CNFPT

CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2010

Rédaction d'une note visant à faire l'analyse du dossier remis au candidat et à en proposer une synthèse éventuellement assortie de propositions. Ce dossier porte sur un sujet technique et fait appel à l'expérience professionnelle du candidat

EPREUVE N° 2

Durée : 4 h
Coefficient : 5

SUJET :

Dans un premier temps, vous établirez une note de synthèse à partir du dossier joint.
Dans un second temps, en position d'ingénieur en chef, vous proposerez un ensemble de recommandations aux élus de votre commune visant à définir une politique de sécurisation des espaces publics (à l'exclusion des aspects relatifs à la prévention de la délinquance).

Barème de notation :

Synthèse : 10 points
Propositions : 10 points

DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	Les collectivités sur la bonne voie La gazette – 24 avril 20007	**Page 3**
Document n° 2	8ème semaine de la sécurité routière : le partage de l'espace de circulation entre les différentes catégories d'usagers Synthèse	**Page 5**
Document n° 3	Le « shared space » une nouvelle mode ? Techni-Cités n°152 – 23 juin 2008	**Page 10**
Document n° 4	Ne pas confondre ... piste cyclable et trottoir La lettre du cadre territorial n°382 – 15 juin 2009	**Page 13**

Document n° 5	Pouvoirs de police du Maire Ministère de l'intérieur – DGCL Guide du maire – 20 mars 2001	**Page 15**
Document n° 6	Handicap et accessibilité : principales obligations des collectivités La Gazette – 8 février 2010	**Page 18**
Document n° 7	Sécurité routière : sur la bonne voie La lettre du cadre territorial n°388 – 15 octobre 2009	**Page 23**
Document n° 8	Gestion de la ville et sécurité routière Les collections de l'INRETS – juillet 2001	**Page 25**
Document n° 9	La gestion de la vitesse en milieu urbain : quoi de neuf en France et en Europe Techni-Cités n°128 – 23 avril 2007	**Page 29**

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies** : pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

DOCUMENT n° 1

La gazette

23/04/2007
N°1883
Rubrique dossier

Les collectivités sur la bonne voie

Par Dossier réalisé par Danielle Van Santen, Xavier Debontride et Audrey Reinhardt

Bilan. A la veille de la première Semaine mondiale des Nations unies pour la sécurité routière (du 23 au 29 avril), le bilan du grand chantier du quinquennat démontre l'efficacité d'une politique volontariste cherchant à équilibrer contrôle, répression, prévention et éducation. Si 10 000 vies ont été sauvées et 100 000 blessés épargnés en cinq ans, il reste cependant des publics plus vulnérables, les jeunes et les conducteurs de deux-roues en particulier, sur lesquels il faudra concentrer les efforts de prévention.

Partage. La politique de sécurité menée par les collectivités doit prendre en considération la diversité des usagers - jeunes et âgés, valides et à mobilité réduite, piétons, cyclistes, rollers, motards. - qui doivent se partager la rue. La qualité de l'aménagement urbain est donc déterminante pour éviter les conflits d'usage comme pour sécuriser les déplacements. Elle exige un diagnostic préalable nuancé et rigoureux, ainsi qu'une vision prospective de l'espace urbain.

Partenariat. Un programme d'actions efficace, préventif comme répressif, repose sur une connaissance fine du territoire, de son réseau de voies de circulation, de ses aménagements et des différents types d'usagers. Le partenariat - via le conseil local de sécurité ou un observatoire - permet de recueillir un maximum de données permettant d'établir un diagnostic circonstancié et continu de l'insécurité routière. Il offre aussi la possibilité d'élaborer des solutions acceptées par les usagers, qu'elles soient réglementaires, éducatives ou répressives.

Changement de regard. Policiers animateurs d'ateliers d'information, moniteurs de conduite à vélo, éducateurs encadrant les élèves de

maternelle. La police municipale change d'image dans les villes qui diversifient les actions de prévention. La perception s'améliore encore quand les aménagements de la voirie sont pensés de façon à réduire les possibilités d'infraction et donc le nombre de procès-verbaux.

Démarche globale. La réglementation, la répression, l'éducation, l'aménagement doivent être abordés de manière globale. Une mesure renforce ou conditionne le succès de l'autre : la réussite d'une zone 30 dépend d'un aménagement adapté de la voirie, le rétrécissement des voies nécessite le développement de moyens de transport alternatifs à l'automobile, la sécurisation d'un itinéraire piéton suppose une étude précise des déplacements, etc.

43% de tués en moins soit 10000 vies sauvés en cinq ans

+ 25%d'infractions (lieux les plus accidentogènes) depuis 2005

11,5 millions de dépistages d'alcoolémie, soit + 4%par rapport à 2005

EXTRAITS

DOCUMENT n° 2

5

La 8e Semaine de la sécurité routière

« Le partage de l'espace de circulation entre les différentes catégories d'usagers »

Sommaire

1.Le partage de l'espace de circulation

A.Les usagers vulnérables face aux risques routiers

B.Comment partager un même espace de circulation en toute sécurité ?

C.La réflexion en cours sur le code de la rue

1. Le partage de l'espace de circulation au cœur de la 8e Semaine de la sécurité routière

« Partager la route, c'est se mettre à chaque instant à la place des autres » : tel est le message central de la 8e édition de la Semaine de la sécurité routière, dédiée cette année au partage de l'espace de circulation entre les différentes catégories d'usagers.

Ce rendez-vous annuel est l'occasion, sur l'ensemble du territoire, de mettre en lumière l'engagement au quotidien des acteurs locaux qui œuvrent pour faire reculer la mortalité sur les routes : services de l'État, élus locaux, enseignants, entreprises partenaires, associations… L'ensemble des Français est concerné par cette opération.

A.Le partage de l'espace de circulation, un enjeu majeur de sécurité routière

Depuis cinq ans, de nets progrès sont enregistrés en matière de sécurité routière. Pourtant, **le bilan concernant les usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) **reste encore trop lourd, particulièrement en milieu urbain** : près de 70 % des accidents corporels surviennent en agglomération[1].

Sur les 4 709 personnes qui ont perdu la vie dans un accident de la circulation en 2006, on déplore :

-535 piétons,

-181 des cyclistes,

-769 des motocyclistes et 317 des cyclomotoristes.

Un grand nombre des accidents impliquant les usagers plus vulnérables sont dus à des conflits d'usage. Les causes principales des accidents sont la méconnaissance ou le déni de la différence entre usagers, mais également la complaisance de chacun à l'égard de la règle. Prendre des libertés avec la règle, c'est en effet mettre en danger sa propre vie et celle des autres (*cf. campagne nationale « il n'y a pas de petite infraction »*).

Les usagers de deux-roues et les piétons sont les principales victimes des conflits d'usage, en particulier en agglomération.

Les piétons sont exposés aux risques routiers, particulièrement en agglomération :

-11,4 % des personnes tuées sur la route sont des piétons (dont 27,7 % en agglomération) ;

-plus d'un piéton tué sur trois l'est sur un passage piéton ;

-dans les accidents impliquant un cyclomoteur et un piéton, la responsabilité du cyclomoteur est engagée dans 65 % des cas.

[1] Observatoire national interministériel de la Sécurité routière / ONISR, bilan 2006 (juillet 2007)

Les motocyclistes et cyclomotoristes constituent également l'une des catégories d'usagers concernées par le thème de la Semaine de la sécurité routière 2007. Les deux-roues motorisés sont en effet, et de loin, les véhicules les plus dangereux, pour leurs conducteurs comme pour leurs passagers. Le risque d'accident mortel est 20 fois plus élevé que pour un automobiliste :

-6,7 % sont des cyclomotoristes (11,7 % en agglomération) et 7,3 % sont des motocyclistes (21,6 % en agglomération) ;

-3,8 % sont des cyclistes (4,1 % en agglomération).

B.Comment partager un même espace de circulation en toute sécurité ?

1. Respecter le Code de la route et les particularités des autres catégories d'usagers

La sécurité des déplacements en ville nécessite d'abord et avant tout que chacun se conforme aux règles prévues par le Code de la route.

Susceptible d'être tour à tour automobiliste, motard, cycliste ou piéton, chacun doit aussi être en mesure de se mettre à la place des autres, de comprendre que sa perception de l'environnement et de l'espace ne sont pas les mêmes suivant son mode de déplacement. L'insuffisante prise en considération des autres usagers et de leurs particularités est source de nombreux accidents.

Les piétons et les cyclistes ont des droits, mais aussi des devoirs.

Les piétons sont prioritaires dès qu'ils sont engagés sur un passage qui leur est réservé, protégé ou non par des feux tricolores. Les conducteurs de véhicules ont l'obligation de leur céder le passage. Cependant le piéton ne dispose pas d'une priorité absolue, il doit respecter le code de route au même titre que les autres usagers. En cas de non respect des règles, il s'expose à une amende de 1ère classe d'un montant de 4 euros.

Les cyclistes sont passibles des mêmes contraventions que les conducteurs de véhicules motorisés. En revanche, ils ne perdent pas de point, puisque ce retrait ne s'applique que pour les infractions commises au moyen de véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire est exigé. Cependant et de manière exceptionnelle, rien n'interdit au préfet ou au juge de décider d'une suspension du permis de conduire (permis B) à titre de peine complémentaire si le mépris du cycliste pour les règles de sécurité conduit à douter de son sens des responsabilités lorsqu'il est automobiliste.

Le port du casque n'est pas obligatoire. Il est cependant très vivement recommandé par la Sécurité routière, qui fait appel à la responsabilité individuelle de chacun. La Sécurité routière recommande aussi aux cyclistes de porter des vêtements clairs munis de bandes fluorescentes le jour et réfléchissantes la nuit, afin d'être mieux vus par les autres usagers de la route.

2. Adopter les règles de base

•**Les piétons** doivent bien respecter les feux tricolores, se déplacer sur les espaces qui leur sont dédiés et être très attentifs aux autres usagers lorsqu'ils traversent la chaussée. Il leur est strictement interdit de circuler sur l'autoroute ou la voie express.

•**Les cyclistes** sont soumis, comme les autres usagers, au respect du Code de la route. Il leur est notamment interdit de rouler sur les trottoirs (sauf pour les enfants de moins de 8 ans). Le port du casque, s'il n'est pas obligatoire, leur est vivement recommandé.

•Parce qu'un deux-roues motorisé est plus difficile à manier en situation d'urgence qu'une voiture et parce que le freinage est plus délicat, le conducteur doit en permanence rester vigilant pour éviter des drames. Pour conserver une protection optimale, **le cyclomotoriste ou le motard** doit porter un casque homologué et le remplacer après tout choc consécutif à une chute, ou tous les 5 ou 7 ans. Il lui est également recommandé de s'habiller d'une tenue qui le protège en cas de chute.

•Comme tous les autres usagers, **les automobilistes** doivent respecter les règles de savoir-conduire et de savoir-vivre pour la sécurité de tous. Parmi les piétons, les enfants et les personnes âgées restent les plus vulnérables. Ils doivent faire l'objet d'une attention toute particulière.

Les jeunes cyclomotoristes : « Acquérir son autonomie passe par le respect de la règle et des autres usagers de la route »

Les jeunes collégiens et lycéens, principaux utilisateurs de cyclomoteurs, ont tendance à sous-estimer le danger et ne respectent pas toujours les règles élémentaires : être coiffé d'un casque homologué, toujours attaché et ajusté, ne pas débrider le véhicule pour lui faire atteindre des vitesses souvent supérieures aux 45 km/h autorisés, etc.

Ils perçoivent souvent leur cyclomoteur comme un moyen de se déplacer, mais aussi d'acquérir leur autonomie. La recherche de sensations, par l'adoption d'une conduite inadaptée aux conditions de circulation, est aussi à l'origine de nombreux accidents (51 % des personnes décédées en cyclomoteurs sont des jeunes de 15 à 19 ans).

La conduite d'un deux-roues motorisé, même de faible puissance, requiert une bonne connaissance des règles et une attention de tous les instants pour s'adapter à des situations de circulation qui évoluent en permanence.

C. La réflexion en cours sur le « code de la rue »

Malgré l'amélioration générale de la sécurité sur les routes (baisse de 11,5 % du nombre de personnes tuées en 2006 par rapport à 2005), on déplore encore 1 346 personnes décédées en milieu urbain et 66 646 personnes blessées en 2006.

Les associations d'usagers françaises ont sollicité les pouvoirs publics afin que soit étudié le « code de la rue » mis en place en 2004 en Belgique.

En avril 2006, le ministre en charge des Transports a souhaité engager une réflexion approfondie en chargeant la direction de la sécurité et de la circulation routières de présider les travaux. Un comité de pilotage a été constitué avec des représentants d'association d'usagers, l'État et son réseau scientifique et technique pour :

-mieux faire connaître les règles existantes, donc les dispositions du Code de la route se rapportant au partage de l'espace urbain ;

-réfléchir à des aménagements réglementaires du Code de la route.

Le comité de pilotage étudie les améliorations et compléments possibles de l'actuel Code de la route dans l'optique d'une meilleure prise en compte des modes de déplacements « doux », afin de parvenir à un partage plus équilibré et sécurisé de l'usage de l'espace public urbain entre toutes les catégories d'usagers.

Dans le cadre de cette réflexion, le concept de « zone de rencontre » ou de « zone douce » en milieu urbain, qui exigera un comportement exemplaire de la part de tous et le respect strict du Code de la route, est notamment à l'étude.

Les résultats des travaux menés par le comité de pilotage seront présentés prochainement au gouvernement.

Par Benoît Hiron • Chef du service sécurité des déplacements et usagers, Certu

DOCUMENT n° 3

10

Le « shared space », une nouvelle mode ?

