

ATTF

Association des Techniciens supérieurs
Territoriaux de France

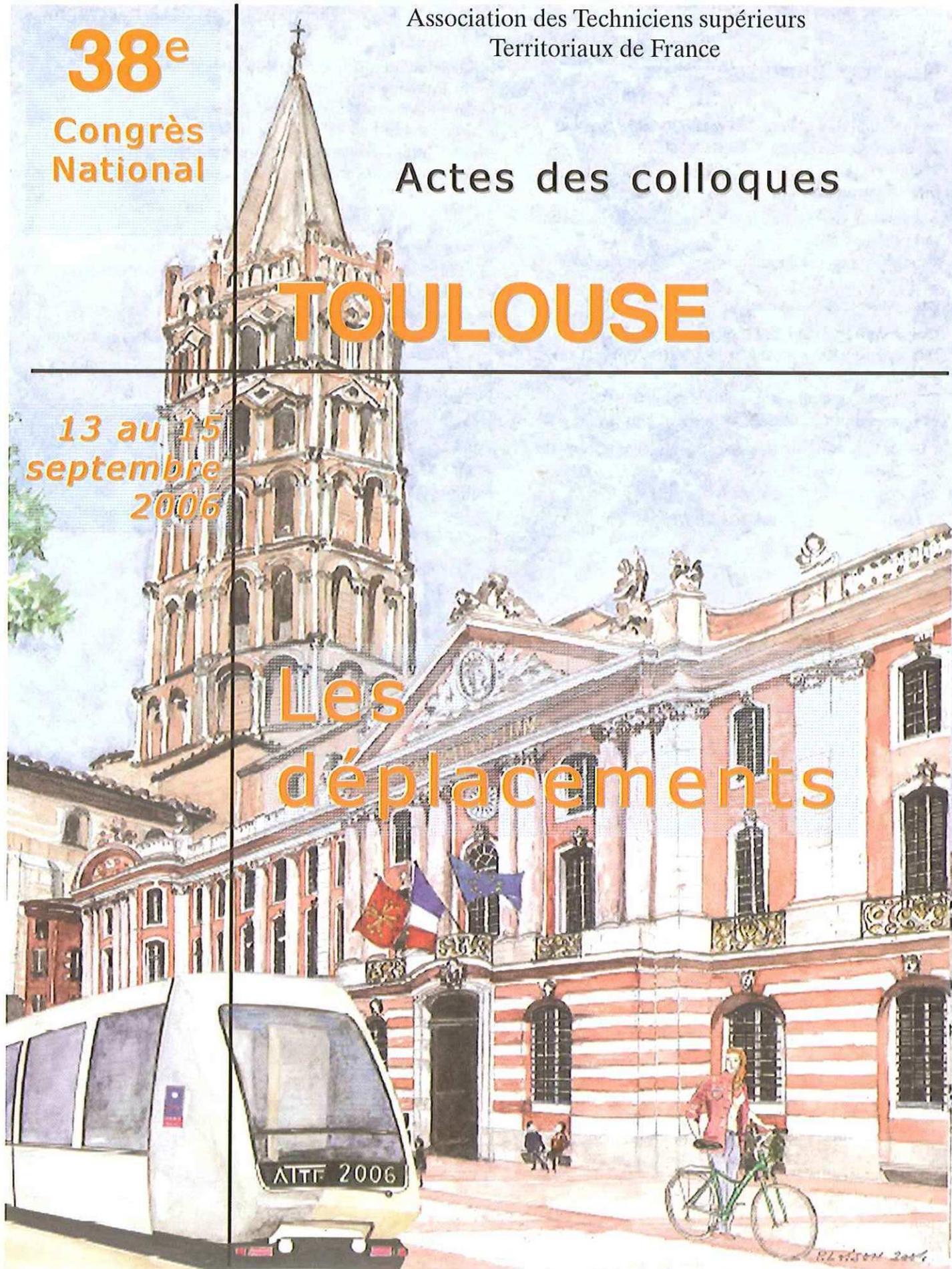
38^e
**Congrès
National**

Actes des colloques

TOULOUSE

**13 au 15
septembre
2006**

Les déplacements



BLISSON 2006

*L'ATTF adresse ses plus vifs remerciements à tous ceux qui ont permis la réussite de ces journées, de près ou de loin, aux animateurs et bien sûr à tous les intervenants.
Et reste à la disposition de tous.*

Dominique MICHEL - Jean Paul TRUFFY

Repères, Adresses Utiles :

