

**CONVENTION CADRE
RELATIVE AU RENFORCEMENT DE LA SECURITE ROUTIERE ET A
L'INFORMATION DES USAGERS DES AXES
RD 306 / RD 357 Ouest /RD 338 Nord / RD 323 Est**

ENTRE :

Le Département de la Sarthe, représenté par le président du Conseil général, Monsieur Jean-Marie Geveaux, agissant ès qualité, en vertu de la délibération de la Commission Permanente en date du _____,

Ci-après dénommé le Département,

d'une part,

L'Etat, représenté par le Préfet de la Sarthe, Monsieur Pascal Lelarge,

Ci-après dénommé l'Etat,

d'autre part,

PREAMBULE

Vu le Code de la Route ;

Vu le Code de la Voirie routière ;

Vu le Code général des Collectivités territoriales ;

Vu le Code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 consolidée relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et de Régions ;

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 consolidée relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu l'arrêté du 24 novembre 1967 sur la signalisation routière ;

Vu le Règlement de Voirie départementale du 26 novembre 2010 ;

Vu le Budget départemental ;

Vu le schéma routier départemental voté en séance les 13 et 14 décembre 2012 ;

.../...

PREAMBULE : EXPOSÉ DES COMPÉTENCES ET DES MOTIFS

COMPÉTENCES

L'article L. 111-1 du Code de la Voirie routière dispose que : "Le Domaine public routier comprend l'ensemble des biens du Domaine public de l'État, des Départements et des Communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées".

Les pouvoirs de gestion et de conservation du Domaine public routier départemental sont dévolus au Conseil général.

En vertu de l'article L. 3221-4 du Code général des Collectivités territoriales, le Président du Conseil général est chargé de la police de la circulation sur le Domaine public départemental hors agglomération sous réserves des attributions dévolues aux Maires et au représentant de l'État au titre de ses pouvoirs de police sur les routes à grande circulation.

En vertu de l'article L. 2213-1 du Code général des Collectivités territoriales, le Maire est chargé de la police de la circulation à l'intérieur de l'agglomération sur l'ensemble de la voirie, y compris sur les routes départementales.

MOTIFS

1 - Contexte du renforcement des politiques de sécurité routière en Sarthe

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 11 mai 2011 a adopté plusieurs mesures destinées à améliorer la sécurité routière. Ces mesures portent notamment sur le renforcement de la politique de contrôle de vitesse.

En Sarthe, le Préfet a organisé à l'issue du CISR deux réunions de concertation où il a formulé plusieurs propositions, dont celle du renforcement de la sécurité routière sur certains axes importants du Département.

L'État souhaite insuffler une démarche partenariale innovante avec le Département, gestionnaire de voirie, qui a la charge des 4300 km de routes départementales, dont les quatre axes concernés par cette convention. Lors des séances du Conseil général des 13 et 14 décembre 2012, le Département a voté son schéma routier départemental dans lequel figure un programme pluriannuel d'opérations de sécurité routière et un volet sur la convention d'axes entre le Département et l'État qui doit être présentée en Commission Permanente.

Les démarches engagées avec l'État ont permis d'affirmer la volonté commune de concentrer les efforts à venir sur les quatre axes routiers départementaux les plus circulés et sur lesquels, de fait, les accidents sont plus nombreux. Les axes retenus sont :

- la RD 357 entre Le Mans et la limite du Département de la Mayenne
- la RD 338 entre Le Mans et Alençon
- la RD 323 entre Le Mans et la limite du Département d'Eure-et-Loir
- la RD 306 entre la limite des Départements de la Mayenne et d'Indre-et-Loire.

Sur ces axes, chacune des deux parties agira dans le respect de ses compétences.

L'objectif poursuivi est d'indiquer à l'utilisateur par des signaux réguliers qu'il circule sur un itinéraire faisant l'objet de mesures de gestion et de contrôle renforcées, afin de favoriser l'adaptation de son comportement.

L'État prendra en charge un plan de contrôle et assurera le relais avec les Communes dont les agglomérations sont situées le long de ces axes. Pour se faire l'État se réserve le droit de conventionner avec les communes et pourra se prévaloir de la présente convention pour une action coordonnée. Il a d'ailleurs déjà mis en place une aide financière spécifique pour inciter ces Communes à réaliser des aménagements de sécurité.

