONNELLE RENFORCÉE

Article 15

Le préfet de... et le maire de... conviennent de renforcer la coopération opérationnelle entre la police municipale de... et les forces de sécurité de l'État, le cas échéant en accord avec le président de l'établissement public de coopération intercommunale pour ce qui concerne la mise à disposition des agents de police municipale et de leurs équipements.

Article 16

En conséquence, les forces de sécurité de l'État et la police municipale amplifient leur coopération dans les domaines :

- du partage d'informations sur les moyens disponibles en temps réel et leurs modalités d'engagement ou de mise à disposition (à préciser) ;
- de l'information quotidienne et réciproque par les moyens suivants (à préciser).
- Elles veilleront ainsi à la transmission réciproque des données ainsi que des éléments de contexte concourant à l'amélioration du service dans le strict respect de leurs prérogatives, de leurs missions propres et des règles qui encadrent la communication des données. Dans ce cadre, elles partageront les informations utiles, notamment dans les domaines suivants (à préciser) ;
- de la communication opérationnelle : par le prêt exceptionnel de matériel radio permettant l'accueil de la police municipale sur les réseaux « Rubis » ou « Acropol » afin d'échanger des informations opérationnelles au moyen d'une communication individuelle ou d'une conférence commune, par le partage d'un autre canal commun permettant

également la transmission d'un appel d'urgence (ce dernier étant alors géré par les forces de sécurité de l'État), ou par une ligne téléphonique dédiée ou tout autre moyen technique (internet...). Le renforcement de la communication opérationnelle implique également la retransmission immédiate des sollicitations adressées à la police municipale dépassant ses prérogatives. De même, la participation de la police municipale à un poste de commandement commun en cas de crise ou de gestion de grand événement peut être envisagée par le préfet. Le prêt de matériel fait l'objet d'une mention expresse qui prévoit notamment les conditions et les modalités de contrôle de son utilisation (à préciser) ;

- de la vidéoprotection par la rédaction des modalités d'interventions consécutives à la saisine des forces de sécurité intérieure par un centre de supervision urbaine et d'accès aux images, dans un document annexé à la présente convention (à préciser) ;
- des missions menées en commun sous l'autorité fonctionnelle du responsable des forces de sécurité de l'État, ou de son représentant, mentionnées à l'article 11, par la définition préalable des modalités concrètes d'engagement de ces missions (à préciser) ;
- de la prévention des violences urbaines et de la coordination des actions en situation de crise ;
- de la sécurité routière, par l'élaboration conjointe d'une stratégie locale de contrôle s'inscrivant dans le respect des instructions du préfet et du procureur de la République ainsi que par la définition conjointe des besoins et des réponses apportées en matière de fourrière automobile (à préciser) ;
- de la prévention par la précision du rôle de chaque service dans les opérations destinées à assurer la tranquillité pendant les périodes de vacances, à lutter contre les hold-up, à protéger les personnes

vulnérables, ou dans les relations avec les partenaires, notamment les bailleurs (à préciser) ;

- de l'encadrement des manifestations sur la voie publique ou dans l'espace public, hors missions de maintien de l'ordre (à préciser).

(Cette liste est à compléter et à adapter localement.)

Article 17

Compte tenu du diagnostic local de sécurité et des compétences respectives des forces de sécurité de l'État et de la police municipale, le maire de... précise qu'il souhaite renforcer l'action de la police municipale par les moyens suivants (liste des unités et moyens spécialisés de la police municipale [ex : brigade cynophile, brigade à cheval...]).

Article 18

La mise en œuvre de la coopération opérationnelle définie en application du présent titre implique l'organisation des formations suivantes (à préciser) au profit de la police municipale. Le prêt de locaux et de matériel, comme l'intervention de formateurs issus des forces de sécurité de l'État qui en résulte, s'effectue dans le cadre du protocole national signé entre le ministre de l'Intérieur et le président du Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT).

TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19

Un rapport périodique est établi, au moins une fois par an, selon des modalités fixées d'un commun

accord par le représentant de l'État et le maire, sur les conditions de mise en œuvre de la présente convention. Ce rapport est communiqué au préfet et au maire ainsi qu'au président de l'établissement public de coopération intercommunale (le cas échéant). Copie en est transmise au procureur de la République.