Association des Maires de France / Mairie 2000

41, quai d'Orsay 75343 - PARIS Cedex 07
Tél : 01 44 18 14 14
Site : www.amf.asso.fr

Association des Maires de Haute Garonne

Conseil Général,
1, boulevard de la Marquette - 31090 Toulouse Cedex 09
Tél. 05 34 45 55 20
Site : www.amf31.asso.fr

Direction Régionale de l'Équipement Aquitaine

Cité administrative, rue Jules Ferry 33090 Bordeaux cedex
Tél : 05 56 24 80 80
Site : www.aquitaine.equipement.gouv.fr
et www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

CERTU 9, rue Juliette Récamier 69456 - Lyon Cedex 06

Tél. : 04 72 74 58 00
Site : www.certu.fr

Ville de GRATENS - 31430 GRATENS - Tél. : 05 61 98 51 12

Ville de FONSORBES

rue 11 Novembre 1918 - 31470 FONSORBES
Tél. : 05 61 91 55 10
Site : www.mairie-fonsorbes.fr

Ville de TOULOUSE

Hôtel de Ville, Place du Capitole -31040 Toulouse Cedex 6
Tél. : 05 61 22 29 22
Site : [www.toulouse-deplacements.com/
rubrique transports](http://www.toulouse-deplacements.com/rubrique%20transports)
[www.toulouse.fr/fr-32/transports-6/securite-routiere-
153/index.html](http://www.toulouse.fr/fr-32/transports-6/securite-routiere-153/index.html)

USIRF routes de France Union des Syndicats de

l'Industrie Routière Française
10, rue Washington - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 32 90
Site : www.usirf.com/usirf.php

Observatoire des risques juridiques des collectivités territoriales SMACL

141, avenue Salvador-Allende - 79031 Niort cedex 9
Tél. : 05 49 32 56 56
Site : www.observatoire-collectivites.org

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Arche Sud - 92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 21 22
Site : <http://www.transports.equipement.gouv.fr/>
et <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>

EDF 22-30, avenue de Wagram - 75008 PARIS

Tél. : 33 01 40 42 22 22
Site : <http://collectivite.edf.fr>
et [http://collectivite.edf.fr/53009i/Accueil-fr/Pour-les-
collectivites-locales/Vos-projets/Vos-services-
urbains/Transports-electriques.html](http://collectivite.edf.fr/53009i/Accueil-fr/Pour-les-collectivites-locales/Vos-projets/Vos-services-urbains/Transports-electriques.html) et
<http://transports.edf.fr/53981i/Accueil-fr/Transport.html>

Groupe interministériel Mobilités & Véhicules électriques

Atrium 5, place des Vins de France
75573 Paris SP Cedex 12
Tél. : 01 53 44 26 90

Gaz de France - Avenue escadrille Normandie Niémen

BP 60003 - 31701 BLAGNAC cedex
Tél.: 05 34 36 22 41 - Site : [http://ecx.gazdefrance.fr/
ecx/application?pageid=ecp_contenu&dossierId=2901](http://ecx.gazdefrance.fr/ecx/application?pageid=ecp_contenu&dossierId=2901)

Tisséo - SMTC - 7, esplanade Compans-Caffarelli

31902 Toulouse Cedex 9
Tél. : 05 67 77 80 80
Site : <http://www.tisseo.fr/>

Sem Midi-Pyrénées, chez SETOMIP,

6, Impasse Michel Labrousse, BP 1307,
31106 Toulouse cedex
Tél.: 05 61 19 28 44
Site : <http://www.fedsem.fr/arsem/>

La Prévention Routière

6 Avenue Hoche - 75008 Paris
Tél. : 01 44 15 27 40
Site : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/default.aspx>

De nombreux et divers ouvrages, revues, études, points de vue, lettres sont disponibles à ces adresses ainsi qu'aux librairies et bureaux de vente.

Crédit illustrations :

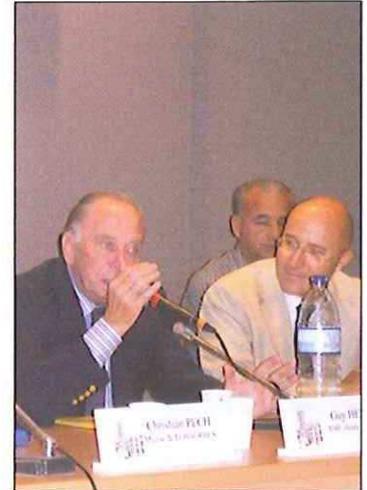
Les intervenants et ATTF
Seules quelques illustrations extraites
des diaporamas présentés par certains
intervenants ont été reproduites ici.

