

RAPPORT N° 98/6-49
au Conseil Municipal

OBJET

SIGNATURE DE LA CHARTE DE LA SECURITE ROUTIERE

Dans le cadre de l'objectif fixé par le Gouvernement, lors du Comité Interministériel du 26 novembre 1997, de diminuer de moitié dans un délai de cinq ans le nombre de décès à la suite d'un accident de la circulation et devant le nombre particulièrement élevé de ces décès à La Réunion (en moyenne, plus de cent par an), le Comité de Pilotage du Programme Départemental de la Sécurité Routière souhaite une large mobilisation des Réunionnais en faveur de la Sécurité Routière.

Il demande, en particulier, aux décideurs et aux techniciens de tout mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité des infrastructures existantes et d'en réaliser de nouvelles plus adaptées aux conditions spécifiques de circulation dans notre Département et aux dangers qui en découlent.

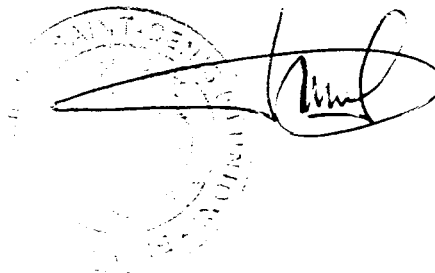
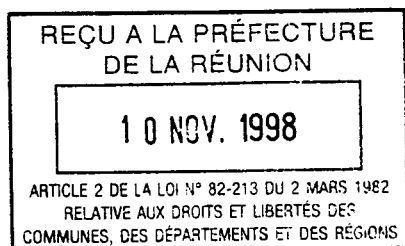
A cet effet, le Comité de Pilotage du PDASR propose à toutes les Collectivités d'adopter solennellement une Charte de la Sécurité Routière. L'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général et les Communes s'engageront ainsi à oeuvrer pour atteindre localement l'objectif fixé au plan national, et à participer financièrement à la politique de Sécurité Routière à hauteur de 0,25 % de leur dotation respectives au Fonds d'Investissement Routier et des Transports (FIRT).

Pour 1998, la participation de Saint-Denis serait de l'ordre de 55 000 F. Ce montant est à apprécier des quelques 27 000 000 F que représentent les neuf tués victimes d'accidents de la route en 1997 à Saint-Denis (confer en annexe l'évolution du nombre d'accidents et de victimes à Saint-Denis).

Je vous demande donc d'approuver les termes de la Charte de Sécurité Routière et de m'autoriser à la signer.

Je vous prie de bien en vouloir délibérer.

LE MAIRE
Michel TAMAYA



COMMUNE DE SAINT-DENIS

REPUBLIQUE FRANCAISE

DELIBERATION N° 98/6-49
du Conseil Municipal
en séance du vendredi 30 octobre 1998

OBJET

SIGNATURE DE LA CHARTE DE LA SECURITE ROUTIERE

LE CONSEIL MUNICIPAL

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

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Sur le RAPPORT N° 98/6-49 du Maire ;

Vu le rapport de Monsieur Mickaël NATIVEL, 2ème Adjoint, présenté au nom des Commissions Vie Quotidienne, et Entreprise Municipale/ Finances ;

Sur l'avis favorable desdites Commissions ;

APRES EN AVOIR DELIBERE
A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ARTICLE 1

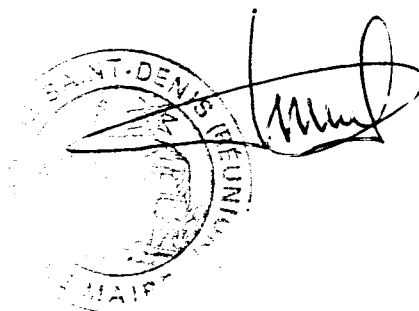
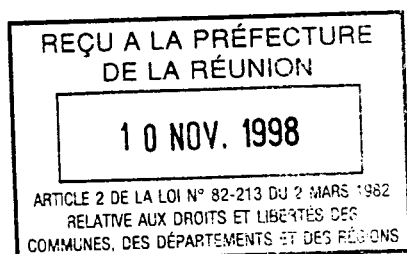
Approuve les termes de la Charte de Sécurité Routière.