Article 20

La présente convention et son application font l'objet d'une évaluation annuelle au cours d'une réunion du comité restreint du conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance ou, à défaut de réunion de celui-ci et si la convention ne comprend pas de dispositions relevant du titre II (Coopération opérationnelle renforcée), lors d'une rencontre entre le préfet et le maire ainsi que le président de l'établissement public de coopération intercommunale (le cas échéant). Le procureur de la République est informé de cette réunion et y participe s'il le juge nécessaire.

Article 21

La présente convention est conclue pour une durée de trois ans, renouvelable par reconduction expresse. Elle peut être dénoncée après un préavis de six mois par l'une ou l'autre des parties.

Article 22

Afin de veiller à la pleine application de la présente convention, le maire de... et le préfet de..., ainsi que le président de l'établissement public de coopération intercommunale (le cas échéant) conviennent que sa mise en œuvre sera examinée par une mission d'évaluation associant l'inspection générale de

l'administration du ministère de l'Intérieur, selon des modalités précisées en liaison avec l'Association des maires de France.

CONVENTION INTERCOMMUNALE TYPE DE COORDINATION DE LA POLICE MUNICIPALE ET DES FORCES DE SÉCURITÉ DE L'ÉTAT

Entre le préfet de... (ou les préfets de...), les maires de..., communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dénommé..., et le président de cet établissement public de coopération intercommunale pour ce qui concerne la mise à disposition des agents de police municipale et de leurs équipements, après avis du procureur de la République près le tribunal de grande instance de... (ou des procureurs de la République près les tribunaux de grande instance de...), il est convenu ce qui suit :

La police municipale de chaque commune membre de l'établissement public de coopération intercommunale et les forces de sécurité de l'État ont vocation, dans le respect de leurs compétences respectives, à intervenir sur la totalité du territoire de l'établissement public de coopération intercommunale, sous l'autorité du maire de la commune du lieu d'intervention.

En aucun cas il ne peut être confié à la police municipale de mission de maintien de l'ordre.

La présente convention, établie conformément aux dispositions du II de l'article L. 2212-6 du Code général des collectivités territoriales, précise la nature et les lieux des interventions des agents de police municipale. Elle détermine les modalités selon lesquelles ces interventions sont coordonnées avec celles des forces de sécurité de l'État.

Pour l'application de la présente convention, les

forces de sécurité de l'État sont la Police nationale dans les communes placées sous le régime de la police d'État et la gendarmerie nationale dans les autres communes (à préciser). Les responsables des forces de sécurité de l'État sont, selon le cas, le chef de la circonscription de sécurité publique ou le commandant de la communauté de brigades ou de la brigade territoriale autonome de gendarmerie territorialement compétente.

Article 1^{er}

L'état des lieux établi à partir du diagnostic local de sécurité réalisé par les forces de sécurité de l'État compétentes, avec le concours des communes signataires et de l'établissement public de coopération intercommunale, le cas échéant dans le cadre du conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance, fait apparaître les besoins et priorités suivants :

- sécurité routière ;
- prévention de la violence dans les transports ;
- lutte contre la toxicomanie ;
- prévention des violences scolaires ;
- protection des centres commerciaux ;
- lutte contre les pollutions et nuisances.

(La liste est à compléter et à adapter localement.)

TITRE I^{er} COORDINATION DES SERVICES

CHAPITRE I NATURE ET LIEUX DES INTERVENTIONS

Article 2

Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale assurent la garde statique des bâtiments communaux.

Article 3

I. Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale assurent, à titre principal, la surveillance des établissements scolaires suivants, en particulier lors des entrées et sorties des élèves :

II. Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale assurent également, à titre principal, la surveillance des points de ramassage scolaire suivants :

Article 4

Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale assurent, à titre principal, la surveillance des foires et marchés, en particulier :

ainsi que la surveillance des cérémonies, fêtes et réjouissances organisées par la commune, notamment :

Article 5

La surveillance des autres manifestations, notamment des manifestations sportives, récréatives ou culturelles nécessitant ou non un service d'ordre à la charge de l'organisateur, est assurée, dans les conditions définies préalablement par le responsable (ou les responsables) des forces de sécurité de l'État et les responsables des services de police municipale des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, soit par les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, soit par les forces de sécurité de l'État, soit en commun dans le respect des compétences de chaque service.