LES DÉPLACEMENTS

38^e congrès National de l'ATTF - Toulouse, le 13 septembre 2006

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LES ACTIONS DU MAIRE

Débat co-organisé par l'Association des Maires de France et l'Association des Techniciens supérieurs Territoriaux de France, animé par Jean DUMONTEIL, Directeur de la "GAZETTE des Communes", auquel participaient :
 Guy HELLÉ, président de l'Association des Maires de Haute-Garonne
 Pierre CORNUAU, Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées
 et David PICHOT, Direction Départementale de l'Équipement Haute-Garonne
 Alain DEDIEU, maire de GRATENS
 Christian PECH, maire-adjoint de FONSORBES
 et Jean Paul MALPLATE, chef de la police municipale
 Michel RABINOVITCH, chargé d'études sécurité routière, Ville de TOULOUSE
 Pierre MARTY, président SPRIR Midi-Pyrénées - USIRF
 et Denis BERTAUD, directeur technique délégué
 Luc BRUNET, juriste à l'Observatoire des risques juridiques des collectivités locales



G. Hellé et J. Dumonteil

L'approche des élus

Guy HELLÉ président de l'Association des Maires de Haute-Garonne, souligne que le thème de la sécurité routière intéresse vivement les responsables locaux, qui déplorent trop souvent des accidents sur leur commune. La Haute-Garonne se distingue par des chiffres inquiétants. Une convention de partenariat vise à informer les maires, afin qu'ils développent des plans d'actions. Le maire dispose en effet de moyens d'agir, notamment sur le plan de la prévention, en intégrant le concept de sécurité routière dans les projets d'urbanisme, et en prenant des initiatives en termes d'information et de formation. Le programme est difficile à mettre en œuvre, mais il faut savoir se lancer. En effet, des investissements convenables permettent d'améliorer les choses. Guy Hellé souhaite aux congressistes des travaux fructueux et un séjour agréable à Toulouse.



La Tribune

Les enjeux en matière de sécurité routière : contexte régional

Pierre CORNUAU

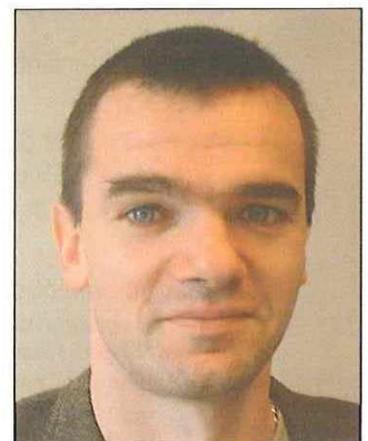
Direction Régionale de l'Équipement
Midi-Pyrénées
en charge de la sécurité routière
et de la circulation

David PICHOT

Direction Départementale de l'Équipement
Haute-Garonne

La région Midi Pyrénées

Pierre CORNUAU présente en introduction le contexte de l'accidentologie en Midi-Pyrénées. Cette région, la plus grande de France en superficie, se caractérise par sa densité moyenne de



Pierre Cornuau

Sur la période 2001-2005,
les tendances
de l'accidentologie
routière sont globalement
à la baisse en Midi-Pyrénées.

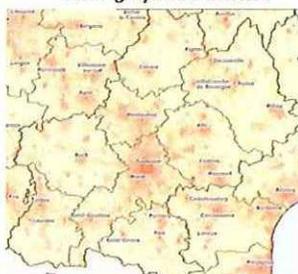
DREI

Contexte : la région MP

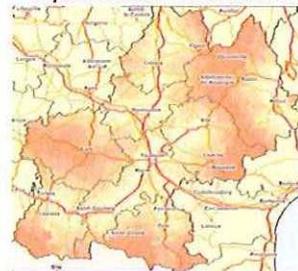
- 8 départements
- 45 000 km²
- 2,55 millions d'hab
(densité = 56 hab / km²)
- 33 000 km (A, RN, RD)

- Caractéristiques :
 - aire urbaine de Toulouse
(1M hab, plusieurs dpts)
 - voiture par habitant : 0,53
 - circulation sur RD : 56,4
(M véh x km par an)

Démographie : densité



Déplacements : accessibilité



population faible et contrastée sur le territoire avec l'aire métropolitaine toulousaine étendue sur plusieurs départements. Dans le domaine des déplacements, le taux de véhicule par habitant est supérieur à la moyenne nationale et la circulation sur le réseau routier départemental est élevée. Ce contexte explique en partie les caractéristiques de l'accidentologie locale. Il est rappelé qu'un accident de la route est souvent le résultat d'un dysfonctionnement au sein du système complexe "route-conducteur-véhicule". Le bilan réalisé en 2006 en Midi-Pyrénées sur les aménagements de sécurité du XII^e contrat de plan état-région illustre l'impact de l'infrastructure sur la diminution du nombre de tués sur les routes.