Le Département s'engage quant à lui à examiner ces itinéraires afin d'améliorer les conditions générales de sécurité. Les opérations ponctuelles de sécurité déjà évoquées dans le schéma routier concourront bien entendu à cet objectif, mais d'autres thématiques vont être abordées.

2 – Études ayant amenées à cet objectif

Pour y parvenir, la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Sarthe a sollicité une assistance du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de l'Ouest, avec notamment, la réalisation d'inspections de sécurité routière des itinéraires.

L'Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI) consiste en un parcours de l'itinéraire par un binôme d'inspecteurs qui, ne connaissant pas la route, notent les éléments susceptibles de générer de l'insécurité routière pour les usagers. Ainsi, le gestionnaire de la route est invité à donner suite aux observations formulées en fonction de ses politiques locales de sécurité routière, doit établir un bilan de ces inspections décliné en actions à court, moyen ou long terme (comme par exemple le renforcement de la signalisation verticale ou l'étude d'opérations de sécurité).

Les services du Conseil général ont été naturellement associés à la démarche, et ont exprimé à chaque étape les observations qu'appelaient les constatations et propositions faites, en leur qualité de gestionnaire de la route.

Il est à cet égard précisé que les dispositions de la présente convention ne font pas obstacle à l'exercice plein et entier des compétences du gestionnaire routier, qu'elles n'ont pas pour objet de les remettre en cause.

II A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de constituer un cadre harmonisé à l'intérieur duquel les pouvoirs publics agissent de façon concertée, territorialisée et lisible pour les usagers :

- concertée, en mettant en oeuvre de façon coordonnée les pouvoirs de police du Préfet et du Président du Conseil général ;
- territorialisée, en s'intéressant de manière privilégiée aux gisements d'insécurité (importance des trafics conjuguée aux conflits d'usages) identifiés sur ces grands axes ;
- lisible en permettant à l'usager de percevoir clairement l'ensemble des moyens mis en oeuvre de manière coordonnée par les pouvoirs publics de façon à adapter son comportement.

Elle doit être comprise comme initiant une démarche de progrès continu, nouvelle et durable, qui s'appuie notamment sur le suivi des actions mises en oeuvre par le Département suite aux inspections de sécurité routière d'itinéraires réalisées par le CETE de l'Ouest, sur des échanges de données entre le Conseil général et l'État (vitesses, trafics, accidents) traités au travers d'une convention spécifique permettant de mieux cibler les enjeux de l'accidentalité, sur le traitement transversal des demandes émanant de la CCUSR (Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière) sur ces axes.

Les signataires s'engagent à mettre en oeuvre dans le cadre de leurs compétences respectives les actions coordonnées décrites à l'article 3 de la présente convention pour les axes choisis.

Par ailleurs, devront être respectées les règles en vigueur (normes, homologations, certifications, guides techniques...) lors de toute intervention sur le Domaine public départemental. L'avis du Département sera sollicité avant la réalisation de travaux comme ceux qui amèneront à la pose de nouveaux moyens de contrôle de la vitesse.

ARTICLE 2 – MODALITÉS FINANCIÈRES

Les parties signataires s'engagent sur leur propre programmation à financer ou à subventionner les opérations et aménagements nécessaires :

- L'État, pour ce qui concerne les radars fixes, l'aide aux Communes concernées pour l'achat de radars pédagogiques, ou des subventions DETR pour des aménagements visant à améliorer la sécurité routière dont l'intérêt sera avéré ;
- Le Département, pour ce qui concerne les actions de renforcement de la sécurité détaillées à l'article 3 ci-dessous, étant entendu qu'il perçoit de l'État une partie des recettes des radars installés en Sarthe.

L'Etat participera également pour moitié, sous forme de subvention sur la base du montant hors taxes, à l'achat par le Département, des dispositifs de communication et d'alerte de l'utilisateur installés dans l'objectif de le sensibiliser et d'influer sur son comportement (règlement au 1^{er} novembre 2013, par une somme forfaitaire sur présentation de facture).

ARTICLE 3 – LES ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE

En matière d'actions interurbaines, le Département s'engage à traiter les sections accidentogènes où l'infrastructure est un facteur prépondérant, au travers de son schéma routier et de son programme d'opérations de sécurité ; il s'engage également sur un certain nombre d'actions complémentaires renforçant la sécurité :

-3.1 : Harmoniser les limitations de vitesse (90 km/h sauf situation exceptionnelle).