Article 6

Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale assurent la surveillance de la circulation et du stationnement des véhicules sur les voies publiques et parcs de stationnement dont la liste est précisée lors des réunions périodiques prévues à l'article 10. Elles surveillent les opérations d'enlèvement des véhicules, et notamment les mises en fourrière, effectuées en application de l'article L. 325-2 du Code de la route, sous l'autorité de l'officier de police judiciaire compétent, ou, en application du deuxième alinéa de ce dernier article, de l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale.

Article 7

Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale informent au préalable les forces de sécurité de l'État des opérations de contrôle routier des véhicules et de constatation d'infractions qu'elles assurent dans le cadre de leurs compétences.

Article 8

Sans exclusivité, les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale assurent plus particulièrement les missions de surveillance des secteurs (liste détaillée) dans les créneaux horaires suivants :

Article 9

Toute modification des conditions d'exercice des missions prévues aux articles 2 à 8 de la présente

convention fait l'objet d'une concertation entre le représentant (ou les représentants) de l'État et les maires des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale dans le délai nécessaire à l'adaptation des dispositifs de chacun des services.

CHAPITRE II MODALITÉS DE LA COORDINATION

Article 10

Le responsable (ou les responsables) des forces de sécurité de l'État et les responsables des services de police municipale des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, ou leurs représentants, se réunissent périodiquement pour échanger toutes informations utiles relatives à l'ordre, la sécurité et la tranquillité publics dans chacune des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, en vue de l'organisation matérielle des missions prévues par la présente convention. L'ordre du jour de ces réunions est adressé au procureur (ou aux procureurs) de la République qui y participe (nt) ou s'y fait (font) représenter s'il (s) l'estime (nt) nécessaire.

Ces réunions sont organisées selon les modalités suivantes (à compléter en ce qui concerne la fréquence, les lieux et autres modalités, en particulier celles relatives à l'information ou à la participation des maires et du représentant [ou des représentants] de l'État) :

Article 11

Le responsable (ou les responsables) des forces de sécurité de l'État sur le territoire des communes membres de l'établissement public de

coopération intercommunale et les responsables des services de police municipale des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale s'informent mutuellement des modalités pratiques des missions respectivement assurées par les agents des forces de sécurité de l'État et les agents des polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, pour assurer la complémentarité des services chargés de la sécurité sur le territoire de ces communes.

Les responsables des services de police municipale des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale informent le responsable (ou les responsables) des forces de sécurité de l'État du nombre d'agents de police municipale affectés aux missions de la police municipale et, le cas échéant, du nombre des agents armés et du type des armes portées. Les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale donnent toutes informations aux forces de sécurité de l'État sur tout fait dont la connaissance peut être utile à la préservation de l'ordre public et qui a été observé dans l'exercice de leurs missions.

Le responsable (ou les responsables) des forces de sécurité de l'État et les responsables des services de police municipale peuvent décider que des missions pourront être effectuées en commun sous l'autorité fonctionnelle du responsable des forces de sécurité de l'État, ou de son représentant. Les maires des communes intéressées en sont systématiquement informés.

Article 12

Dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, les forces de sécurité de l'État et les polices municipales des communes

membres de l'établissement public de coopération intercommunale échangent les informations dont elles disposent sur les personnes signalées disparues et sur les véhicules volés susceptibles d'être identifiés sur le territoire de la commune. En cas d'identification par leurs agents d'une personne signalée disparue ou d'un véhicule volé, les polices municipales en informent les forces de sécurité de l'État.

Article 13

Pour pouvoir exercer les missions prévues par les articles 21-2 et 78-6 du Code de procédure pénale et par les articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 231-2, L. 233-1, L. 233-2, L. 234-1 à L. 234-9 et L. 235-2 du Code de la route, les agents de police municipale des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale doivent pouvoir joindre à tout moment un officier de police judiciaire territorialement compétent. À cette fin, le responsable (ou les responsables) des forces de sécurité de l'État et les responsables des services de police municipale précisent les moyens par lesquels ils doivent pouvoir communiquer entre eux en toutes circonstances.