Les enjeux en Midi-Pyrénées

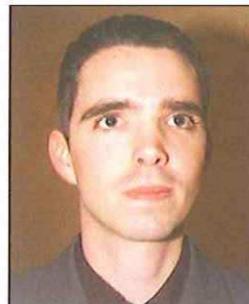
Sur la période 2001-2005, les tendances de l'accidentologie routière sont globalement à la baisse en Midi-Pyrénées, même si certaines disparités sont localement relevées. Le nombre de tués à 30 jours est passé de 449 en 2001 à 330 en 2005. L'analyse régionale de l'accidentologie fait ressortir la spécificité haut-garonnaise avec 47 % des accidents et des blessés de la région ainsi que la gravité des accidents dans le Tarn, l'Aveyron et le Lot, avec une moyenne d'un mort tous les cinq accidents corporels. La présentation souligne

par ailleurs le sur-risque d'accident dans certains départements, au regard des réseaux routiers et des trafics observés.

En Midi-Pyrénées, l'observatoire régional pointe également des problématiques concernant les usagers ("les jeunes", "les seniors", "les 2-roues", "l'alcool") et les lieux d'accidents corporels (60 % des accidents en agglomération avec une forte implication des usagers dits "vulnérables").

Plusieurs leviers sont rapidement évoqués : les actions sur l'infrastructure et en particulier sur les obstacles durs (l'installation de bacs à fleurs pour inciter le conducteur à freiner peut être un facteur de gravité pour un véhicule en perte de contrôle) et les actions sur les comportements (contrôle et sensibilisation pour l'alcool, actions en direction des jeunes).

Les marges de manœuvre des collectivités



David Pichot

David PICHOT met en évidence l'impact de l'urbanisme sur l'accidentologie : emplacement des équipements recevant du public ou commerciaux et leur impact sur la circulation. Il convient de mutualiser l'ensemble des connaissances sur la sécurité routière pour arriver à agir.

Le rôle du ministère des Transports

Au niveau départemental un observatoire départemental de la sécurité routière est présent au sein de chaque DDE, ce qui permet de capitaliser les données, et de les analyser en vue de leur diffusion : bilan statistique, études thématiques. Les DDE jouent également un rôle en matière d'expertise et de conseil technique, en matière d'éducation routière, et apportent une assistance dans le cadre de l'ingénierie d'appui



Gratens

territorial. L'animation des politiques locales est faite en DDE ou en Préfecture. Au niveau régional, les DRE comprennent aussi un observatoire régional et réalisent des démarches de contrôle qualité. Enfin, le ministère des Transports réalise une démarche de management des pratiques de sécurité routière.

Témoignages

Aménager une traverse rurale



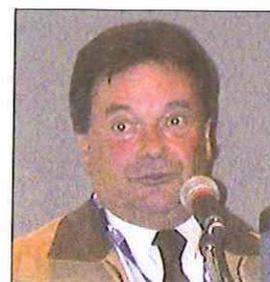
Alain Dedieu

Alain DEDIEU, maire de GRATENS, présente l'aménagement d'une traverse rurale sur sa commune de 500 habitants, traversée par une départementale reliée à l'autoroute. La vitesse des véhicules augmentant, l'objectif était de limiter les vitesses et de marquer les intersections des voies secondaires, de protéger les sorties des principaux équipements, d'aménager l'itinéraire des piétons et de renforcer l'éclairage public. Une réflexion a été conduite en 2002 avec la DDE et a abouti au projet suivant : une chicane au départ, 3 pla-

teaux pour casser la vitesse, une réduction à 5 mètres de la largeur de la chaussée, avec installation de végétaux. La vitesse a été réduite (45 km/h), les intersections sont bien marquées et les plateaux semblent correctement perçus par les conducteurs. En outre, cette opération a été l'occasion d'améliorer l'esthétique (emplois de beaux matériaux), la qualité de la circulation piétonne et des éclairages.