L'un des derniers concepts à la mode en aménagement de voirie fait fureur auprès des médias français : le « shared space ». De la communication à la réalité, quelques éléments de réflexion.

Développé par Hans Monderman, le concept de « shared space » se répand à vive allure sur nos chaînes de télévision (TF1, France 2). Une « quasi-révolution » serait en cours aux Pays-Bas, en Grande Bretagne et en France sur l'aménagement des voiries urbaines. Le numéro 143 de Techni.Cités du 8 février 2008 reprenait cette information sous le titre « Une rue allemande sans feux, sans trottoirs ni panneaux » avec l'exemple de Bohmte (12 500 habitants). Dans ce cas précis, la communication internationale sur les avantages de ce projet précède toute évaluation et s'affranchit de tout recul.

Le concept de « shared space »

Le « shared space » part d'un paradoxe connu en sécurité routière : l'insécurité ressentie crée de la sécurité. L'idée du « shared space », en caricaturant, consiste dans la suppression des règles et des contraintes pour mettre les usagers, notamment les conducteurs, en inconfort. Il s'agit ainsi de briser les routines et les repères pour aboutir à une nouvelle utilisation de l'espace public où les usagers vulnérables auraient leur place. Pour parvenir à ce résultat, les règles de circulation, et en particulier les panneaux de signalisation, doivent être supprimées. Pour autant, le « shared space » ne propose pas de solutions clés en main pour sa mise en œuvre : chaque problème et chaque lieu exigent une solution qui leur soit propre. Il existe donc des applications très variées répondant à cette philosophie, et donc une hétérogénéité dans l'application de ce principe. Cet aspect est rarement mis en avant dans les opérations de communication.



ROB METHORST DVS PAYS-BAS

Aménagement de la place Roermonder à Kevelaer Bas.

Application concrète

Un projet de coopération européen dénommé « shared space » a été lancé pour développer de nouveaux concepts d'aménagement en vue d'équilibrer la circulation, le stationnement et d'autres fonctions de l'espace urbain. Ce projet s'étend de 2004 à 2008, implique sept partenaires et reçoit un appui financier conséquent de l'Union européenne. Il comprend également un volet communication. Il comporte des projets régionaux qui concernent les Pays-Bas (Fryslân, Haren, Emmen), la Belgique (Oostende), le Danemark (Ejby), l'Allemagne (Bohmte) et l'Angleterre (Suffolk).

Par ailleurs, plusieurs autres communes, principalement au Benelux, en Scandinavie et en France se sont associées à ce concept innovant sans toutefois participer directement au projet européen.

Une nouvelle vague de projets est en cours de préparation dans le cadre du programme Interreg concernant la partie alpine de l'Europe.

Les éléments de la discussion

Une grande part du « shared space » fait référence à des notions et des expériences développées dans le passé en Europe. En effet, de nombreux échanges et projets européens ont conduit au développement de concepts similaires par-delà les frontières, notamment pour ce qui concerne la voirie. Pour la France, le programme expérimental de référence sur la période 1985-1988 était « Ville plus sûre, quartier sans accident ». Il a fait l'objet d'évaluations et de publications. Il présentait de nombreux points communs avec ce qui est annoncé

aujourd'hui comme une nouveauté par les tenants du « shared space ».
Ce sentiment de « déjà vu » est partagé par des experts de plusieurs pays. En effet, réglementation et recommandation intègrent déjà une bonne partie des éléments avancés dans le thème de « shared space ». En témoigne la coïncidence de nombreuses propositions du « shared space » avec certaines recommandations du Certu comme la modération de la vitesse, la qualité de l'espace public (y compris esthétique), la simplification de la gestion des conflits et la concertation, avec les usagers locaux, pour l'appropriation du projet.

Un concept fourre-tout ?

La mise en œuvre du concept réunit des réalisations diversifiées. Ce concept permet principalement de donner une visibilité à des requalifications même si elles ne sont pas toutes innovantes. Il permet également de faire connaître à un plus grand nombre de personnes des recompositions moins habituelles de l'espace. Ceci est positif. Il a également été le moyen pour des projets d'accéder à des financements européens. De nombreux exemples français réalisés depuis le programme Ville plus sûre pourraient facilement être labellisés « shared space ».

Une transposabilité questionnable

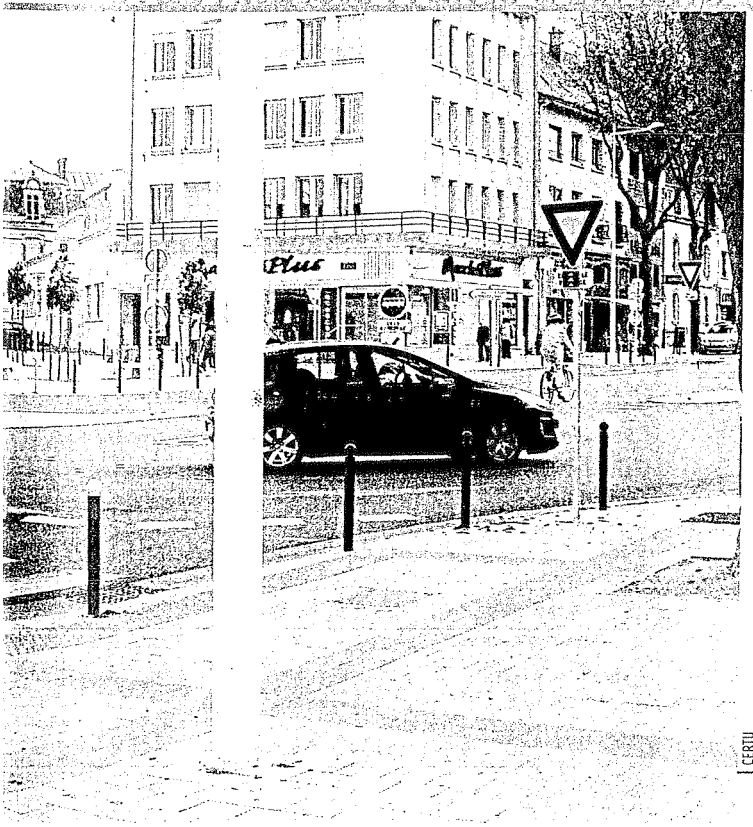
Le rapport de chaque citoyen à la règle et au mode de sociabilité diffèrent d'une culture à l'autre. Le « shared space », dans son origine, propose la perte de repères en supprimant les éléments de référence à la réglementation (marquage, signalisation), sans aménagement systématique de réduction de la vitesse (par exemple maintien d'une vitesse limite de 50 km/h à Drachten). Si cette approche convient à une grande majorité d'usagers, il faut aussi tenir compte des personnes ayant un comportement qui s'éloigne de la norme sociale et pour lesquelles la contrainte participe à la modération de la vitesse.
C'est pourquoi il convient de bien suivre cet aspect culturel pour tout éventuel transfert dans un contexte français. Les résultats impressionnants d'accidentologie de la ville de Chambéry (16 accidents corporels en 2006 pour 58 100 habitants) sont le fruit d'une politique d'aménagement orientée vers la modération de la vitesse



ROB METHORST DVS PAYS-BAS

Rijksstraatweg à Haren aux Pays-Bas.

La rue Anatole France à Lorient, le shared space à la française ?



CERTU

La rue Anatole France est une large avenue dans une zone 30 comprenant deux larges espaces latéraux (plus de 8 mètres chacun), deux voies de circulation tous véhicules (12 000 véhicules par jour) et un couloir central bidirectionnel pour les bus (750 par jour) et les taxis. Les vélos peuvent circuler partout. Le couloir central est prioritaire sur tous les autres mouvements, puis les déplacements piétons, enfin les carrefours sont gérés par des anneaux demi-circulaires, les véhicules cédant la priorité aux piétons et au couloir central.
Cet aménagement est atypique, mais force est de constater par une observation de terrain en journée que le fonctionnement apparaît apaisé et le niveau sonore faible : pas de bruit de frein ou d'accélération.
L'impression est celle d'une grande fluidité à faible vitesse. Le piéton est à l'aise tout comme le cycliste. Les véhicules motorisés sont incités à ralentir par la perte de certains repères. Pour autant, toute signalisation n'a pas disparu : des priorités sont clairement établies favorisant les piétons et les véhicules motorisés n'ont pas le droit de circuler sur les espaces latéraux.

Une évaluation de cette réalisation de la ville de Lorient inspirée par Yann Le Gall a été lancée dans le cadre de la fondation Sécurité routière avec la participation du Certu et du Cete de l'Ouest.



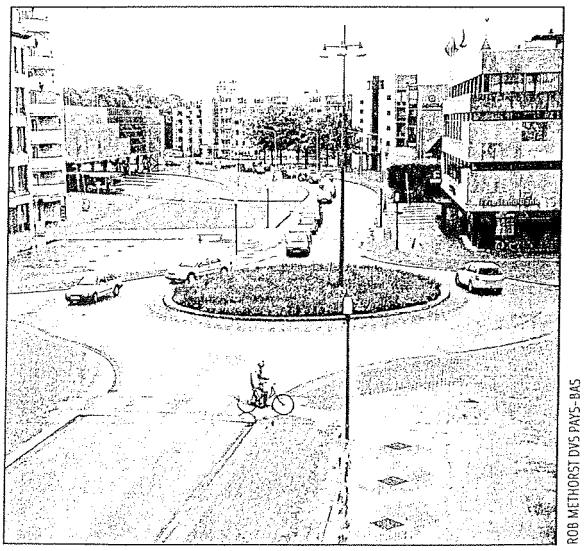
ROB METHORST DVS PAYS-BAS

Carrefour De Drift/Torenstraat/Kaden.

par le biais de la contrainte et du partage de la voirie en faveur des plus vulnérables.

L'exemple de Drachten aux Pays-Bas

Drachten est l'exemple le plus souvent cité pour le « shared space ». Prof Jürgen Gerlach, Dirk Boenke, Jens Leven de l'université de Wuppertal en Allemagne et Rob Methorst du Centre pour le transport et la navigation (DVS) de Rotterdam ont réalisé une analyse du fonctionnement de cet aménagement.



ROB METHORST DVS PAYS-BAS

Le giratoire de Laweiplein (18 000 véhicules par jour).

En voici quelques éléments :

La baisse de l'accidentologie après aménagement

Le carrefour géré initialement par des feux a été remplacé par un giratoire. Les gains de sécurité obtenus avec ce type d'aménagement sont connus et documentés depuis des années indépendamment du « shared space » (ce qui explique grandement la prolifération des giratoires en France). Il en va de même pour la meilleure fluidité du trafic constatée après aménagement.

La prise en compte des usagers vulnérables

Les entretiens réalisés montrent un sentiment d'insatisfaction des plus vulnérables (personnes handicapées et personnes âgées) qui sont perturbées par la perte de repères. En cela, l'aménagement est en recul par rapport à la loi française de 2005 sur l'intégration des personnes handicapées. Par exemple, la mise en avant du contact visuel pour gérer les conflits de traversées piétonnes a des limites pour les personnes aveugles ou malvoyantes.

La mixité vélo-piéton, voire deux-roues motorisés

La partie correspondant à un espace latéral au niveau de la chaussée est prévue pour être utilisée par tous les usagers. Or cela peut conduire les deux-roues motorisés à raser les façades ce qui ne paraît pas souhaitable pour les piétons.

Le « shared space » est donc intéressant dans la mesure où il donne un coup de projecteur médiatique sur certaines réalisations. Toutefois, il ne faut pas se limiter aux projets labellisés. Ainsi de nombreuses réalisations qui ne se réclament pas du « shared space » tant en France (ex-avenue Anatole France à Lorient, Chambéry, etc.) qu'à l'étranger (zone de rencontres, traversées libres de König, etc.) s'approchent néanmoins de ce concept. Pour autant, dans ces réalisations, l'accent est mis sur la réduction de la vitesse et non pas sur l'absence de réglementation.

Ces exemples sont à suivre pour faire évoluer positivement la conception du partage de la voirie.

Bibliographie

Téléchargeable sur www.certu.fr - politique locale - zone de circulation apaisée.
Article « Sens et non sens du shared space », Prof Jürgen Gerlach, Dirk Boenke, Jens Leven de l'université de Wuppertal en Allemagne et Rob Methorst du Centre pour le transport et la navigation (DVS) de Rotterdam.
www.zonederencontre.ch
http://www.shared-space.org

DOCUMENT n° 4

13

Un maire peut-il installer des pistes cyclables sur un trottoir ? La réponse n'est pas aisée, car elle fait intervenir aussi bien le CGCT, que le Code de la route ou le Code de l'urbanisme. Une décision récente aide à comprendre.

Philippe Dupuis • philippe.dupuis8@wanadoo.fr

Ne pas confondre... piste cyclable et trottoir

Voici un jugement [1] à propos d'un litige singulier, celui de la distinction juridique entre un trottoir, normalement dévolu à l'usage des piétons et une piste cyclable, réservée a priori plutôt aux utilisateurs de cycles. Sous des dehors classiques, l'occasion d'illustrer un partage des compétences entre collectivités, ainsi que les mauvais choix en matière de recours contentieux d'un administré... Le maire de Marseille a pris deux arrêtés créant des pistes cyclables sur certains trottoirs de la ville. Un administré demande alors l'annulation de ces arrêtés au juge administratif, qui accueille cette demande. À travers cet arrêt, examinons les répartitions de compétences quant à la création et à la gestion des pistes cyclables, tout en tentant de cerner la définition de ces équipements et leurs différences avec les espaces réservés aux piétons.