Article 14

Les communications entre les polices municipales des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale et les forces de sécurité de l'État pour l'accomplissement de leurs missions respectives se font par une ligne téléphonique réservée ou par une liaison radiophonique, dans des conditions définies d'un commun accord par leurs responsables.

TITRE II COOPÉRATION OPÉRATIONNELLE RENFORCÉE

Article 15

En accord avec le président de l'établissement public de coopération intercommunale pour ce qui concerne la mise à disposition des agents de police municipale et de leurs équipements, le préfet (ou les préfets) de... et le (ou les) maire (s) de... (nom d'une ou plusieurs communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale) conviennent de renforcer la coopération opérationnelle entre la police municipale de... et les forces de sécurité de l'État.

Article 16

En conséquence, les forces de sécurité de l'État et la police municipale amplifient leur coopération dans les domaines :

- du partage d'informations sur les moyens disponibles en temps réel et leurs modalités d'engagement ou de mise à disposition (à préciser) ;
- de l'information quotidienne et réciproque par les moyens suivants (à préciser).

Elles veilleront ainsi à la transmission réciproque des données ainsi que des éléments de contexte concourant à l'amélioration du service dans le strict respect de leurs prérogatives, de leurs missions propres et des règles qui encadrent la communication des données. Dans ce cadre, elles partageront ainsi les informations utiles, notamment dans les domaines suivants (à préciser) ;

- de la communication opérationnelle : par le prêt exceptionnel de matériel radio permettant l'accueil de la police municipale sur les réseaux « Rubis »

- ou « Acropol » afin d'échanger des informations opérationnelles au moyen d'une communication individuelle ou d'une conférence commune, par le partage d'un autre canal commun permettant également la transmission d'un appel d'urgence (ce dernier étant alors géré par les forces de sécurité de l'État), ou par une ligne téléphonique dédiée ou tout autre moyen technique (internet...). Le renforcement de la communication opérationnelle implique également la retransmission immédiate des sollicitations adressées à la police municipale dépassant ses prérogatives. De même, la participation de la police municipale à un poste de commandement commun en cas de crise ou de gestion de grand événement peut être envisagée par le préfet (ou les préfets). Le prêt de matériel fait l'objet d'une mention expresse qui prévoit notamment les conditions et les modalités de contrôle de son utilisation (à préciser) ;
- de la vidéoprotection par la rédaction des modalités d'interventions consécutives à la saisine des forces de sécurité intérieure par un centre de supervision urbaine et d'accès aux images, dans un document annexé à la présente convention (à préciser) ;
 - des missions menées en commun sous l'autorité fonctionnelle du responsable (ou des responsables) des forces de sécurité de l'État, ou de son représentant (ou ses représentants), mentionnées à l'article 11, par la définition préalable des modalités concrètes d'engagement de ces missions (à préciser) ;
 - de la prévention des violences urbaines et de la coordination des actions en situation de crise ;
 - de la sécurité routière, par l'élaboration conjointe d'une stratégie locale de contrôle s'inscrivant dans le respect des instructions du préfet (ou des préfets) et du procureur (ou des procureurs) de la République ainsi que par la définition conjointe des

besoins et des réponses apportées en matière de fourrière automobile (à préciser) ;

- de la prévention par la précision du rôle de chaque service dans les opérations destinées à assurer la tranquillité pendant les périodes de vacances, à lutter contre les hold-up, à protéger les personnes vulnérables, ou dans les relations avec les partenaires, notamment les bailleurs (à préciser) ;
- de l'encadrement des manifestations sur la voie publique ou dans l'espace public, hors missions de maintien de l'ordre (à préciser).

(Cette liste est à compléter et à adapter localement.)

Article 17

Compte tenu du bilan établi par le diagnostic local de sécurité et des compétences respectives des forces de sécurité de l'État et de la police municipale, le maire (ou les maires) de... précise(nt) qu'il(s) souhaite(nt) renforcer l'action de la police municipale par les moyens suivants (liste des unités et moyens spécialisés de la police municipale [ex : brigade cynophile, brigade à cheval...]).

Article 18

La mise en œuvre de la coopération opérationnelle définie en application du présent titre implique l'organisation des formations suivantes (à préciser) au profit de la police municipale. Le prêt de locaux et de matériel, comme l'intervention de formateurs issus des forces de sécurité de l'État qui en résulte, s'effectue dans le cadre du protocole national signé entre le ministre de l'Intérieur et le président du Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT).

TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19

Un rapport périodique est établi, au moins une fois par an, selon des modalités fixées d'un commun accord par le représentant (ou les représentants) de l'État et les maires des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale, sur les conditions de mise en œuvre de la présente convention. Ce rapport est communiqué au préfet (ou aux préfets), aux maires et au président de l'établissement public de coopération intercommunale. Copie en est transmise au procureur (ou aux procureurs) de la République.

Article 20

La présente convention et son application font l'objet d'une évaluation annuelle au cours d'une réunion du comité restreint du conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance ou, à défaut de réunion de celui-ci et si la convention ne comprend pas de dispositions relevant du titre II (Coopération opérationnelle renforcée), lors d'une rencontre entre le préfet (ou les préfets), les maires et le président de l'établissement public de coopération intercommunale. Le procureur (ou les procureurs) de la République est (sont) informé(s) de cette réunion et y participe(nt) s'il(s) le juge(nt) nécessaire.

Article 21

La présente convention est conclue pour une durée de trois ans, renouvelable par reconduction expresse. Elle peut être dénoncée après un préavis de six mois par l'une ou l'autre des parties.

Article 22

Afin de veiller à la pleine application de la présente convention, le président de l'établissement public de coopération intercommunale, les maires de... et le préfet (ou les préfets) de... conviennent que sa mise en œuvre sera examinée par une mission d'évaluation associant l'inspection générale de l'administration du ministère de l'Intérieur, selon des modalités précisées en liaison avec l'Association des maires de France.

Ressources bibliographique

Le Cerema a réalisé une série de fiches thématiques intitulée « Savoir de base en sécurité routière » particulièrement utiles à la mise en place d'actions de sécurité routière au niveau local.

L'intégralité de ces fiches est téléchargeable gratuitement sur internet à l'adresse suivante : <http://www.certu-catalogue.fr>

Fiche n° 1 - Pouvoirs de police du maire, du président du conseil général et du préfet en milieu urbain

Fiche n° 2 - Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain

Fiche n° 3 - Maîtrise des vitesses par l'aménagement

Fiche n° 4 - Les personnes à mobilité réduite

Fiche n° 5 - Vitesse et fonctionnement urbain

Fiche n° 6 - Généralités sur les carrefours plans

Fiche n° 7 - Les cyclistes

Fiche n° 8 - Les définitions de l'urbain

Fiche n° 9 - Les obstacles en milieu urbain

Fiche n° 10 - Les poids lourds

Fiche n° 11 - Sécurité et hiérarchie des voies urbaines

Fiche n° 12 - Signalisation en milieu urbain

Fiche n° 13 - La visibilité

Fiche n° 14 - Les chicanes urbaines implantées en entrée d'agglomération

Fiche n° 15 - La réglementation concernant les véhicules à moteur à deux ou trois roues et les quadricycles

Fiche n° 16 - Prise en compte des 2 roues motorisés dans l'aménagement

Fiche n° 17 - Le stationnement des véhicules légers sur la voirie

Fiche n° 18 - Viabilité hivernale en milieu urbain

Fiche n° 19 - La sécurité aux points d'arrêt des bus et des cars

Fiche n° 20 - Les carrefours à feux

Fiche n° 21 - Les études de sécurité

Fiche n° 22 - La sécurité sur le chemin et aux abords des établissements scolaires

Fiche n° 23 - Les chantiers urbains

Fiche n° 24 - Les carrefours giratoires urbains

Fiche n° 25 - Le stationnement réservé aux véhicules utilisés par les personnes handicapées

Fiche n° 26 - Piétons et cyclistes - quelle cohabitation dans l'espace public ?

Fiche n° 27 - Les transports exceptionnels

Fiche n° 28 - Encombrements des trottoirs

Fiche n° 29 - Les accidents sur voies rapides urbaines à caractéristiques autoroutières

Fiche n° 30 - Les radars pédagogiques en milieu urbain

Fiche n° 31 - Animations sécurité routière grand public

Fiche n° 32 - Pour une meilleure cohérence des limitations de vitesse avec leur environnement

Guide « Aménager la voirie : 10 principes essentiels pour la sécurité routière »

Mayors and road safety: 8 tools for action

What are the main tools to fight against road safety problems locally ? What can be done to bring local leaders together to implement a local road safety policy ? How can the local governments implement road safety actions when they have limited staff and financial resources ?