Action de sensibilisation

Christian PECH, maire-adjoint de Fonsorbes introduit l'action "prévention des dangers de la route". Fonsorbes, commune de 10 000 habitants située dans la banlieue ouest de Toulouse, se caractérise par sa population très jeune : 35 % de moins de 18 ans. La municipalité s'est résolument engagée dans un travail de prévention en direction de cette population à travers le Point Ecoute Jeunes et la police municipale. L'objectif était d'intervenir le plus en amont possible, en milieu scolaire, et de créer les conditions permettant aux enseignants d'intégrer la sécurité routière dans leurs programmes.



Christian Pech

Jean-Paul MALPLATE, chef de la police municipale de Fonsorbes, décrit l'action conduite chez les jeunes enfants : enseignement des panneaux du code de la route, apprentissage de la circulation piétonne (récompensé par le permis piéton). Une piste cyclable a été créée, alliant légèreté et facilité de mise en œuvre (périmètre délimité par des cordages et balises).



Jean Paul Malplate



Auprès des plus petits

Apprentissage du code de la route, et des règles de sécurité en tant que cycliste et piéton.



Mettre en place une zone 30

Michel RABINOVITCH, chargé d'études sécurité routière à la ville de Toulouse, présente la mise en place d'une zone 30, dont la mairie prône la généralisation sur le réseau de desserte, qui représente 60% du réseau pour seulement 10% des accidents, mais fait l'objet d'une demande forte de la part des habitants. Le principe de la zone 30 consiste à résorber à moindre coût les difficultés sur ces petites voies, pour réserver l'essentiel du budget aux problèmes plus importants. Aujourd'hui, 10 % du réseau toulousain est traité (110 km) et de nombreux projets sont pré-

vus, recouvrant des quartiers complets, avec des aménagements légers, répondant aux problématiques de vitesse et de sécurité mais aussi de transit : cousins berlinois pour la voirie existante, écluses, rétrécissements, plateaux ou mini-giratoires pour les voiries réaménagées, stationnement en chicane. La modification du plan de circulation contraint le trafic de transit à éviter le quartier. Parallèlement, les aménagements ont fait l'objet de concertations, de communication et d'une évaluation, avec l'appui des maires de quartier. La ville de Toulouse s'inscrit à terme dans le traitement de l'ensemble du centre ville en zone 30, voire en zone 10 km/h pour certaines rues.

Débat

Le maire de Thil, petite commune rurale, s'interroge sur la légalité des systèmes automatiques déclenchant un feu rouge en fonction de la vitesse du véhicule, les passages surélevés ne convenant pas aux tracteurs. **Pierre CORNUAU** répond que de tels feux existent en Espagne, mais sont fortement déconseillés par l'Etat français, les feux tricolores visant seulement à gérer le trafic aux carrefours, et qu'il est préférable de ne pas dénaturer cet objectif premier. **Un participant** affirme qu'en Espagne, ces feux qui fonctionnent très bien sont bicolores : il s'agit de feux orange qui passent au rouge selon la vitesse.

La ville de Toulouse s'inscrit à terme dans le traitement de l'ensemble du centre ville en zone 30, voire en zone 10 km/h pour certaines rues.



Michel Rabinovitch à la tribune et la salle...

Gérard BOLET, maire de Montbrun-Lauragais, regrette que des dispositifs peu coûteux comme les gendarmes couchés ne soient plus acceptés par certaines DDE. Pierre CORNUAU évoque une mesure simple : supprimer en ville le marquage de la ligne discontinue, ce qui réduit automatiquement la vitesse en supprimant les priorités et par son effet de surprise.

Propositions pour aménager les espaces

Pierre MARTY

président SPRIR Midi-Pyrénées - USIRF

Denis BERTAUD

directeur technique délégué d'EUROVIA

Pierre MARTY, représentant de l'industrie routière, rappelle la nature de l'accidentologie en France : « le nombre d'accidents est inversement proportionnel à l'importance du réseau alors que la gravité (nombre de tués) est proportionnelle à l'importance du réseau, à savoir : sur les chemins communaux, il y a plus d'accidents que sur les autoroutes, mais ils sont moins graves ». Les solutions d'aménagement doivent être adaptées. On dénombre 4 facteurs responsables d'accident : l'usager (84 %), l'infrastructure (30 %), les véhicules (18 %) et les facteurs divers. Plusieurs facteurs interviennent dans un accident. La sécurité est une question de comportement.