Distinction des compétences

En effet, Marseille appartient à la communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Or, l'article L. 5215-20 du Code général des collectivités territoriales confie aux communautés urbaines la compétence de déterminer le tracé et l'aménagement des pistes cyclables, soit par le biais de l'approbation du PLU, soit par application de l'article L. 228-2 du Code de l'environnement qui rend obligatoire de prévoir de tels dispositifs à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines. Si ces collectivités disposent ainsi du pouvoir de créer ces équipements, le maire de la commune où se trouvent ces équipements, dispose classiquement du pouvoir de police sur ces installations au vu des dispositions de l'article L. 2213-1 CGCT qui lui confie la police de la circulation sur les voies de communication à l'intérieur de sa commune. Si ce pouvoir ne lui permet pas de modifier l'assiette des voies [2], il lui permet néanmoins, par exemple, d'y installer des dispositifs ralentisseurs [3].

Le CGCT confie aux CU la compétence de déterminer le tracé et l'aménagement des pistes cyclables

C'est d'ailleurs tout le sel de l'affaire, puisque le requérant n'attaque pas le tracé des pistes litigieuses, ce qui aurait nécessité qu'il introduise une demande en ce sens contre la communauté urbaine, mais dirige son recours contre le maire, en invoquant toute une batterie d'arguments, allant des droits des piétons, aux dangers encourus par les usagers de la voie publique et aux droits des handicapés.

Un trottoir n'est pas une aire piétonne

Cet article doit ensuite se combiner avec le R. 431-9 du même code, qui énonce que les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes

UNE DISTINCTION CLAIRE

C'est sur le terrain des pouvoirs de police du maire, et non sur ceux de la légalité du tracé, que le jugement portera. Si le tracé est donc l'affaire de la communauté, la police, elle, revient au maire, puisque l'article R. 412-34 du Code de la route dispose que : « *Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.*

II. - Sont assimilés aux piétons :

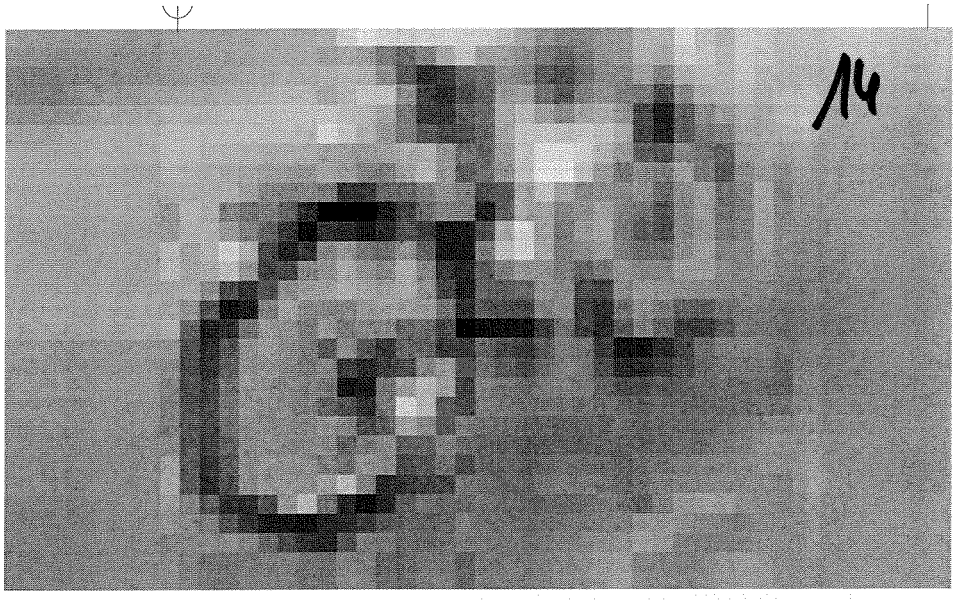
1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;

3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

III. - La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons. »

La distinction semble ainsi claire : les piétons et les catégories qui leur sont assimilées empruntent les trottoirs à l'exclusion de toute autre voie et les cycles sont normalement bannis de ces voies.



à la condition que cela soit à l'allure du pas et que cela ne comporte aucune gêne pour les piétons. Le maire de Marseille essaie alors d'assimiler ces deux notions de trottoirs et d'aires piétonnes, pour justifier la cohabitation sur un même espace des piétons et des vélos. Seulement, la définition de l'aire piétonne posée par l'article R. 110-2 du Code de la route, s'entend comme « *emprise affectée à la circulation des piétons et à l'intérieur de laquelle, la circulation des véhicules est soumise à des règles particulières* ».

On notera à cette occasion qu'il n'existe aucune définition du terme trottoir

Force est alors de constater que le trottoir ne peut en aucun cas être assimilé à une aire piétonne, puisque la réglementation des trottoirs y interdit la circulation des véhicules. Le juge estime d'ailleurs : « *que les pistes et bandes cyclables ne peuvent être réalisées que sur une chaussée, soit la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules* » ; que « *les terre-pleins en cause, [...] ne font pas partie de la chaussée mais sont surélevés par rapport à elle [...] sans qu'une circulation automobile n'y soit possible* ». « *Que ces terre-pleins constituent non des aires piétonnes mais des emplacements réservés aux piétons* ». On notera d'ailleurs à cette occasion, qu'il n'existe aucune définition du terme « trottoir », ni du terme « terre-plein », et que le juge estime que le fait que ces espaces soient surélevés par rapport à la chaussée et que la circulation automobile y soit impossible leur donne la qualité de trottoir, c'est-à-dire d'espace réservé aux piétons et seulement à eux.

Le maire viole le Code de la route

Ainsi, il apparaît que la piste cyclable réalisée par la ville de Marseille est doublement non conforme au droit.

Premièrement, parce qu'il ne ressort pas de la compétence du maire de créer une telle voie dans une commune appartenant à une communauté urbaine (et ce même si cette collectivité approuve cet équipement). Malheureusement, ce moyen n'étant pas soulevé, le juge ne peut y répondre. Secondement, parce que sur un trottoir, les cycles ne peuvent être conduits qu'à la main, ou pour les enfants de moins de huit ans, être conduits à l'allure du pas. Les arrêtés du maire violent donc le Code de la route et sont annulés par le tribunal administratif.

On remarquera de surcroît que le juge enjoint à la ville de Marseille de mettre en place dans les quatre mois du rendu du jugement, une signalisation indiquant que les bandes cyclables de ces trottoirs sont réservées aux enfants de moins de huit ans à la double condition qu'ils roulent au pas et qu'ils ne gênent pas les piétons. Ainsi, les arrêtés sont annulés et le rappel des règles de droit applicables à cet espace devra être fait. ■

1. TA Marseille, 30 décembre 2008, req. n° 0607703.
2. CE, 29 juin 1994, commune de Magalas, req. n° 123812.
3. CE, avis, 3 novembre 2006, commune de Mont-Dore, req. n° 292880.

DOC↓DOC

À TÉLÉCHARGER

Sur www.lettreducadre.fr/base-juridique.html
- CE, 29 juin 1994.
- CE, avis, 3 novembre 2006.

POUR ALLER PLUS LOIN

« *Les aménagements cyclables - aspects juridiques et organisationnels* », un ouvrage de Territorial Éditions. Sommaire et commande sur http://librairie.territorial.fr rubrique « Dossiers d'experts ».

LES PISTES CYCLABLES : UNE OBLIGATION DES COMMUNAUTÉS URBAINES

Le juge est allé jusqu'à livrer son interprétation des débats parlementaires, afin d'insister sur le fait que les pistes cyclables sont bien une ardente obligation pour les communes. En effet, dans un arrêt de la CAA de Douai (CAA Douai, 30 décembre 2003, Association droit au vélo c/Communauté urbaine de Lille, req. n° 02DA00204), il estime que :

« *Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 susvisée, aujourd'hui codifié à l'article L. 228-2 du Code de l'environnement : à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ; qu'il ressort de ces dispositions et de leur rapprochement avec les débats parlementaires ayant précédé leur adoption que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à compter du 1er janvier 1998, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines... »*

15

DOCUMENT n° 5

Les pouvoirs de police du maire

Le maire est l'autorité compétente pour prendre et faire respecter les mesures nécessaires au maintien de l'ordre, de la sécurité, de la tranquillité et de la salubrité publics sur le territoire de la commune.
Les pouvoirs de police du maire sont fixés par le CGCT et de nombreux textes particuliers. Le maire est chargé, sous le contrôle administratif du représentant de l'État dans le département, de la police municipale, de la police rurale.
Des dispositions particulières régissent les communes à police étatisée, certaines communes de la région parisienne et celles des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

Nature des pouvoirs de police du maire

Les pouvoirs de police municipale

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publics. L'article L. 2212-2 du CGCT énumère les domaines dans lesquels le maire exerce ses pouvoirs de police (sûreté et commodité du passage dans les rues, répression des atteintes à la tranquillité publique, maintien du bon ordre dans les endroits où se font les grands rassemblements de personnes, inspection sur la fidélité du débit des denrées qui se vendent au poids, prévention et distribution des secours nécessaires pour faire cesser les accidents, incendies, inondations, éboulements de terre...) ;

Le maire confie les tâches relevant de sa compétence aux agents de police municipale qui les exécutent, dans la limite de leurs attributions, sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale. Ces agents exercent leurs fonctions sur le territoire de la commune dans les conditions prévues du quatrième au septième alinéas de l'article 21 du Code de procédure pénale *(article L. 2212-5 du CGCT).*
Lorsqu'un service de police municipale comporte au moins cinq emplois de police municipale, le maire doit conclure une convention avec le représentant de l'État dans le département après avis du procureur de la République. En l'absence de convention, les missions de police municipale ne peuvent s'exercer qu'entre 6 heures et 23 heures à l'exception des gardes statiques des bâtiments municipaux et de la surveillance des fêtes et réjouissances organisées par la commune *(article L. 2212-6 du CGCT).* Le décret n° 2000.275 du 26 mars 2000 détermine les clauses de la convention type et la circulaire NOR/INT/D0000071/C du 6 avril 2000 commente les dispositions de ce décret.
Lors d'une manifestation exceptionnelle, à l'occasion d'un afflux important de population ou en cas de catastrophe naturelle, les maires de communes limitrophes ou appartenant à une même agglomération peuvent, en matière de police administrative, utiliser en commun les moyens et effectifs de la police municipale pendant une durée déterminée. Cette utilisation est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département d'après les propositions des maires des communes concernées *(article L. 2212-9 du CGCT).*

Les pouvoirs de police portant sur des objets particuliers

Les pouvoirs de police du maire portant sur des objets particuliers s'exercent dans un très grand nombre de domaines.
En matière de **circulation et de stationnement** le maire exerce ses pouvoirs sur les routes nationales, sur les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations sous réserve des pouvoirs revenant au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation. A cet effet il prend, par arrêté motivé, les mesures qui s'imposent eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement ainsi que celles qui apparaissent nécessaires en matière de stationnement et d'accès à certaines voies *(articles L. 2213-1 à L 2213-6 du CGCT).*
Le maire assure, notamment, la **police des funérailles et des lieux de sépultures** et veille à ce que toute personne décédée soit ensevelie et inhumée décemment sans distinction de culte ni de croyance *(articles L. 2213-7 et suivants du CGCT).* Dans le chapitre consacré aux services publics locaux (pompes funèbres) il est traité de la police des funérailles et des sépultures ainsi que de la police des convois mortuaires.
Par ailleurs, le maire assure la **police des ports maritimes communaux, celles des baignades et de certaines activités nautiques** et établit les règlements qui s'imposent dans le cadre des dispositions en vigueur *(articles L. 2213-22 et L. 2213-23 du CGCT).*

D'autre part, il prescrit la réparation ou la démolition des murs, bâtiments ou édifices menaçant ruine dans les conditions prévues au Code de la construction et de l'habitation *(articles L. 511-1 à L. 511-4),* les travaux de remise en état de terrains, le ramonage des cheminées et fourneaux des maisons, usines, etc., l'entourage des puits et des excavations présentant un danger pour la sécurité publique *(articles L. 2213.24 à L. 2213.27 du CGCT).*

En outre, il surveille la **salubrité** des rivières, ruisseaux, étangs, etc., ordonne les mesures d'assainissement ou de suppression des mares communales et prescrit aux propriétaires de mares ou de fossés à eaux stagnantes de prendre toutes dispositions pour faire cesser les causes d'insalubrité *(articles L. 2213-29 à L. 2213.31 du CGCT).*
Toute commune peut avoir un ou plusieurs gardes champêtres lesquels sont chargés, dans le territoire pour lequel ils sont assermentés, de rechercher les contraventions aux règlements et arrêtés de police municipale et de dresser les procès-verbaux constatant les contraventions *(articles L. 2213-16 et suivants du CGCT).*
En cas d'urgence, ou pour renforcer dans un but d'ordre public local, la mesure prise par l'autorité supérieure de police, le maire peut être appelé à intervenir, au titre de son pouvoir de police municipale générale, en complément des polices spéciales étatiques.
intervenir, au titre de son pouvoir de police municipale générale, en complément des polices spéciales étatiques.

Les pouvoirs de police du maire exercés au nom de l'État

Le maire est chargé, sous l'autorité du représentant de l'État dans le département, de l'exécution des mesures de sûreté générale et des fonctions spéciales qui lui sont attribuées par les lois, par exemple de l'application de la loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979 sur la publicité, les enseignes *(article L. 2122-27 du CGCT).*
En cas d'urgence, ou pour renforcer dans un but d'ordre public local, la mesure prise par l'autorité supérieure de police, le maire peut être appelé à intervenir au titre de son pouvoir municipal, en complément des polices spéciales étatiques (par exemple la police spéciale des monuments historiques et des sites naturels).