This book is meant for mayors and community leaders who are regularly facing these challenges and wish to take local action to fight against road safety issues. This guide offers a description of 8 main tools at the disposal of local leaders to help them setting up concrete and efficient road safety actions. It also gives answers to the main issues on urban area road safety and provides landmarks and contact details for the success of these actions.

Los alcaldes y la seguridad vial: 8 palancas para actuar

¿Cuáles son las principales palancas de acción para luchar contra la inseguridad vial a nivel local? ¿Cómo federar a los actores alrededor de una política local de seguridad vial? Concretamente, ¿cómo es posible realizar acciones locales de seguridad vial cuando los recursos humanos y financieros a disposición de una colectividad territorial son limitados?

La presente obra se dirige a los alcaldes y a los presidentes de intercomunalidad que se ven confrontados regularmente a estas cuestiones y que desean organizarse localmente para participar en la lucha contra la inseguridad vial. Así, esta guía propone y detalla 8 palancas esenciales a disposición de los dirigentes políticos para realizar acciones de seguridad vial locales concretas y eficaces. También responde a las principales interrogantes sobre la seguridad vial en medio urbano y da las referencias y contactos indispensables para el éxito de estas acciones.

© 2017 - Cerema

Le Cerema, l'expertise publique pour le développement durable des territoires. Le Cerema est un établissement public, créé en 2014, sous la tutelle conjointe du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et du ministère du Logement et de l'Habitat Durable. Il a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Centre d'études et d'expertise, il a pour vocation de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d'expérience auprès de tous les acteurs des territoires : collectivités territoriales, organismes de l'État et partenaires scientifiques, associations et particuliers, bureaux d'études et entreprises.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (article L.122-4 du code de la propriété intellectuelle). Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et L.335-3 du CPI.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF).

L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur relatives à l'utilisation d'encre végétales, le recyclage des rognures de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréées et la réduction des émissions de COV.

Impression : Jouve 01 44 76 54 40

Coordination : service éditions Cerema/Territoires et ville (P. Marchand)

Maquettage : www.laurentmathieu.fr

Réalisation du visuel de couverture : www.laurentmathieu.fr

Achevé d'imprimer : Août 2017

Dépôt légal : Août 2017

ISSN : 2426-5527

ISBN : 978-2-37180-214-8 (imprimé)

ISBN : 978-2-37180-228-5 (pdf)

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25, avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente - Cerema / Territoires et ville

2, rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 - France

Tél. 04 72 74 59 59 - Fax. 04 72 74 57 80

catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « L'essentiel » du Cerema

Cette collection regroupe des publications de synthèse faisant le point sur un thème ou un sujet donné. Elle s'adresse à un public de décideurs ou de généralistes, et non de spécialistes, souhaitant acquérir une vision globale et une mise en perspective sur une question. La rédaction volontairement synthétique de ces ouvrages permet d'aller à l'essentiel de ce qu'il faut retenir sur le sujet traité.

Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir

Quels sont les principaux leviers d'action pour lutter contre l'insécurité routière au niveau local ? Comment fédérer les acteurs autour d'une politique locale de sécurité routière ? Concrètement, comment est-il possible de mettre en oeuvre des actions locales de sécurité routière lorsque les ressources humaines et financières à disposition d'une collectivité territoriale sont limitées ?

Le présent ouvrage s'adresse aux maires et aux présidents d'intercommunalité qui sont régulièrement confrontés à ces questions et qui souhaitent s'organiser localement pour participer à la lutte contre l'insécurité routière. Ainsi, ce guide propose et détaille 8 leviers essentiels à disposition des élus pour mettre en oeuvre des actions de sécurité routière locales concrètes et efficaces. Il répond également aux principales interrogations sur la sécurité routière en milieu urbain et fournit les repères et contacts indispensables à la réussite de ces actions.

Aménagement et développement des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

ISSN : 2426-5527
ISBN : 978-2-37180-228-5

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Territoires et ville : 2 rue Antoine Charial - CS 33927 - F-69426 Lyon Cedex 03 - Tél. +33 (0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92803 - F-69674 Bron Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30