Trois idées forces se dégagent :

- **modérer la vitesse**, par des solutions en surélévation, par des aménagements légers (chicanes, mini-giratoires, tourne-à-gauche) ;
- **partager l'espace**, par des solutions par l'élargissement, le rétrécissement ou la fermeture d'une voie, la déviation, la création de voies dédiées (voies de bus, voies piétonnes ou semi-piétonnes, pistes deux-roues)
- **voir et être vu**, en agissant sur l'environnement - accotements paysagers, îlots centraux paysagers, giratoires paysagers, alertes visuelles et sonores (zones rugueuses ou colorées).

Denis BERTAUD expose les techniques routières que les entreprises possèdent pour résoudre ces 3 problématiques, et en particulier :



Des élus et techniciens attentifs...



La méthode

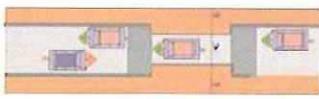
- Aménagements légers et concertation préalable



- Rechercher l'efficacité au moindre coût
 - ✓ Recours à des aménagements légers ou à des mesures provisoires
 - ✓ Traitement Entrée / Sortie





Compte Rendu ATF 2006 - Michel Pélissier Ville de Toulouse

Les enrobés bitumineux à chaud permettent de dimensionner les chaussées en fonction du trafic, et d'agir sur la durée de vie de la structure de chaussée. Une large panoplie de bétons bitumineux de surface, produits souples d'utilisation, et adaptables au trafic offre de nombreuses solutions sur les aspects visuels, phoniques, sécuritaires : les enrobés drainants permettent d'évacuer l'eau directement. Les bétons bitumineux colorés agissent sur la différenciation des chaussées dédiées aux voies de bus, des pistes cyclables. Les enrobés grenailés peuvent traiter des voies d'insertion sur des giratoires, les bandes d'arrêt d'urgence, ou encore les voies de bus. Les enrobés colorés entraînent un surcoût, mais qui est moindre s'ils sont prévus dès la conception.



Pierre Marty

MODERER LA VITESSE

Exemples d'aménagements légers



Les enduits à haute adhérence permettent de réduire significativement les distances de freinage, sur des zones de virages dangereux ou avant des passages piétons.

Les enrobés coulés à froid, en couche mince permettent de traiter des zones accidentogènes ou d'apporter de la couleur sur les pistes cyclables, à moindre coût que les enrobés à chaud.

Les enduits à haute adhérence permettent de réduire significativement les distances de freinage, sur des zones de virages dangereux ou avant des passages piétons. Ils utilisent des résines performantes associées à des matériaux ultra résistants. Ces produits sont chers mais s'appliquent sur des zones ponctuelles.



Denis Bertaud

Denis BERTAUD présente enfin les produits d'aménagement urbain : béton désactivé, pavés, dalles, asphalte coulé.

Pierre MARTY insiste sur la nécessité de prendre conscience du fait que la route est le mode de transport dominant. Elle doit répondre à des besoins économiques et culturels, en respectant ses utilisateurs et son environnement. Les entreprises routières disposent d'un panel de produits permettant de répondre à ces problématiques, à condition de les informer des objectifs recherchés, afin d'associer l'acte de construire à la résolution de problèmes, au-delà de la seule question du prix.

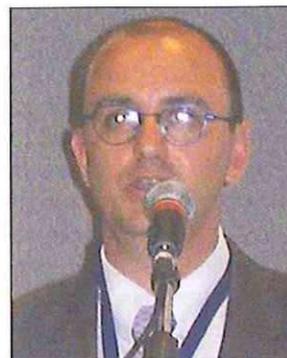
Jean DUMONTEIL évoque aussi la manière dont les voiries interviennent dans l'esthétique urbaine.

Sécurité routière et responsabilités des élus

Luc BRUNET

juriste à l'Observatoire SMACL des risques juridiques des collectivités locales

Luc BRUNET présente la SMACL, mutuelle d'assurance des collectivités locales, et l'Observatoire créé en 1998 fonctionnant en partenariat avec les Techniciens Territoriaux de France. Son but est d'analyser les risques de fonctionnaires territoriaux à partir des sinistres déclarés à la SMACL. Contrairement à une idée reçue, la pénalisation des acteurs de la vie publique est décroissante, et très marginale. Les taux de mise en cause pénale des élus et fonctionnaires de l'actuelle mandature ont été divisés par deux. Les homicides et blessures involontaires (notamment accidents de la route) représentent 10 % du contentieux pénal des élus et 20 % pour les fonctionnaires territoriaux.



Luc Brunet

On distingue trois champs de responsabilité.

Les juridictions civiles sont compétentes pour tous les accidents de la circulation causés par un véhicule de l'administration.