Le maire, officier de police judiciaire

Le maire, ainsi que ses adjoints, ont la qualité d'officier de police judiciaire, conformément aux dispositions de l'article 16 (1°) du Code de procédure pénale *(article L. 2122-31 du CGCT).* L'exercice de ce pouvoir s'effectue sous le contrôle du procureur de la République.
Ils peuvent, en particulier sur les instructions du procureur de la République *(article 41 du Code de procédure pénale)* ou du juge d'instruction *(article 81, alinéa 6 du Code de procédure pénale),* être amenés à diligenter des enquêtes sur la personnalité des personnes poursuivies ainsi que sur leur situation matérielle, familiale ou sociale.
En pratique, ces missions sont surtout confiées aux maires des communes où il n'existe pas d'autres officiers de police judiciaire.

Étendue des pouvoirs du maire

Le champ d'application des pouvoirs de police du maire est très vaste. Les pouvoirs de police du maire se combinent assez souvent avec les polices spéciales faisant intervenir d'autres autorités (préfet et autorités judiciaires notamment).
En plus des pouvoirs énumérés précédemment, les compétences de police du maire portent sur le domaine public (autorisation de stationnement et permission de voirie), les foires et marchés de détail, les manifestations, les spectacles, les réunions, certaines professions (marchands ambulants...), les débits de boissons, les accidents naturels, les animaux dangereux, la salubrité et la sécurité des immeubles, la salubrité des denrées alimentaires, les aliénés, etc.
Il convient de préciser que l'article L. 911.11 du Code rural constitue le fondement juridique des pouvoirs de police du maire en ce qui concerne les animaux dangereux et errants qu'ils appartiennent à des espèces domestiques ou non domestiques *(loi n° 99.5 du 6 janvier 1999).* Le maire peut agir, soit de sa propre initiative, soit à la demande de toute personne concernée. L'arrêté portant placement de l'animal devra se fonder sur des éléments de fait ou de droit et ne pourra intervenir qu'en cas d'inexécution des mesures que le maire a prescrites au propriétaire ou au gardien de l'animal concerné.

Caractères et limites des pouvoirs de police du maire

L'article L. 2211-1 du CGCT précise que le maire concourt par son pouvoir de police à l'exercice des missions de sécurité publique. Ce pouvoir ne peut ni être partagé avec le conseil municipal *(CE, 20 février 1946 CAUCHOIS),* ni délégué (en cas d'exploitation d'un service public par une personne privée), ni faire partie des compétences transférées dans le cadre de la coopération intercommunale. En outre, dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés au titre de la police municipale, le maire n'est pas soumis au contrôle de l'assemblée délibérante. Toute délibération du conseil municipal, en matière de police, autre qu'un simple vœu, se trouverait entachée d'illégalité *(CE, 6 mai 1949 HAMON).* Cependant, l'intervention du conseil municipal a été prévue dans des domaines particuliers, tel celui de l'établissement du règlement sanitaire par exemple.

Si le champ d'action du maire, en matière de police, est très vaste, il connaît cependant certaines limites. Tout d'abord, le CGCT dispose en son article L. 2122.24 que le maire exerce ses attributions *« sous le contrôle administratif du représentant de l'État dans le département »*. Par ailleurs, l'article L. 2215-1 prévoit l'intervention du préfet dans le domaine de la police municipale. C'est ainsi que le représentant de l'État peut prendre toutes mesures relatives au maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques dans tous les cas où il n'y aurait pas été pourvu par les autorités municipales. Toutefois, lorsque les mesures en cause n'intéressent qu'une seule commune, le préfet ne peut intervenir qu'après mise en demeure adressée au maire sans résultat. Par ailleurs, si le maintien de l'ordre public est menacé dans deux ou plusieurs communes limitrophes, le préfet peut se substituer, par arrêté motivé, aux maires des communes concernées pour réprimer les atteintes à la tranquillité publique, maintenir le bon ordre dans les endroits où il se fait des grands rassemblements de personnes et assurer la police des baignades et des activités nautiques. Enfin, le représentant de l'État dans le département est seul compétent pour prendre les mesures relatives à l'ordre, à la sûreté et à la salubrité publics dont le champ d'application excède le territoire d'une commune.

Responsabilité civile

La commune voit sa responsabilité supprimée ou atténuée lorsqu'une autorité relevant de l'État s'est substituée illégalement au maire pour mettre en œuvre des mesures de police *(article L. 2216-1 du CGCT)*.
Les communes sont civilement responsables des dommages qui résultent de l'exercice des attributions de police municipale. Leur responsabilité est atténuée lorsque le dommage résulte en tout ou partie de la faute d'un agent ou du mauvais fonctionnement d'un service ne relevant pas de la commune *(article L. 2216-2 du CGCT)*. Toutefois, à défaut de mise en cause soit par la victime, soit par la commune, cette dernière demeure seule et définitivement responsable.

DOCUMENT n° 6

LOI HANDICAP

HANDICAP ET ACCESSIBILITÉ

Principales obligations des collectivités

L'ESSENTIEL

Echéances
La loi du 11 février 2005 représente un arsenal juridique imposant un certain nombre d'obligations aux collectivités territoriales particulièrement lourdes, dont les délais de mise en œuvre ou de mise en conformité arrivent, pour certaines, à échéance.

Bâtiment et transport
Le principe général d'accessibilité à tous s'impose, quel que soit le type de handicap, dans tous les types d'habitats, et doit être impérativement pris en compte dans l'intégralité de la chaîne de déplacement.

Services de communication
La loi pose l'obligation pour les services de communication publique mis en ligne par l'Etat, les collectivités territoriales et les établissements publics qui en dépendent, d'être accessibles aux personnes handicapées.

UNE ANALYSE DE
Samuel DYENS, directeur général adjoint des services du conseil général du Gard, chargé d'enseignement à l'université de Nîmes et à l'école des avocats

RÉFÉRENCES

- **Code de l'action sociale et des familles (CASF),** art. L.111-7, L.114-1.
- **Code de la construction et de l'habitation (CCH),** art. R.111-18, R.111-19-1.
- **Code général des collectivités territoriales (CGCT),** art. L.2143-3.
- **Loi n° 2005-102 du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- **Décret n° 2009-1367 du 6 novembre 2009** portant création du comité interministériel du handicap.
- **Décret n° 2009-1272 du 21 octobre 2009** relatif à l'accessibilité des lieux de travail aux travailleurs handicapés.
- **Décret n° 2009-723 du 18 juin 2009** relatif à la procédure de dérogation visant à autoriser les travaux nécessaires à l'accessibilité de personnes handicapées à un logement existant.
- **Décret n° 2009-546 du 14 mai 2009** créant un référentiel d'accessibilité des services de communication publique en ligne.
- **Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- **Décret n° 2006-1287 du 20 octobre 2006** relatif à l'exercice du droit de vote par les personnes handicapées.
- **Décret n° 2006-138 du 9 février 2006** relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.
- **Décret n° 95-260 du 8 mars 1995** relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.
- **Arrêté du 21 octobre 2009** relatif au référentiel général d'accessibilité pour les administrations

Site internet : www.references.modernisation.gouv.fr.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a constitué une réforme de grande ampleur particulièrement attendue. Pour répondre aux exigences issues d'une définition large du handicap (1), elle se structure autour de trois principes directeurs : d'une part, la rénovation du cadre institutionnel dans une logique de proximité, de simplification administrative, de clarification des compétences et d'association des usagers ; d'autre part, la garantie aux personnes handicapées des moyens financiers de leur autonomie ; enfin, la volonté de rendre effectif l'accès à la cité en renforçant l'obligation d'accessibilité du cadre bâti et des transports, en améliorant l'accès des personnes handicapées à l'éducation, à l'emploi et à la vie sociale.

Dans le cadre de ce troisième principe, et parce que « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté », l'article 2 de la loi du 11 février 2005 renforce l'obligation d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, en fixant en la matière un cadre réglementaire dans différents domaines : scolarité, emploi, logement, établissement recevant du public (ERP), transport…

Cet arsenal juridique vient imposer un certain nombre d'obligations aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics particulièrement lourdes, et dont les délais de mises en œuvre ou de mise en conformité arrivent, pour certaines, à échéance.

La mise en œuvre juridique et opérationnelle de la loi a connu une accélération certaine en 2009, et encore très récemment. Ainsi, par exemple, le décret du 6 novembre 2009 vient créer le comité interministériel du handicap. Présidé par le Premier ministre, composé des ministres chargés directement et indirectement de la mise en œuvre de la loi, le comité interministériel du handicap est chargé de définir, coordonner et évaluer les politiques conduites par l'Etat en direction des personnes handicapées, ainsi que les actions conduites en application de l'article L.114-1 du Code de l'action sociale et des familles (CASF) : « Toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens, ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté. L'Etat est garant de l'égalité de traitement des personnes handicapées sur l'ensemble du territoire et définit des objectifs pluriannuels d'actions. » D'autres mesures réglementaires sont venues compléter le dispositif existant, et parfois modifier les premières

À NOTER
La mise en œuvre juridique et opérationnelle de la loi de 2005 a connu une accélération en 2009.

mesures d'application de l'année 2006 (2). A côté des obligations des collectivités territoriales dans la mise en œuvre de la loi, en termes de prestations directes aux personnes handicapées (3), il est intéressant de faire le point sur les principales obligations pesant sur les collectivités territoriales et leurs établissements publics, en matière d'accessibilité au cadre bâti (I), aux modes et voies de transport (II), ainsi qu'aux services de communication publique en ligne (III) (4).

I. Accessibilité aux bâtiments

C'est l'article L.111-7 du Code de la construction et de l'habitation (CCH) qui dispose clairement le sens et la portée du principe général d'accessibilité. Ainsi, il pose le principe de «l'accessibilité à tous», et notamment aux personnes handicapées quel que soit le type de handicap, des locaux d'habitation, des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des lieux de travail. Il faut attirer l'attention des responsables territoriaux sur le caractère global de cette disposition, et sur les conséquences opérationnelles lourdes qu'elle engendre, en ce qu'elle fixe un principe de l'accessibilité, non seulement des dispositions architecturales et des aménagements, mais également des équipements intérieurs et extérieurs de ces différentes catégories d'établissements ou locaux. Mais aussi en ce qu'elle pose le principe de l'accessibilité pour l'ensemble des handicaps, «notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique», et non pour le seul handicap physique traditionnellement visé.

A. Rôle primordial des structures consultatives

Commission pour l'accessibilité des personnes handicapées (CAPH)

L'article 46 de la loi de 2005 (art. L.2143-3 du Code général des collectivités territoriales – CGCT) avait fixé le principe de la création d'une commission d'accessibilité afin d'assurer une prise de conscience des élus locaux sur la problématique du handicap, mais aussi pour avoir un outil de concertation et de programmation des travaux à effectuer et des mesures à prendre.

L'article 98. 6 de la loi du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allégement des procédures est venu modifier cet article. Désormais, dans les communes de 5 000 habitants et plus, doit être créée une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées, sous la présidence du maire.

Cette commission, composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et représentants des personnes handicapées, dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant (5). Ce rapport peut ainsi comporter des propositions de programmes d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus… Il revient aussi à cette commission d'organiser un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées. Ainsi, cette commission s'inscrit dans une logique plus globale d'amélioration du cadre de vie. Elle joue un rôle consultatif et ne dispose pas de pouvoir de décision ou de coercition. Toutefois, le recours à ses connaissances et à son expertise pourra être sollicité en tant que de besoin lors de l'élaboration des schémas directeurs et des plans de mise en accessibilité.

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Cette création est une simple faculté pour les EPCI de moins de 5 000 habitants.

Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

Instance traditionnelle, la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est l'organisme compétent, à l'échelon du département, pour donner des avis à l'autorité investie du pouvoir de police. Outre qu'elle exerce sa mission dans le domaine de la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP et les immeubles de grande hauteur (6), elle s'assure de l'accessibilité aux personnes handicapées, notamment en se prononçant sur les demandes de dérogation aux obligations existant en la matière (dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des logements, des ERP ou des lieux de travail, par exemple).

À NOTER
La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les EPCI compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus.

En outre, l'article 2 du décret du 30 août 2006 prévoit, en son sein, la création d'une sous-commission départementale pour l'accessibilité des personnes handicapées.

B. Accessibilité aux logements

De nombreuses collectivités territoriales et EPCI peuvent être concernés à ce titre. Sont visées les constructions neuves, comme celles déjà existantes. Ainsi, est considéré comme un bâtiment d'habitation collectif tout bâtiment dans lequel sont superposés, même partiellement, plus de deux logements distincts desservis par des parties communes bâties (art. R.111-18 du CCH).

En ce qui concerne les bâtiments neufs, les bâtiments d'habitation collectifs et leurs abords doivent être construits et aménagés de façon à être accessibles aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap. Cette obligation d'accessibilité porte notamment sur les circulations communes intérieures et extérieures, une partie des places de stationnement automobile, les logements, les ascenseurs, les locaux collectifs et leurs équipements.

Par ailleurs, l'objectif clairement affiché est de permettre à un habitant ou à un visiteur handicapé, avec la plus grande autonomie >

(1) Selon l'article 2 de la loi du 11 février 2005: «constitue un handicap toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant».
(2) On peut notamment citer le décret n°2006-1287 du 20 octobre 2006, pris en application des articles 72 et 73 de la loi de 2005.
(3) La gestion des MDPH, la mise en place du schéma départemental quinquennal en faveur des personnes handicapées, l'attribution et le versement de la prestation de compensation du handicap pour le département, par exemple.
(4) L'accessibilité à l'emploi public fera l'objet d'une prochaine analyse.
(5) Ce rapport doit être transmis au représentant de l'Etat dans le département, au président du conseil général, au conseil départemental consultatif des personnes handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.
(6) Art. 1er du décret n°95-260 du 8 mars 1995, modifié sur ce point par le décret n°2006-1089 du 30 août 2006, pour l'ensemble de ses champs de compétence.

possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer et de communiquer. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des autres publics ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente (CCH, art. R.111-18-1). C'est par arrêté ministériel que sont fixées les obligations auxquelles doivent satisfaire les constructions et les aménagements propres à assurer l'accessibilité de ces bâtiments et de leurs abords. En ce qui concerne les bâtiments d'habitation collectifs déjà existants, le CCH distingue deux situations.