ARTICLE 2

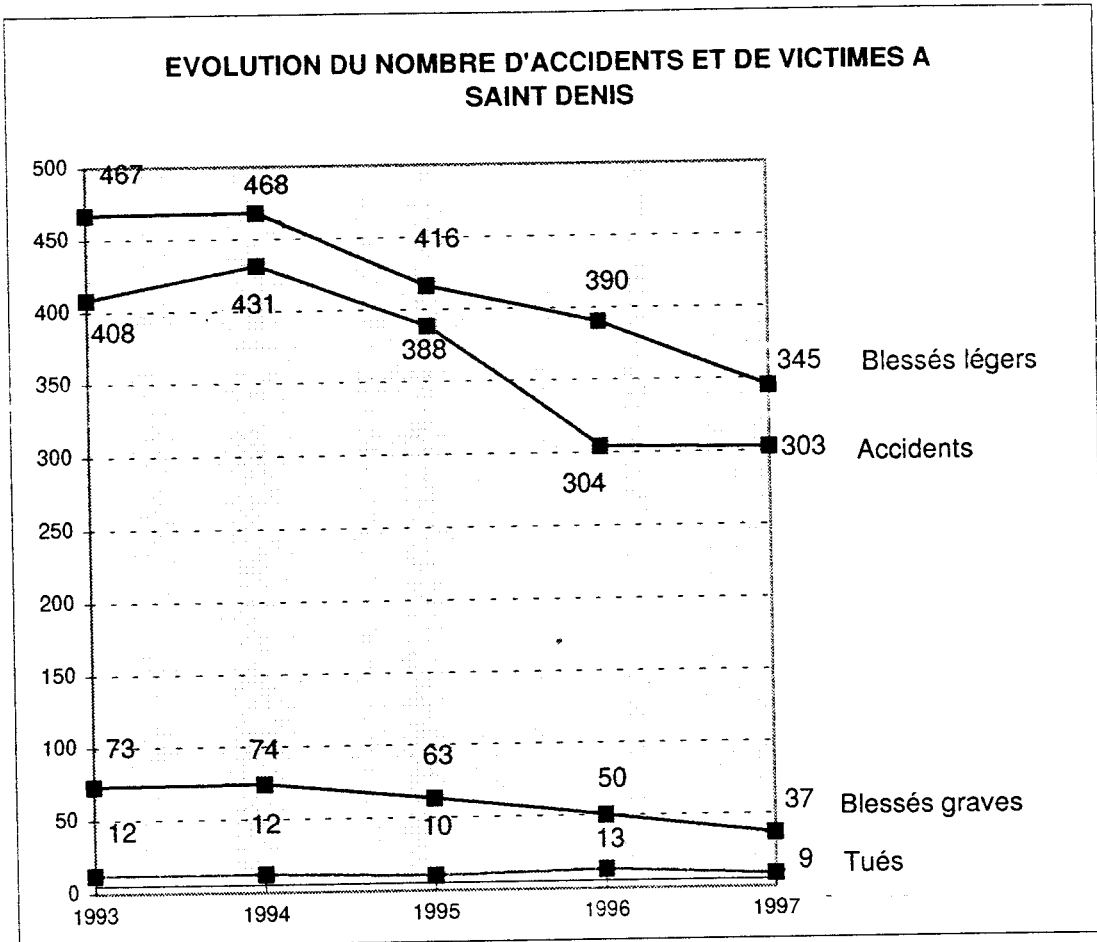
Autorise le Maire à signer cet acte.

Pour extrait certifié conforme,
Fait à Saint-Denis, le 08 NOV. 1998

LE MAIRE
Michel TAMAYA



ANNEXE



DEPARTEMENT DE LA REUNION

Programme Départemental d'Action de Sécurité Routière (P.D.A.S.R.)

CHARTÉ SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sous le parrainage du délégué interministériel à la sécurité routière

- l'Etat,
- le Conseil Régional,
- le Conseil Général,
- les Communes, après délibération et représentées par l'association des Maires de la Réunion,

avec pour objectif de "mieux vivre nos rues et épargner les vies sur nos routes", s'engagent à oeuvrer pour diminuer l'insécurité routière.

Pour cela, dans le cadre du document général d'orientations et des programmes départementaux d'actions de sécurité routière :

- L'association des maires s'engage à :
 - assurer sa représentation au sein du groupe de travail du comité de pilotage des actions de sécurité routière.
 - participer activement aux travaux du dit comité.
- Les Municipalités, le Conseil Régional, le Conseil Général et les Services de l'Etat s'engagent à :
 - accorder une importance particulière aux conditions de circulation et de sécurité lors des études et des travaux d'aménagement qu'elles réaliseront ainsi que lors de l'établissement des actes administratifs s'y rapportant.
 - faciliter les actions de sensibilisation en direction des habitants de leur commune.