Les juridictions administratives sont compétentes pour statuer sur la responsabilité de la collectivité (ex : mise en cause d'un ouvrage public, défaillance des pouvoirs de police du maire). On ne recherche pas la responsabilité personnelle du maire ou d'un agent mais celle de la collectivité.

Les juridictions pénales peuvent engager la responsabilité pénale de la collectivité, ou celle personnelle de l' élu ou du fonctionnaire.

Un agent ou un élu peut être impliqué dans un accident de la circulation aux titres suivants :

- défaillance des pouvoirs de police du maire (pouvoir propre au maire) - l'absence de signalisation (d'une branche d'arbre, d'une nappe d'eau...) est souvent stigmatisée dans la jurisprudence et peut entraîner la responsabilité de la collectivité ;
- implication d'un ouvrage public - mauvais éclairage public, ralentisseur ne répondant pas aux normes, mauvais entretien des chemins communaux ;
- défaillance dans l'organisation des chantiers - même petits ;
- l'implication d'un véhicule communal ;
- l'organisation des transports scolaires.

Au niveau pénal, les dispositions de la loi Fauchon sont intervenues le 10 juillet 2000. Auparavant, dès lors qu'une faute imputable au maire concourait à la réalisation du dommage, la responsabilité pénale pouvait être retenue. Depuis 2000, on distingue les auteurs directs des auteurs indirects. Un arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 10 septembre 2003 interroge sur l'efficacité de la loi Fauchon : une fête communale est organisée dans une commune avec un cortège. Un adjoint en amont du cortège appelle les véhicules à ralentir. Un véhicule arrive en excès de vitesse, coupe le virage avec 3 pneus lisses. Le chauffard est condamné, mais la responsabilité du maire est également recherchée. L' élu est condamné et la Cour de Cassation casse l'arrêt : au titre de la loi 2000, la responsabilité du maire ne peut être engagée que s'il existe une faute caractérisée. La Cour d'appel de renvoi confirme pourtant la condamnation et démontre la faute caractérisée ! En effet, le maire a admis qu'il n'ignorait pas le fréquent comportement irresponsable de certains conducteurs, y compris celui du chauffard en cause. L'accident n'était donc pas imprévisible. La Cour d'Appel estime que le maire aurait dû fermer la circulation ou ouvrir le cortège par un véhicule à gyrophare.

Luc BRUNET reconnaît que de tels cas, pour être révoltants, sont marginaux. Il importe de mettre tous les moyens en œuvre pour éviter l'accident, en gardant à l'esprit que le risque zéro n'existe pas.



Débat avec la salle

Le maire d'une petite commune de Haute-Garonne revient sur l'assistance à l'ingénierie de la DDE, que celle-ci facture désormais au prix fort. Il se demande également pendant combien de temps sa responsabilité en tant que maître d'œuvre peut être engagée sur les aménagements réalisés.

David PICHOT indique que l'ingénierie d'appui territorial a remplacé l'ingénierie publique, et est facturée désormais au coût réel. **Luc BRUNET** rappelle les responsabilités de maître d'œuvre et de maître d'ouvrage. Les responsabilités peuvent être recherchées sur des décisions prises plusieurs années, voire plusieurs décennies auparavant. **Guy HELLE** cite un exemple de chantier où la DDE était maître d'œuvre, mais où c'est le maire qui a été reconnu coupable, bien plus que la DDE.

Un représentant de la mairie de Peyssies s'interroge sur les risques encourus par le maire, qui reçoit des courriers sur le sujet, pour mauvais entretien de la route départementale dans la commune. **Luc BRUNET** souligne que le maire ne peut ignorer le danger. Il convient de montrer que les signalements des usagers sont pris en compte. **Un élu** souligne que le fait qu'un usager dénonce un endroit dangereux ne suffit pas à prouver que c'est réellement dangereux. **Luc BRUNET** en convient mais souligne que, si un accident se produit, l'alerte de l'usager prendra toute sa dimension.

Guy HELLE, président de l'Association des Maires de Haute-Garonne clôt les échanges, en soulignant le caractère indispensable des techniciens pour appuyer les décisions des maires.

Un élu souligne que le fait qu'un usager dénonce un endroit dangereux ne suffit pas à prouver que c'est réellement dangereux.

Bibliographie (entre autres).

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires.



Lutte contre les risques routiers en milieu rural et urbain (dans ce guide un CD-ROM avec 100 exemples illustrés d'actions réalisées)

Parce que le rôle est primordial en matière de prévention du risque routier au niveau local, ce guide méthodologique s'adresse à tous les maires sans exception. Quelle que soit la taille de sa commune, chaque équipe municipale - et particulièrement l'élu correspondant sécurité routière désigné par le maire - y trouveras les outils, les démarches, les textes, les partenaires, les réseaux et les associations qui peuvent l'aider dans sa mission de lutte contre l'insécurité routière.