En ce qui concerne les travaux de rénovation de portée limitée, le propriétaire a l'obligation de rendre accessibles ou adaptés les locaux et équipements touchés par les travaux lorsqu'ils jouent un rôle dans l'accessibilité du bâtiment (CCH, art. R.111-18-8).

Si des travaux d'extension dans des logements collectifs existants entraînent de nouvelles parties communes ou de nouveaux logements, les normes d'accessibilité posées pour les bâtiments neufs leur sont applicables, les autres parties du bâtiment n'ayant pas à être modifiées (CCH, art. R.111-18-9).

À NOTER
Une collectivité ne peut accorder une subvention pour la construction, l'extension ou la transformation du gros œuvre d'un bâtiment que si le maître d'ouvrage a produit un dossier relatif à l'accessibilité.

Dans le même esprit, rappelons que l'article 41-IV de la loi de 2005 dispose qu'une collectivité publique ne peut accorder une subvention pour la construction, l'extension ou la transformation du gros œuvre d'un bâtiment soumis aux dispositions des articles L.111-7-1 à L.111-7-3 du CCH que si le maître d'ouvrage a produit un dossier relatif à l'accessibilité. Elle doit exiger le remboursement de cette subvention si le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de lui fournir l'attestation de prise en compte des règles concernant l'accessibilité (CCH, art. L.111-7-4). Ceci explique que les dérogations à ces règles (7) relèvent de la compétence préfectorale, qui doit les interpréter strictement (8).

C. Accessibilité aux établissements recevant du public (ERP)

Sont visés ici les ERP tels que définis par l'article R.123-2 du CCH, à savoir tous les bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non. Sont donc directement concernés les collectivités territoriales et leurs établissements publics (9).

En application de l'article R.123-19 du CCH, les ERP sont, en outre, quel que soit leur type, classés en catégories, d'après l'effectif du public et du personnel (10).

Comme pour les bâtiments d'habitation, le CCH distingue deux hypothèses. Les ERP nouveaux et les installations ouvertes au public doivent être accessibles aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap. L'obligation d'accessibilité porte sur les parties extérieures et intérieures des établissements et installations et concerne les circulations, une partie des places de stationnement automobile, les ascenseurs, les locaux et leurs équipements (CCH, art. R.111-19-1). Toutefois, en cas d'impossibilité technique résultant de l'environnement du bâtiment, le préfet peut accorder des dérogations.

Pour la mise aux normes des ERP existants, ces derniers doivent être tels que toute personne handicapée puisse y accéder, y circuler et y recevoir les informations qui y sont diffusées, dans les parties ouvertes au public. L'information destinée au public doit être diffusée par des moyens adaptés aux différents handicaps. Pour atteindre ces objectifs, le CCH fixe des délais de mise en conformité pour le respect des normes d'accessibilité, qui varient selon le type d'établissement concerné. Ainsi, avant le 1er janvier 2015, tous les ERP devront être adaptés ou aménagés (11). De plus, afin de préparer cette mise en accessibilité, le CCH a prévu que les ERP classés dans les deux premières catégories devront réaliser un diagnostic, au plus tard le 1er janvier 2010, pour évaluer les travaux à réaliser afin de respecter les normes d'accessibilité; ce diagnostic devant également établir un coût prévisible des travaux. Ce document devra être mis à disposition des usagers. Ce diagnostic doit être réalisé au plus tard le 1er janvier 2011 pour les ERP des 3e et 4e catégorie.

Par ailleurs, le décret du 18 juin 2009 (12) est venu préciser les modalités d'application de l'article L.123-5 du Code de l'urbanisme. Aux termes de cet article, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut « accorder des dérogations à une ou plusieurs règles du plan local d'urbanisme ou du document d'urbanisme en tenant lieu pour autoriser des travaux nécessaires à l'accessibilité des personnes handicapées à un logement existant ». Le nouveau décret prévoit que, dans cette hypothèse, la demande doit être accompagnée d'une note précisant la nature des travaux pour lesquels une dérogation est sollicitée, afin de justifier que ces travaux sont nécessaires pour permettre l'accessibilité du logement à des personnes handicapées (13).

D. Accessibilité des lieux de travail

Conformément à l'article L.111-7 du CCH, les lieux de travail doivent être accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées, quel que soit le type de handicap. A ce titre, le décret du 21 octobre 2009 (14) vient préciser les modalités d'application de cette obligation. Ainsi, les lieux de travail, y compris les locaux annexes, aménagés dans un bâtiment neuf ou dans la partie neuve d'un bâtiment existant doivent être accessibles.

Ils seront considérés comme tels lorsque les personnes handicapées pourront « accéder à ces lieux, y circuler, les évacuer, se repérer, communiquer, avec la plus grande autono-

(7) Concernant les constructions privées, il faut rappeler que le Conseil d'Etat est venu censurer ce décret du 17 mai 2006, en ce qu'il avait prévu des possibilités de dérogation à ces règles pour les constructions neuves, alors que l'intention du législateur était clairement de ne les prévoir que pour les constructions existantes (CE 21 juillet 2009, « Association nationale pour l'intégration des personnes handicapées moteurs », req. n°295382).
(8) Décret n°2009-500 du 30 avril 2009, et notamment son article 2 qui prévoit que le préfet peut également accorder des dérogations « pour des programmes de logements destinés à l'occupation temporaire ou saisonnière dont la gestion et l'entretien sont assurés de façon permanente, sous réserve de la réalisation, dans le même programme, d'un pourcentage de logements offrant des caractéristiques d'accessibilité dès la construction ».
(9) Entrent dans ce champ la plupart des salles municipales accueillant du public, les collèges pour les départements, les lycées pour les régions...
(10) La 1re catégorie vise les ERP au-dessus de 1500 personnes; la 2e catégorie, ceux de 701 à 1500 personnes; la 3e catégorie ceux de 301 à 700 personnes; la 4e catégorie ceux de 300 personnes et au-dessous; la 5e catégorie, les établissements visés à l'article R.123-14 du CCH.
(11) Le délai est ramené au 31 décembre 2010 pour les parties de bâtiments des préfectures délivrant des prestations au public, ainsi que les parties ouvertes au public des établissements d'enseignement supérieur appartenant à l'Etat.
(12) Décret n°2009-723 du 18 juin 2009.
(13) Ce décret prévoit aussi que la même note justificative est requise pour les dossiers de déclaration préalable (art.2, III) et qu'une demande de dérogation entraîne dans certains cas une majoration du délai d'instruction d'un mois (art.2, I).
(14) Décret n°2009-1272 du 21 octobre 2009.

mie possible» (15). Ces lieux doivent être conçus de manière à permettre l'adaptation des postes de travail aux personnes handicapées ou à rendre ultérieurement possible cette adaptation. Toutefois, des dérogations pourront être accordées par le préfet, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, en cas d'impossibilité technique.

En termes de délai de mise en œuvre, le décret commenté prévoit deux situations. Ce dispositif s'appliquera pour les opérations de construction d'un bâtiment neuf ou d'une partie neuve d'un bâtiment existant pour lesquelles une demande de permis de construire ou, le cas échéant, une déclaration préalable est déposée plus de six mois après la date de publication du décret (soit le 21 avril 2010). Il ne s'appliquera aux opérations de construction d'un bâtiment neuf ou d'une partie neuve d'un bâtiment existant ne nécessitant ni permis de construire ni déclaration préalable, que pour celles dont le début des travaux est postérieur de plus de six mois à la date indiquée ci-dessus (le 21 octobre 2010).

À NOTER
La chaîne du déplacement, c'est-à-dire l'accessibilité totale aux services de transports collectifs notamment, doit être réalisée au 1er février 2015.

II. Accessibilité aux modes et voies de transport

Dans le domaine des déplacements, la loi du 11 février 2005, a innové en imposant que soit traitée l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience.

Ainsi, son article 45-I dispose-t-il que «la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite». Cela implique concrètement que les différents acteurs, notamment publics, coresponsables du cadre de vie doivent ainsi veiller, chacun en ce qui le concerne, à supprimer ou réduire les obstacles environnementaux à l'accessibilité. Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de «conception universelle» (16) et d'accessibilité de tout par tous. Pour cela, elle doit être cohérente, sans obstacle, sans discontinuité et utilisable en toute sécurité. L'usager doit être placé au centre de la démarche de conception et d'exploitation des espaces pour répondre à ses besoins de déplacement et d'usage. Cette chaîne du déplacement, c'est-à-dire l'accessibilité totale aux services de transports collectifs notamment, doit être réalisée au 1er février 2015.

A. Schéma directeur des services de transports publics

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public, au sens de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (17), ou le Syndicat des transports d'Ile-de-France prévu à l'article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 (18) ont dû élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables (19), dans les trois ans à compter de la publication de la loi, soit au 12 février 2008.

Sont concernés par cette obligation, à titre principal, les services de transports urbains organisés à l'intérieur des périmètres de transports urbains (20), qui relèvent, selon le cas, de communes, de groupements de communes ou de syndicats mixtes. Il en va de même pour les services de transports non urbains d'intérêt départemental, qui relèvent du conseil général, hors périmètre de transports urbains (21), ainsi que les services de transport d'intérêt régional, qui relèvent du conseil régional (22).

L'objet de ce schéma directeur est de fixer la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect des délais, et de définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente (23). Il faut alerter les responsables locaux sur le caractère impérieux de ces dispositions, la directive d'application du 13 avril 2006 précitée parlant, en la matière, d'une véritable «obligation de résultat».

B. Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Les communes (ou les EPCI), à l'initiative du maire (ou du président), doivent établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics qui «porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'EPCI» (24). Ce document doit déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité, fixer les délais de réalisation, prévoir des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappeler les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement.

Signalons que ce plan de mise en accessibilité doit faire partie intégrante du plan de déplacements urbains (PDU) quand il existe. Ces plans devaient être établis dans un délai de trois ans suivant la date de publication du décret n° 2006-1657, soit au plus tard le 23 décembre 2009.

Ce plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration (25). La >

(15) Art. 1er, décret n° 2009-1272 précité.
(16) Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite, NOR: E/Q/UT/06/11470/X.
(17) La «Loti», n° 82-1153, 30 déc. 1982 modifiée.
(18) Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.
(19) Cette obligation a été étendue aux exploitants d'aérodromes et à certains gestionnaires de gares maritimes en fonction de l'importance de leur trafic.
(20) Art. 27 de la Loti.
(21) Ils comprennent des services réguliers et des services à la demande de transport routier, y compris les transports scolaires définis à l'article L.213-11 du Code de l'éducation.
(22) Comprenant les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional mentionnés à l'article 29 de la Loti et les services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée entre la région et la SNCF.
(23) Dans le même délai que celui fixé pour la mise en place du schéma directeur (soit au 12 février 2008).
(24) Art. 45 de la loi du 11 février 2005.
(25) La commune ou l'EPCI informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (ou le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité en l'absence d'une telle commission).

commune porte sa décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois (26). Ce plan doit faire l'objet d'une approbation par l'organe délibérant de la collectivité porteuse, par une délibération qui fixe la périodicité de l'évaluation de son application, ainsi que la périodicité et les modalités de sa révision (27).

Les prescriptions techniques pour assurer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ont été déterminées par un autre décret du 21 décembre 2006 (28). Aux termes de ce décret, les aménagements destinés à assurer aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et des autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques fixées en son article 2 (29).

A NOTER
Le plan de mise en accessibilité doit faire partie intégrante du plan de déplacements urbains et devait être établi le 23 décembre 2009.

C. Mise aux normes du « matériel roulant »

C'est le très important décret du 9 février 2006 (30) qui fixe, pour chaque catégorie de matériel roulant, les modalités d'application du II de l'article 45 de la loi de 2005 qui dispose que: « tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Le « matériel roulant » concerné est précisément défini. Il s'agit des véhicules de transport routier de voyageurs (autobus, autocars et autres véhicules), rames de transport guidé (métro et tramways urbains) et de transport guidé et ferroviaire. Les différentes catégories de personnes dont il convient d'assurer l'accessibilité sont également définies. Il s'agit des personnes handicapées au sens de l'article L.114 du CASF et des personnes à mobilité réduite visées par la directive communautaire du 20 novembre 2001 (31). Selon cette directive, les personnes à mobilité réduite sont « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) » (32).

Cette mise aux normes doit être achevée au 1er février 2015. Devant la lourdeur évidente des investissements à réaliser, on ne peut qu'alerter les gestionnaires locaux sur l'impérieuse programmation pluriannuelle qu'une telle obligation implique (33). Rappelons enfin que depuis le 1er juillet 2007, l'aménagement, notamment des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun, doit être réalisé afin de permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible (34).

III. Accessibilité des services de communication publique en ligne

L'article 47 de la loi du 11 février 2005 pose l'obligation pour les services de communication publique mis en ligne par l'Etat, les collectivités territoriales et les établissements publics qui en dépendent d'être accessibles aux personnes handicapées. Cette obligation concerne l'accès à tout type d'information sous forme numérique, quels que soient les moyens d'accès, les contenus et le mode de consultation. Par exemple, il peut s'agir de dispositifs permettant, en cliquant sur une touche spécialement prévue à cet effet, d'accroître la taille des caractères pour les personnes mal voyantes ou d'augmenter le son pour les malentendants. Cette obligation a fait l'objet d'un décret d'application daté du 14 mai 2009 (35).