L'objectif est d'assurer une cohérence des limitations de vitesses, comme indiqué dans la circulaire du 24 novembre 2011 du ministre de l'intérieur, de façon à ce qu'elles restent constamment lisibles et compréhensibles par l'utilisateur afin d'être acceptées et respectées.

-3.2 : Vérifier et renforcer la pré-signalisation des créneaux de dépassement, conformément à l'article 72-8 de l'IISR 5^{ème} partie, pour limiter l'impatience des usagers.

-3.3 : Pallier l'effet de monotonie des alignements droits en des points justifiés par des plantations dans des secteurs identifiés par les ISRI en dehors de la zone de sécurité de 7 m conformément au Règlement de Voirie Départementale (un secteur par axe en fonction de l'accidentalité et des emprises foncières disponibles).

-3.4 : Traiter de manière appropriée les intersections où l'accidentalité est avérée après diagnostic de sécurité dans le carrefour et par un aménagement conforme aux règles de l'art (guide Aménagement des Carrefours Interurbains) suivant les critères de priorité établis dans le schéma routier départemental.

-3.5 : Travailler sur les sections à 3 voies non affectées et en fonction des renouvellements de couche de roulement ou de marquage, étudier les possibilités de réalisation de créneaux de dépassement ou la réduction à 2 voies.

-3.6 : Rendre plus lisible l'offre de stationnement le long de l'itinéraire (signalisation de position et pré signalisation) afin de permettre aux usagers d'anticiper en toute sécurité les possibilités de manoeuvre.

-3.7 : En approche d'agglomération, mettre en place une signalisation avancée avec des panneaux 50 km/h à 150 mètres, sauf cas particulier.

En matière de contrôle :

Afin d'accompagner l'action publique par une pression de contrôle renforcée, l'État s'engage à :

-3.8 : mettre en place les radars (fixes, mobiles, vitesse moyenne, à feux et pédagogiques proposés par le Préfet suite au CISR) ;

-3.9 : renforcer les contrôles des forces de l'ordre (vitesse, alcool, stupéfiants) pour rappeler et conforter le statut « d'axe sécurisé ».

En matière de signalisation de l'axe (information de l'utilisateur) :

L'objectif poursuivi étant de faire prendre conscience à l'utilisateur qu'il se déplace sur un axe sur lequel l'action publique est renforcée et le transit placé « sous surveillance », les parties s'engagent à :

-3.10 : signaler l'entrée sur l'itinéraire à chaque extrémité et après chaque agglomération principale de l'axe (soit 8 panneaux par axe).

Le visuel et le message de ce panneau sera validé par les deux parties.

ARTICLE 4 – DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa date de signature par les deux parties. Elle est conclue pour une période de 3 ans renouvelable.

ARTICLE 5 – MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DE LA CONVENTION

Le Département s'engage, dans le cadre de ses politiques publiques, à continuer d'être l'interlocuteur de l'Etat dans toutes les démarches qu'il engagera avec les Communes situées sur les quatre axes pour établir, au cas par cas, la prise en compte des objectifs retenus à l'intérieur des agglomérations (projets soutenus financièrement par l'Etat via le DETR).

L'Etat s'engage par ailleurs à procéder annuellement à une revue des indicateurs utiles (bilan des accidents, résultats des contrôles, mesures de vitesses ...), des mesures prises et des projets engagés.

ARTICLE 6 – MODIFICATION

Les deux parties conviennent de se tenir mutuellement informées des éventuelles difficultés rencontrées dans l'application de cette convention et se réservent la possibilité d'en modifier les dispositions par avenant.

ARTICLE 7 – CLAUSE RÉSOLUTOIRE

La présente convention pourra être résiliée unilatéralement, en l'absence de toute faute du contractant, pour motif d'intérêt général.

La partie qui en prendra l'initiative sera chargée d'en informer l'autre partie par lettre recommandée avec accusé de réception avec un préavis de trois mois.

ARTICLE 8 – LITIGES

En cas de litige pour l'application de la présente convention, les signataires décident de s'en remettre à l'arbitrage du tribunal administratif de Nantes.

Cette convention qui ne donne pas lieu à des frais d'enregistrement a été établie en trois exemplaires.

Fait au Mans, le

Le Préfet de la Sarthe

Le Président du Conseil général de la Sarthe