Cet ouvrage se veut pratique et concret. Il s'accompagne d'un cédérom qui propose notamment, par le texte et l'image, près de cent exemples d'actions de sécurité routière réalisées par des communes en milieu rural ou urbain.

Le recensement de ces informations vise à éclairer toutes les possibilités d'action et à faciliter leur mise en œuvre à travers l'ensemble des champs de compétence du maire : pouvoirs de police, urbanisme, infrastructure, éducation, action sociale, communication, etc.

Auteurs : Association des Maires de France, Association Prévention routière et Certu

la documentation française : juillet 2006
Réf. : 9782110059666
Prix de vente : 10

CERTU

Le catalogue du Certu est disponible sur www1.certu.fr/publications, les ouvrages gratuits y sont téléchargeables.



NB : L'ATTF a collaboré à certains de ces ouvrages

- Déplacements

Politiques de stationnement après la loi SRU (Les) Pourquoi ? Comment ?

CERTU - Sept. 2003 - Référence : RF03403

Prix de Vente : 42,00 e

Plans de déplacements urbains - Guide - Cédérom

CERTU - Avril 2006 - Référence : OE00506

Prix de Vente : 15,00 e

Certu Sécurité des déplacements

Aménagement de la voirie en milieu urbain

La sécurité dans les plans de déplacements urbains

Approche et méthode

CERTU - Octobre 2004 - Référence : RF04804

Prix de vente : 33,00 e

Villes plus sûres, quartiers sans accidents

Savoir-faire et technique

Celur - Avril 1990 - Référence : OU07100390

Prix de vente : 42,69 e

Les mini-giratoires - Textes et recommandations

Certu - Décembre 1997 - Référence : OU05002098

Prix de vente : 8,00 e

Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal

Textes et recommandations

Certu - Septembre 1994 - Référence : OU07101094

gratuit, téléchargeable

Savoirs de base (Fiches) - Certu - depuis mars 2006

Fiches gratuites téléchargeables

Petits aménagements de sécurité (Fiches techniques)

Certu - de 1994 à 2005,

Fiches gratuites téléchargeables

Guide des coussins et plateaux

Certu - Novembre 2000 - Référence : OU07101000

Prix de vente : 12,20 e

Carrefours urbains - Guide

Certu - Janvier 1999 - Référence : OU05002399

Prix de vente : 54,88 e

Une voirie pour tous (Dépliant)

Certu - Certu/Direction des Routes - 2000

Gratuit : téléchargeable

Contrôle de Sécurité des Projets Routiers (CSPR)

Audit avant mise en service -

Outil illustré (cédérom)

Certu - Janvier 2004 - Référence : OE0303

Prix de vente : 25,00 e

Les trois guides sont téléchargeables sur www.setra.fr

Zones 30 - Des exemples à partager

Certu - Octobre 2006 - Référence : DC17406

Prix de vente : 30,00 e

Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic

dans les petites communes

Éditeur : Certu - Juillet 2006 - Référence : DC17306

Prix de vente : 30,00 e

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique

au-delà des conflits d'usage

Fiche documentaire téléchargeable

Certu - Décembre 2006 - Gratuit : téléchargeable



Le centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) est un service technique à vocation nationale placé sous l'autorité du ministère chargé des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Il a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés de la ville, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité. Au croisement des sciences et des technologies, le Certu analyse les interactions complexes entre urbanisme et transport.

Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Téléphone : 04 72 74 58 00
Télécopie : 04 72 74 59 00

Les domaines d'intervention	Les activités	Les équipes
Mutations et politiques urbaines Pratiques locales de l'urbanisme Mobilité et transports Aménagement de la voirie Sécurité routière Environnement Technologies et systèmes d'information Délégation de services publics Constructions publiques	Le Certu assure la production d'ouvrages techniques et méthodologiques, ainsi que des logiciels. Il s'implique dans des actions de formation, d'information, contribue à l'élaboration de la normalisation et de la réglementation technique. Il peut aussi intervenir à la demande de professionnels exerçant une activité dans son champ de compétence.	170 personnes travaillent au Certu, dont 110 spécialistes : acousticiens, architectes, économistes, géographes, informaticiens, juristes, paysagistes, sociologues, statisticiens, urbanistes...