Ce texte arrête le principe d'un référentiel d'accessibilité qui fixe, pour l'Etat, les collectivités territoriales et les établissements publics, les règles techniques, sémantiques, organisationnelles et ergonomiques que doivent respecter leurs services de communication publique en ligne afin d'assurer aux personnes handicapées la réception et la compréhension de tout type d'information diffusée sous forme numérique, de leur permettre d'utiliser ces services et, le cas échéant, d'interagir avec ces derniers.

Ce référentiel s'applique aux différents types de handicap et aux différentes technologies mises en œuvre par les services de communication publique en ligne, en particulier l'internet, le téléphone et la télévision (36).

En termes d'échéance, les services de communication publique en ligne des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent doivent être mis en conformité avec le référentiel d'accessibilité dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret, soit au 14 mai 2012 (37).

Dès lors qu'il constatera le défaut de conformité au référentiel d'accessibilité, le préfet, en ce qui concerne les services déconcentrés, les collectivités territoriales ou les établissements publics qui en dépendent, mettra en demeure l'autorité administrative compétente de se mettre en conformité avec le référentiel précité dans un délai qui ne pourra excéder six mois. Passé ce délai, le ou les services de communication publique en ligne non conformes seront inscrits sur une liste des services non conformes qui sera publiée.

Au titre de leurs obligations en la matière, les collectivités et leurs établissements publics devront inclure dans le contenu de la formation continue de leurs personnels intervenant sur les services de communication publique en ligne un enseignement théorique et pratique sur l'accessibilité des services de communication publique en ligne aux personnes handicapées et sur la conformité aux règles et standards nationaux et internationaux en cette matière. Le référentiel général d'accessibilité a été créé par le très récent arrêté du 21 octobre 2009 (38). ■

(26) Lorsque le plan est élaboré à l'initiative d'un EPCI, cet affichage est réalisé au siège de l'EPCI et dans les mairies des communes membres de cet établissement.
(27) Art. 2 du décret 2006-1657.
(28) Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.
(29) Pour un détail extrêmement précis de ces spécifications techniques, il convient de se reporter à l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 (JO du 3 février 2007).
(30) Décret n° 2006-138 du 9 février 2006.
(31) Directive n° 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE.
(32) Voir point 2-21 de l'annexe 7 de la directive précitée.
(33) Le décret du 9 février 2006 a été approfondi et utilement précisé par un arrêté du 3 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (JO du 12 mai 2007).
(34) Art. 1er du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006.
(35) Décret n° 2009-546 du 14 mai 2009 pris en application de l'article 47 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005.
(36) Il décrit les modalités de contrôle permettant aux collectivités publiques de vérifier que leurs services de communication publique en ligne sont bien conformes à ces règles.
(37) Ce délai est réduit à deux ans pour les services de communication publique en ligne de l'Etat et des établissements publics qui en dépendent.
(38) Arrêté du 21 octobre 2009.

DOCUMENT n° 7

Campagnes d'affichages, aménagements routiers, sensibilisation des scolaires, création de pistes de sécurité routière, chartes ou codes de la rue... les collectivités ne ménagent pas leur effort pour prendre à bras-le-corps la préoccupation de la sécurité routière. Un vrai brevet de bonne conduite.

Bruno Cohen-Bacrie • cohenbac@free.fr

Sécurité routière : sur la bonne voie

Connaissez-vous Toufo ? Ce personnage revêtant l'aspect d'un « *crash test dummy* » a été créé par des collégiens de Gironde. Sa particularité : il va effectuer tout ce qu'il ne faut pas faire. Les élèves lui expliquent qu'il a « *tout faux* » et lui montrent les bons réflexes, les consignes et les règles à respecter.

L'enfant dans la ville

À l'initiative du conseil général, les collégiens ont filmé six courts-métrages destinés à ceux qui doivent apprendre comment mieux vivre la route. Avec le DVD qui en résulte, le département dispose d'un outil pédagogique de référence, utilisé à chaque fois que le sujet de la sécurité routière est abordé dans un établissement scolaire ou chez un transporteur. En charge des collèges, les conseils généraux sont en première ligne pour faire face à cet enjeu de la sécurité routière.

Et il reste beaucoup à faire : la mortalité a reculé de 8,2 % en 2008, mais le nombre de personnes tuées est encore de 4 443. En Gironde, une équipe de la Direction des transports terrestres se déplace ainsi depuis une dizaine d'années dans les collèges et les écoles primaires du département desservis par le réseau départemental pour sensibiliser les jeunes élèves à la sécurité routière.

L'association Prévention routière crée d'ailleurs cette année une nouvelle catégorie dans ses écharpes d'or : le Prix spécial « L'enfant dans la ville ». Les collectivités ont en effet un rôle important à jouer afin de rendre les villes plus accueillantes et accessibles aux enfants.



© Emmanuelle Guillou - Fotolia.com

Du ludique à l'affiche...

Depuis janvier dernier, près de 3 000 élèves de l'Orne découvrent la 4e édition d'un jeu sur la sécurité routière. Inédite et interactive, cette version sous forme de concours promet aux collégiens de passer un moment ludique et pédagogique, avec à la clé un stage de pilotage à l'école de karting d'Aunay-les-Bois. Les élèves pouvaient y accéder sur *www.tavidado.orne.fr*, le site internet des 11-15 ans Ornais.

La Fédération française des motards en colère et le conseil général du Puy-de-Dôme interviennent, de leur côté, auprès des jeunes collégiens pour les sensibiliser à la conduite des scooters et cyclomoteurs. Des gants en cuir sont distribués, histoire de joindre le geste à la parole. La forme ludique, adaptée pour les collégiens, ne résume pas le ton de toutes les campagnes localement menées. Ainsi, la ville de Paris et la préfecture de police ont-elles récemment lancé une campagne de sécurité routière pour le moins percutante. Objectif : responsabiliser automobilistes, cyclistes, motards et piétons. Pendant un mois, des affiches de trois mètres de haut (sur 80 cm) représentant des silhouettes avec la tête en sang sont installées sur plusieurs axes de la capitales, accompagnées de six messages différents : « *20 conducteurs de deux-roues ont été tués à Paris en 2008* », « *16 piétons ont été tués en traversant irrégulièrement à Paris en 2008* »...

Radars pédagogiques en Seine-Maritime, création d'un collège départemental de la sécurité routière en Côte-d'Or ayant pour but, à la suite de chaque accident mortel sur le réseau routier départemental, de diligenter une enquête sur site, audit des seniors dans l'Ain... à l'évidence, les collectivités peuvent prétendre au brevet de bonne conduite. ■



DR

Yves Daniel, vice-président du conseil général de Loire-Atlantique

« Les gilets jaune fluo vont donc devenir le titre de transport scolaire pour les collégiens et les lycéens, dès la Toussaint »

« MOBILISER ET IMPLIQUER TOUS LES PARTENAIRES »

« Quand on m'a confié la responsabilité au conseil général des transports interurbains, le schéma de transport n'existait pas encore. Or, transport scolaire veut notamment dire sécurité des enfants. Des actions étaient déjà menées à l'échelle départementale pour sensibiliser les enfants au risque : sécurité des points d'arrêts, sensibilisation des collégiens en 6e et 4e avec des intervenants spécialisés. Lors de la mise en œuvre de loi rendant obligatoire les gilets jaunes dans les véhicules et sur les deux-roues hors agglomération, je me suis dit qu'il s'agissait d'une opportunité à saisir pour rendre le port de ce gilet également obligatoire pour les scolaires. À chaque fois, lors des accidents, on dit : « *Je n'ai pas vu l'élève !* ». Les gilets jaune fluo vont donc devenir le titre de transport scolaire pour les collégiens et les lycéens, dès la Toussaint, période durant laquelle 29 000 gilets seront distribués.

Le port du gilet vaut possession d'un titre. C'est le principe que nous avons posé. Son absence vaudra avertissement, même si nous ne laissons bien sûr pas d'enfant sur le bord de la route. Des « réticences » avaient été exprimées pour les ados il y a deux ou trois ans quand j'ai évoqué cette piste de travail. Avec cette mesure qui reçoit un bon accueil, on contribue désormais à l'éducation des parents, qui ont eux-mêmes déjà la responsabilité de leurs propres enfants, on fait le pari de faire évoluer notre culture dans ce domaine. Nous comptons mobiliser et impliquer tous les partenaires (parents, établissements, transporteurs, chauffeurs, syndicats de transport, délégués communaux, élus). On réfléchit d'ailleurs à une extension de cette mesure pour les écoles primaires. Et nous comptons beaucoup sur le relais médiatique pour relayer celle-ci ».

CHOLET EN PISTE

Inaugurée à l'automne dernier, la piste d'éducation routière de la communauté d'agglomération du Choletais (CAC) s'étend sur 5 000 m² et offre des équipements à taille réelle pour expérimenter la circulation des piétons et des deux-roues.

« *Notre objectif est de faire découvrir aux jeunes l'univers de la route, avec ses contraintes et ses dangers, de les éduquer à la conduite des deux-roues et d'instaurer une relation de confiance entre eux et les forces de l'ordre* », expliquait Jean Lelong, maire adjoint à la sécurité.

Pour financer ce projet de 187 500 euros, la collectivité a reçu le soutien de l'État (Fonds interministériel de prévention de la délinquance) et du conseil général du Maine-et-Loire. De nombreux partenaires se sont engagés dans cette réalisation (financements, présence, matériel, etc.).

Le Choletais
L'audace pour réussir

« LES COLLECTIVITÉS DOIVENT FACILITER L'ÉDUCATION ROUTIÈRE »

Pour contribuer efficacement à la lutte contre l'insécurité routière, toutes les collectivités doivent impérativement mettre en œuvre une politique globale à partir d'une analyse précise des facteurs de risques et d'accidents dans leurs communes et départements. Depuis sa création, il y a maintenant soixante ans, l'association Prévention routière n'a cessé de sensibiliser les collectivités aux différentes problématiques de sécurité routière et les associer à ses actions de prévention.

Tout d'abord, elles doivent développer et faciliter l'enseignement à l'éducation routière parce que les bons comportements s'acquièrent dès le plus jeune âge.
Elles doivent encourager et même concevoir un programme continu en matière d'éducation routière, adapté à chaque tranche d'âge.

Les collectivités doivent également, par des actions adaptées, informer et sensibiliser la population par des campagnes de communication. Parallèlement, elles doivent donner l'exemple en réduisant la sinistralité de leurs flottes de véhicules par la mise en place de plans de prévention spécifiques et adaptés. Par ailleurs, dans les communes qui en disposent, la police municipale peut jouer un rôle



DR

Pierre Gustin, délégué général Association Prévention routière

« Les collectivités doivent plus que jamais impliquer les jeunes, les associer aux actions de prévention »

important, non seulement pour faire respecter la réglementation, mais aussi pour mener des actions de prévention et de sensibilisation.

Enfin, les collectivités doivent plus que jamais impliquer les jeunes, les associer aux actions de prévention, comme par exemple dans les lieux festifs, dans le cadre de la lutte contre l'alcool au volant (opérations « Sam » — « Capitaine de Soirée »). Les conseils municipaux d'enfants ou de jeunes constituent des structures idéales pour faciliter leur participation.

DOCUMENT n° 8

GESTION DE LA VILLE ET SECURITE ROUTIERE

J.C. Desiré, D.Fleury, M.C.Montel

Les collections de l'INRETS - juillet 2001

SYNTHESE

Cette recherche de l'INRETS a été menée sur la Communauté Urbaine de Lille dans le cadre du Projet européen DUMAS (Developing Urban Management and Safety). Ce projet s'interroge sur les conditions de développement d'une gestion urbaine capable de prendre en compte et d'améliorer la sécurité routière. La recherche sur la Métropole Lilloise s'est centrée sur la gestion urbaine qui conduit à la mise en œuvre des actions de sécurité et sur les processus de leur élaboration.

Contexte urbain et Politiques urbaines

La coexistence de stratégies communales Cette recherche de l'INRETS a été menée sur la Communauté Urbaine de Lille dans le cadre du Projet européen DUMAS (Developing Urban Management and Safety). Ce projet s'interroge sur les conditions de développement d'une gestion urbaine capable de prendre en compte et d'améliorer la sécurité routière. La recherche sur la Métropole Lilloise s'est centrée sur la gestion urbaine qui conduit à la mise en œuvre différenciées et la recherche permanente de l'adhésion des communes à l'institution communautaire ne permet pas de lever les contradictions que porte en lui le modèle communautaire de développement urbain. En outre, la prolifération d'outils de planification urbaine et de programmation des investissements publics (SDDU, SDUC, DVA, PDU, POS, etc.) favorise la coexistence de politiques sectorielles parfois peu cohérentes.
Faute d'une véritable remise en cause de la place de l'automobile dans le modèle de développement de la métropole, la question de la sécurité routière reste cantonnée au stade de la gestion technique du réseau viaire. Elle ne constitue qu'une déclinaison de l'objectif plus général de la sécurité des personnes inscrit dans les documents de planification urbaine. Le coût économique et social de l'insécurité routière est rarement abordé. Ceci explique sans doute que la seule question de l'insécurité routière n'ait pas suffi à justifier la remise en cause de l'automobile dans la ville.

Acteurs locaux de la sécurité routière

A l'observation, il existe deux systèmes superposés de gestion locale de la sécurité routière dans la métropole lilloise. Le premier, concerne la gestion du réseau viaire et de la circulation et l'aménagement de l'espace public et du cadre de vie à l'intérieur de la communauté urbaine de Lille.
Il associe trois groupes d'acteurs : la population et les associations, les communes et la communauté urbaine. La demande sociale est difficile à appréhender en raison de positions contradictoires et ne semble pas se mobiliser massivement sur le thème de la sécurité routière proprement dit. La sectorisation du traitement communautaire de la sécurité routière est renforcée par l'organisation institutionnelle de la métropole.
L'éclatement des compétences relatives à la gestion de l'espace public entre la communauté urbaine (gestion de la voirie communale et communautaire) et les communes (pouvoir de police, éclairage public, espaces verts) tend à isoler la sécurité routière dans le champ de l'ingénierie routière développée par les services communautaires.

Le second système d'acteurs, identifié localement, a pour cadre la politique locale de sécurité routière, déclinaison à l'échelle départementale de la politique gouvernementale conduite par les services de l'Etat.
Privilégiant l'approche comportementale, cette politique réunit les services déconcentrés de l'Etat (Préfecture, services de l'Equipement), le conseil général, les forces de l'ordre, les professionnels et les associations concernés.
A l'échelle de la métropole, les deux systèmes cohabitent sans vraiment se rencontrer. Dans ces conditions la création par les services communautaires d'outils spécifiques et la forte sectorisation des interventions apparaissent comme une alternative à la complexité organisationnelle et à l'imbrication institutionnelle de la métropole mais qui ont pour effet de limiter fortement l'intégration de la sécurité routière aux autres champs de la gestion urbaine.
Instruments de la gestion de la sécurité routière dans la communauté urbaine de Lille.
L'analyse des actions mises en œuvre révèle qu'aucun des systèmes précédents ne débouche réellement sur une politique globale de sécurité routière à l'échelle de la métropole.
A l'instar du Conseil Général, la communauté urbaine tend à privilégier les aspects se rapportant directement à ses domaines de compétences et missions de services intercommunaux. Pour ces deux collectivités, c'est d'abord leur responsabilité en matière de gestion du réseau viaire qui justifie la constitution de compétences propres et d'outils de suivi en matière de sécurité routière.
L'action de sécurité est médiatisée par des concepts techniques plus directement opérationnels. La réduction systématique de la vitesse, quand les conditions d'évitement des conflits ne sont pas réalisées, est le premier d'entre eux. D'autres sont aussi liés à la sécurité – développement de l'éco-mobilité, hiérarchisation des réseaux, boulevard urbain....- mais nécessitent d'être « revisités » en particulier en matière de prévention des accidents.
L'élaboration du plan de déplacements urbains apparaît comme une étape importante dans l'histoire de la politique communautaire et de la gestion de la sécurité routière, marquée ici par l'irruption de la théorie du développement durable appliquée à l'organisation des transports et à l'aménagement du territoire dans la métropole. Pour la première fois, le thème de la sécurité routière figure dans un document d'orientation portant sur les conditions de développement futur de la métropole. Il y acquiert même un statut prioritaire.

Prise en compte de la sécurité routière dans les projets d'aménagements

Prônant la mise en œuvre d'une gestion conciliant les aspects fonctionnels et urbains de l'espace public plus propice à l'amélioration conjuguée des conditions de déplacements (incluant la sécurité routière) et de vie en ville, les documents de planification de la métropole lilloise subordonnent les interventions dans l'espace public à un certain nombre de principes – comme le partage de la rue ou la modération de la circulation automobile – acceptés d'un point de vue général, mais plus difficiles à mettre en œuvre localement.
Les projets étudiés montrent que les gestionnaires de la voirie ont recours à de nouveaux modèle du réseau viaire en rupture avec l'approche fonctionnaliste antérieure : le développement des zones 30 dans les zones d'habitat ou le long de voies commerçantes et les nombreux projets de réaménagement d'axes à grande circulation en « boulevard urbain » semblent être l'expression d'une diffusion locale de modèles hérités notamment de l'expérimentation nationale « ville plus sûre, quartiers sans accidents », réalisée à la fin des années 1980. Les projets montrent assez bien que la mise en œuvre de ces modèles ne répond pas uniquement à un objectif de sécurité routière, via l'aménagement de dispositifs physiques de modération de la vitesse, mais servent également d'autres objectifs, comme l'amélioration des conditions de déplacements et de vie dans les quartiers d'habitat ou la revalorisation de rues commerçantes en déclin.
L'étude des projets d'aménagement de voirie montre qu'entre le discours (le PDU) et la réalité(les projets) les obstacles à l'émergence d'une gestion intégrée de la sécurité routière demeurent nombreux.

A la différence de Lille dont le dynamisme actuel permet à la municipalité d'opter pour une politique plus restrictive à l'égard de la voiture, nombre de municipalités – convaincues que l'automobile demeure le vecteur de développement économique le plus efficace, hésitent à prendre des mesures contre la prolifération du trafic automobile, quand elles ne vont pas jusqu'à le favoriser, comme c'est le cas à Roubaix. Cette attitude explique notamment l'aménagement un coup par coup des zones 30 et leur faible étendue. Elle suppose que la question de la place de la voiture dans l'espace communal soit tranchée.
Si les services techniques de la communauté semblent être les premiers à porter cette préoccupation tout au long des projets, les élus voient leur rôle de « porteurs » de la sécurité routière quelque peu atténué par la nécessité de porter d'autres objectifs de développement urbain. La difficulté que rencontrent les acteurs à arbitrer entre des objectifs initiaux parfois contradictoires peut expliquer que le traitement de la sécurité routière soit relégué en aval de la phase de conception, au stade de la déclinaison technique des grandes options du projet.
Les conflits de compétences et de cultures sont une autre entrave à l'intégration des préoccupations de sécurité routière dans les projets. Il semble en effet que la connotation circulatoire des questions et des outils de sécurité routière en détourne la plupart des aménageurs, dont certains réfutent leurs capacités à servir d'autres objectifs.
L'éclatement des tâches et des responsabilités entre les différents acteurs, imposé par l'organisation institutionnelle locale, et la superposition des territoires d'intervention ne favorisent pas le rapprochement des cultures techniques et l'émergence d'une culture locale de l'aménagement de l'espace public dans la métropole. Chaque acteur regarde le projet à travers le prisme des responsabilités qu'il endosse et de la culture professionnelle qu'il porte. Cette insuffisante concertation conduit à sous-estimer les contraintes portées par les autres partenaires du projet. D'où l'idée de mettre en place des structures de coordination susceptibles de favoriser l'élaboration d'un projet partagé par l'ensemble des acteurs impliqués.

LIMITES ET PERSPECTIVES D'UNE INTEGRATION DE LA SECURITE ROUTIERE DANS LA GESTION URBAINE : LE CAS DE LA METROPOLE LILLOISE

Face à la difficulté des politiques sectorielles à apporter une réponse crédible aux dysfonctionnements du système urbain, les responsables locaux cherchent à mettre en œuvre une gestion urbaine susceptible d'accompagner l'évolution du système urbain tout en le soumettant à un certain nombre de valeurs « fédératrices ».
Même s'il semble que plusieurs modèles urbains de développement coexistent (développement solidaire de la métropole, modèle se la « ville renouvelée » , modèle logistique), la place et le rôle de la sécurité routière est à interroger dans le contexte d'une gestion intégrée des espaces publics , de la mobilité et des réseaux de déplacement. Lors de travaux antérieurs, le projet DUMAS avait repéré trois niveaux de prise en compte de la sécurité routière.
Niveau 1 : les outils techniques pour des solutions ad hoc.
C'est essentiellement sous cette forme de réponse directe quand un problème de sécurité se pose que s'effectue le traitement de la sécurité routière dans la métropole lilloise.

Niveau 2 : la planification technique
La recherche d'une qualité urbaine accrue, nécessite de mettre en œuvre des outils dont la finalité ne se limite plus uniquement au traitement de l'insécurité routière, mais à une réorganisation du trafic conforme à l'amélioration des conditions de vie.

Niveau 3 : l'intégration à la gestion urbaine.
La gestion urbaine repose sur des modèles cognitifs, véritables « visions » de la ville recherchée. Les valeurs qui sous-tendent ces modèles locaux de développement et les politiques souvent sectorielles qui en découlent, telles le « développement durable » et la « qualité urbaine » interrogent sous un jour nouveau la question de la sécurité routière.

L'élargissement du domaine de réflexion des acteurs locaux de la sécurité à des domaines d'intervention qui ne leur sont pas familiers 'traitement qualitatif de l'espace public, organisation multimodale des transports, lutte contre les nuisances environnementales), montre l'importance de cette mise en perspective de la sécurité routière dans un contexte élargi. De ce point de vue, le Plan de Déplacements Urbains, récemment adopté par les responsables politiques de la communauté urbaine, constitue l'amorce d'un traitement transversal des enjeux locaux liés à la mobilité.

Un tel objectif devrait fonder un métier reconnu de spécialiste de sécurité. Un tel métier repose sur de réelles capacités à analyser et intégrer l'enjeu de sécurité dans la gestion de la ville (y compris dans le développement urbain), il nécessite des capacités à faire partager cet objectif par la communication, l'animation, la formation....La conception d'une cellule formée de tels professionnels de la sécurité, telle qu'elle existe à la CUDL, bénéficiant d'un réel soutien politique, placée au niveau central de l'institution

Par Michel Cenut, Benoît Hiron, Christian Lebondidier, Jacques Nouvier, Hubert Trève • CERTU

DOCUMENT n° 9

29

La gestion de la vitesse en milieu urbain :

Quoi de neuf en France et en Europe ?

En France, la vitesse est un sujet d'actualité marqué par une politique renforcée de contrôle-sanction et de communication. C'est aussi une préoccupation internationale comme le montre le rapport du CCRT (Centre commun de recherche sur les transports, qui est un centre commun à l'OCDE et à la CEMT) sur la gestion de la vitesse, paru en février 2007, grâce à un travail mené sous la présidence de Jacques Nouvier.
Ce dossier tire les éléments du colloque organisé par le CERTU et l'INRETS le 2 février 2007 à Lille. L'accent est mis sur les connaissances actuelles et sur leur application concrète, avec les cas de Lille et Londres.

Les composantes du management de la vitesse

Lille et Londres deux exemples opérationnels



PIERRE VIATTE/CERTU

La mauvaise lisibilité de l'aménagement conduit à rappeler la limitation de vitesse.

Les composantes du management de la vitesse

L'intervention sur la vitesse pratiquée par les véhicules peut porter sur les trois éléments du système homme-véhicule-environnement. On peut agir sur l'environnement par l'aménagement ; sur l'homme et son comportement à travers l'éducation, la communication, le contrôle et la sanction ; ainsi que sur le véhicule grâce à des évolutions technologiques.



PIERRE VIATTE/CERTU

Aménagement de cœur de bourg permettant de mettre en valeur la vie locale.

Aménagements

Les collectivités ont la responsabilité d'organiser leur réseau de voiries, et les choix faits pour les définir et les aménager ont évidemment un lien direct avec la vitesse. Un environnement susceptible d'inciter les usagers motorisés à limiter leur vitesse va dans le sens d'une meilleure sécurisation de la voirie. Cette prise en compte doit se faire à plusieurs échelles.

La première est une échelle macroscopique, celle de l'agglomération, avec une perspective de mise en œuvre à moyen terme, par exemple dans le cadre d'un plan de déplacement urbain (PDU). Elle consiste à établir un plan de hiérarchisation du réseau, qui attribue à chaque voie un niveau de service cohérent avec les besoins de déplacement des différents usagers, la vie locale existante et l'environnement de la voie, en prenant en compte deux fonctions principales : « circulation » et « vie locale ».
Aujourd'hui avec l'expérience acquise en France et à l'étranger, on s'oriente vers deux grands niveaux de voies – outre les voies rapides à classer à part – :
- des voies principales à 50 km/h (équilibre entre les fonctions circulatoires et la vie locale), voire à 70 km/h dans certains cas ;
- des zones à vitesse modérée, en général des zones 30, généralisées sur une grande partie de la ville pour privilégier la vie locale et assurer la sécurité, en modérant les vitesses et en éliminant les trafics parasites.

Ensuite, à l'échelle de la voie, des aménagements spécifiques permettent de rendre crédibles les limitations de vitesse retenues par rapport aux caractéristiques de l'environnement routier (lieux de vie, activités, échanges, présence d'usagers vulnérables...).
Les techniques sont maintenant bien connues en France, et reposent sur plusieurs volets :
- la structuration de l'espace, facilitant la lisibilité de l'espace ;
- la largeur des voies de circulation ;
- le traitement des trajectoires ;
- la variation du profil en long.

Quel que soit le type d'aménagement choisi, une analyse fine des besoins, puis une implantation selon les normes ou recommandations techniques en vigueur sont nécessaires. Dans certains cas, on fera une simulation avant mise en place d'un aménagement définitif, dont la durée de vie sera de plusieurs années.

L'aménagement des voies représente un enjeu important : ses principes sont connus, il se fait au quotidien sur tous types de rues, il a une grande efficacité s'il est bien conçu, et a des effets durables pour des coûts finalement assez raisonnables. Enfin, il faut veiller à la cohérence de l'ensemble des aménagements, ce qui n'est pas toujours le plus simple, mais c'est le meilleur moyen qu'ils soient respectés par les usagers.

Éducation-communication

À chaque âge et à chaque mode de déplacements correspondent des messages adaptés, pour acquérir un comportement adéquat.
Les messages doivent porter sur le lien entre la vitesse et la sécurité pour une prise de conscience par l'ensemble des usagers, mais également sur le lien entre la vitesse et les distances de freinage pour chaque mode. Si ces messages sont compris, il est éventuellement possible de donner des notions sur l'accélération.
Pour autant, ces connaissances ne suffisent pas. Chaque usager a besoin d'acquérir des compétences comme savoir évaluer la vitesse des autres usagers et la distance qui les sépare de ceux-ci.

En fonction de l'expérience acquise, des stratégies se mettent place. Certains utilisent la taille du véhicule rencontré, le bruit qu'il émet, l'écart entre ses feux, des repères visuels comme le marquage ou la forme urbaine... La formation peut permettre au plus grand nombre de partager ces stratégies et ensuite d'améliorer les possibilités d'anticipation. Il est bien évident que ceci est complémentaire de la capacité à évaluer sa propre vitesse, ses distances de freinage, son temps nécessaire pour faire une manœuvre.

Finalement, l'éducation et la communication contribuent à ce que chaque usager, qu'il soit en vélo ou en deux roues motorisées, en voiture ou en camion, soit capable de déterminer la vitesse adaptée aux situations rencontrées. En effet, en milieu urbain, cette vitesse adaptée doit bien souvent être inférieure à la vitesse limite réglementaire.



PIERRE VIATTE/CERTU

Hiérarchisation avec espace dédié en zone commerciale.

Contrôle-sanction des infractions

Les tentatives de transgression de la loi font partie de l'être humain. Les contrôles de vitesse classiques et automatisés, y compris l'utilisation de radars mobiles, assortis de sanctions pécuniaires dissuasives, sont donc nécessaires pour compléter les autres mesures de gestion de la vitesse, comme les aménagements.
Mais il faut respecter un certain nombre de règles pour que ces contrôles soient durablement efficaces :

- les contrôles doivent concerner tous les usagers (y compris les motocyclistes et les camionneurs), nationaux ou étrangers, sans possibilité de passe-droit ;
- l'aspect aléatoire des contrôles influe considérablement sur l'évaluation subjective du risque de contrôle, effectuée par le conducteur. Un programme de contrôle « *en tout lieu et à tout moment* » devrait donc comprendre une part importante de radars mobiles ;
- les marges techniques doivent être réduites au minimum ; 5 % paraît un chiffre à ne pas dépasser ;
- la communication sur le bien-fondé des contrôles et l'utilisation du produit des amendes est importante pour l'acceptation sociale. Le réinvestissement dans les activités de sécurité routière est à même de convaincre la population que l'objet des sanctions est bien pédagogique, et non de remplir les caisses de l'État.

Par ailleurs, le contrôle du temps de parcours (c'est-à-dire le contrôle de la vitesse moyenne sur un tronçon de route) est un moyen intéressant (et bien accepté dans les pays étrangers où il est pratiqué) pour faire respecter les limitations de vitesse. En France, des changements législatifs sont à prévoir en préalable à une application.

Technologies dans les véhicules

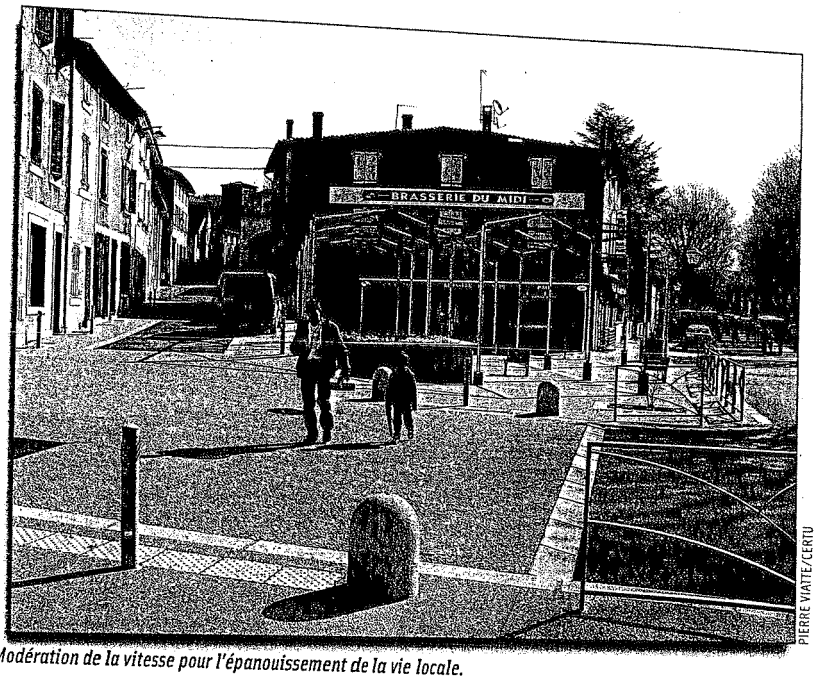
Au cours des cinquante dernières années, l'industrie automobile a réalisé des progrès gigantesques avec des évolutions technologiques qui ont amélioré sensiblement la sécurité passive des véhicules, permettant d'assurer une bien meilleure protection des occupants en cas de collision. Parallèlement, la vitesse maximale moyenne et la capacité d'accélération des voitures ont énormément augmenté.
Certaines technologies développées influent directement ou indirectement sur la vitesse et le comportement de vitesse des usagers. Citons, parmi celles-ci : la conception générale du véhicule, le type et l'étagement de la boîte de vitesse, le type et l'emplacement du compteur de vitesse, l'existence de limiteurs de régime, de vitesse, de régulateurs, et bien sûr la vitesse maximale et la puissance du moteur, etc.

« En milieu urbain, la vitesse adaptée doit bien souvent être inférieure à la vitesse limite réglementaire »

Concernant la limitation de la puissance, ou de la vitesse maximale, ou encore du rapport puissance/poids, il s'agit évidemment d'un point très controversé. Mais il faut être bien conscient que limiter la puissance des véhicules ne résoudrait pas vraiment le problème des excès de vitesse (sauf sur autoroutes de liaison), surtout en agglomération, où même des véhicules de faible puissance peuvent dépasser les limites.
Certaines nouvelles technologies, comme l'ISA (Intelligent speed adaptation), sont sans doute plus à même d'apporter une réponse satisfaisante. En effet, grâce à la technologie ISA, le véhicule « connaît » la limitation locale de vitesse et utilise cette information, soit simplement pour la répercuter au conducteur, soit même pour limiter la vitesse du véhicule.
D'autres nouvelles technologies, comme par exemple les EDR (Enregistreurs de données d'événements de la route) peuvent également avoir un impact, direct ou indirect, sur le choix de la vitesse.

Lille et Londres deux exemples opérationnels

Après avoir vu les effets de la vitesse, et les composantes sur lesquelles on peut intervenir, considérons deux cas concrets sur les possibilités d'actions en termes de management de la vitesse.



PIERRE VIATTE/CERTU

Modération de la vitesse pour l'épanouissement de la vie locale.

Le PDU de Lille métropole : un levier pour gérer la vitesse

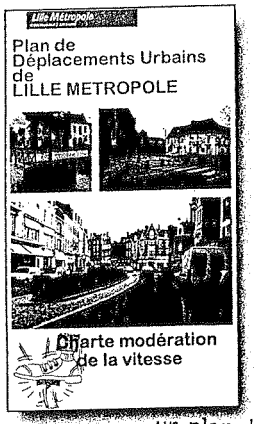
La gestion de la vitesse à Lille est une histoire déjà ancienne : dès 1983, une zone 30 a permis de traiter les problèmes de sécurité d'une voie de desserte d'un quartier HLM. En 1987, les premières « boîtes à radar » ont été posées sur le Grand Boulevard, avec des résultats concluants.

Cela a permis une acquisition de savoir-faire par les services, c'est l'élaboration du PDU 1996-2000 qui a permis de mettre véritablement le partage de la rue et la vitesse au cœur des débats.

La vitesse est un bon indicateur du risque d'accidents, il est facile à mesurer et à analyser, il est disponible rapidement, et c'est aussi une donnée simple à comprendre, aussi bien par les élus que par le public.

> « *La vitesse est un bon indicateur du risque d'accidents, il est facile à mesurer et à analyser, et c'est aussi une donnée simple à comprendre, aussi bien par les élus que par le public* »

La vitesse a été traitée comme un des axes importants du PDU. Cela a conduit à développer la pédagogie, en montrant par exemple que « *l'agressivité de la voiture dans la ville n'est pas seulement due à l'espace qu'elle occupe, mais aussi à sa vitesse* ». Cela a aussi permis de parler du lien vitesse-capacité, et de rappeler que le débit maximum correspond à des vitesses de 45 à 70 km/h.



Parallèlement, des outils ont été conçus pour le PDU avec notamment :

- une charte de modération de la vitesse ;
- un plan de hiérarchisation du réseau de l'agglomération, avec une correspondance entre le type de voie et la vitesse limite préconisée. Lorsque ce plan sera achevé, il est prévu d'avoir 2 200 km de voies en zone 30 dans la communauté urbaine. Un des objectifs du PDU était que chaque commune ait au moins une zone 30. Dès 2007, il est atteint à 95 %. Lézennes, une ville de 3 000 habitants, est en totalité en zone 30, et dans la communauté urbaine 540 km de voies sont limitées à 30 km/h ponctuellement ou en zone 30 ;
- l'utilisation de la vitesse comme indicateur est devenue une pratique courante dans le service de voirie, qui a par exemple fait 700 mesures automatiques en 2006 ;
- avec la préparation du PDU révisé, le schéma directeur de modération de la vitesse sera actualisé. Des expérimentations de rues dites résidentielles sont en cours. Et le PDU privilégie les déplacements de courte distance plutôt que les déplacements rapides sur de longues distances qui favorisent la périurbanisation.

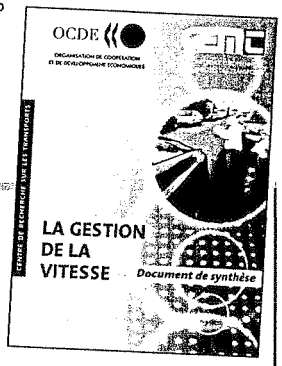
Londres, le succès d'une politique constante et efficace

Lors de son élection au poste de maire du Grand Londres en 2001, Ken Livingstone a adopté des objectifs clairs de réduction de l'insécurité routière. Londres disposait déjà de résultats intéressants en terme d'accidentologie.

Tués et blessés graves	Objectif à 10 ans	Résultats en 5 ans
Tués et blessés graves (TBL)	- 40 %	- 45 %
Piétons (TBL)	- 40 %	- 43 %
Cyclistes (TBL)	- 40 %	- 34 %
Deux-roues motorisés (TBL)	- 40 %	- 9 %
Enfants (TBL)	- 50 %	- 62 %
Blessés légers	- 10 %	- 28 %

Pour cela une stratégie basée sur les éléments connus et éprouvés a été adoptée. Elle porte sur le triptyque : aménagements, contrôle-sanction, éducation, ainsi que sur des moyens conséquents clairement identifiés.
Toute la stratégie part du constat suivant : 1 miles (1,6 km/h) en moins pour la vitesse moyenne du trafic se traduit par 6 % de morts ou blessés graves en moins.

Cette stratégie se décline en :
- un programme d'aménagement des lieux d'accumulation d'accident mené en même temps que l'aménagement de nombreuses zones 30 ;
- l'installation de plus de 300 radars automatiques (pour la vitesse), de plus de 250 radars feux rouges (pour la dimension contrôle), ainsi qu'un accompagnement sur l'acceptation sociale ;
- un programme complet d'éducation commençant dès la maternelle avec le Transport Club. Ceci est complété par un volet communication orienté, d'une part vers les jeunes sur leur trajet quotidien, d'autre part vers les automobilistes pour la prise en compte des deux roues motorisées et réciproquement vers les deux roues motorisées en insistant sur les difficultés de perception par les automobilistes.



Pour aller plus loin

Ce rapport, préparé par un groupe de travail du Centre conjoint OCDE/CEMT de Recherche sur les Transports, identifie les améliorations nécessaires pour s'attaquer au problème de la vitesse, que ce soit au niveau des politiques ou de l'exploitation des infrastructures. Il esquisse un cadre pour parvenir au meilleur résultat en termes de sécurité routière tout en préservant l'environnement et en contribuant à une mobilité durable.

Pour commander cet ouvrage : www.oecdbookshop.org

Conclusion

Comme l'indiquait Stéphanie Sauvaget, du CETE Nord-Picardie, « *un environnement susceptible d'inciter les usagers motorisés à limiter leur vitesse va dans le sens d'une meilleure sécurisation de la voirie. Tout ce qui contribue à faire baisser la vitesse réduit le nombre et la gravité des conflits de déplacements entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés* ».

Cependant, en plus de cet environnement qui conduit naturellement les conducteurs à adopter une vitesse adaptée aux circonstances, des outils technologiques comme la conception des véhicules, la signalisation (et notamment la signalisation variable, permettant une régulation des vitesses en fonction des circonstances), le contrôle-sanction ou l'ISA (Intelligent speed adaptation) permettent de nouveaux progrès.

Bien entendu, la formation initiale et l'information du public sont aussi des éléments essentiels.

Pour conclure, il faut souligner qu'il n'y a pas de mesure miracle, et qu'il convient, au contraire, de rechercher un juste équilibre entre toutes les composantes indiquées plus haut, tout en tenant compte de l'acceptation sociale, sujet qui peut évoluer moyennant un travail important.

Remerciements

Ce dossier a été rédigé à partir des contributions des différents intervenants au colloque, dont Jean-Pascal Assally, Jacques Beaumont, Annie Canel de la Commission européenne, Dominique Fleury de l'INRETS, Yves Crozet du LET, Jean Laffont du CGPC, Chris Lines de Transport for London, Dominique Ludwig de la Préfecture de police de Paris, Alain Rouiller de l'ATE Suisse, Stéphanie Sauvaget du CETE Nord Picardie, Jean-Louis Séhier de Lille Métropole.

ÉPREUVE N° 2