.....

L'application de cette charte sera effective à travers la mise en place d'un club d'échange entre les différents partenaires.

Les maires, le Conseil Régional, le Conseil Général s'engagent à participer financièrement à la politique locale de sécurité routière (P.D.A.S.R.) à hauteur de 0,25 % de leur dotation respective du Fonds d'Investissement Routier et des Transports (FIRT).

Fait à Saint-Denis, le

Le Préfet du Département
et de la Région Réunion,

Le Président
du Conseil Régional,

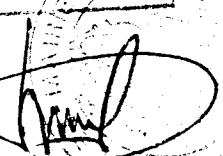
Le Président
du Conseil Général,

Le Président de l'Association
des Maires,

Les Maires,

Vu par le Conseil Municipal
en séance du 10 NOV. 1998

LE MAIRE

Mairie de Saint-Denis

SAINT-DENIS

REÇU A LA PRÉFECTURE
DE LA RÉUNION
10 NOV. 1998
ARTICLE 2 DE LA LOI N° 82-213 DU 2 MARS 1982
RELATIVE AUX DROITS ET LIBERTÉS DES
COMMUNES, DES DÉPARTEMENTS ET DES RÉGIONS

ANNEXE AU RAPPORT N° 98/6-49

CHARTÉ SECURITÉ ROUTIÈRE

ANNEXE 1

Vu par le Conseil Municipal
en séance du 30 OCT 1999

CHARTRE SECURITE ROUTIERE
FICHE REGLEMENTAIRE URBANISME

---000---

Le cadre juridique qui régit la délivrance des autorisations de construire au regard des accès et desserte est fixé par le Code de l'Urbanisme.

En effet, le cinquième paragraphe de l'article R 421-15 du Code de l'Urbanisme stipule que "lorsque la délivrance du permis de construire aurait pour effet la création ou la modification d'un accès à une voie publique, l'autorité ou le service chargé de l'instruction de la demande consulte l'autorité ou le service gestionnaire de cette voie...". Dans le cas où ce service gestionnaire émet un avis défavorable ou impose des conditions particulières d'accès, le permis de construire peut être :

- soit refusé, en application des articles R 111-2 et 4 du Code de l'Urbanisme, considérant que la desserte routière du projet, compte tenu des conditions de sécurité insuffisantes de son raccordement à la voie existante, est de nature à porter atteinte à la sécurité publique ;
- soit délivré, sous réserve du strict respect des prescriptions particulières énoncées par le service gestionnaire dans son avis.

De même la constructibilité d'un terrain est, lors d'une demande de certificat d'urbanisme ou de lotissement, subordonnée à l'accord des services sur les questions d'accès et de desserte.

A noter aussi qu'en amont des demandes d'autorisations individuelles, ces mêmes préoccupations de sécurité sont prises en compte dans le cadre des documents d'urbanisme et particulièrement par les POS. L'article 3 du règlement intitulé "accès et voirie" précise les caractéristiques des dessertes, conformément aux principes édictés par le code de la voirie.

.../...

ANNEXE AU RAPPORT N° 98/6-49.

CHARTRE SECURITE ROUTIERE

ANNEXE 2

Vu par le Conseil Municipal
en séance du 30 OCT. 1998

CHARTRE SECURITE ROUTIERE

FICHE REGLEMENTAIRE INFRASTRUCTURES

- I.C.T.A.V.R.U.

Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines. Les prescriptions de l'ICTAVRU s'imposent aux infrastructures à statut autoroutier ou de routes express réalisées par l'Etat en milieu urbain.

L'application des dispositions de l'ICTAVRU est recommandée pour les autres infrastructures du domaine de l'Etat susceptibles d'être perçues par les usagers comme des voies rapides urbaines et dont les fonctions de transit ou d'échanges sont prédominantes.

Enfin l'ICTAVRU peut également constituer un guide technique à l'usage des collectivités territoriales, pour l'élaboration de projets de voies urbaines ayant le statut de routes express, ou pouvant être perçue comme telles, dont elles assurent la maîtrise d'ouvrage.

- A.R.P.

Aménagement des Routes Principales

Recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route.

Le document "Aménagement des Routes Principales" s'applique aux routes principales (hormis les autoroutes et les routes express à deux chaussées), pour les portions de leur tracé qui se situent en milieu interurbain. Toute collectivité responsable d'un réseau routier peut, si elle le souhaite, traduire ce guide en instruction technique de référence pour l'élaboration des projets d'aménagement des routes interurbaines dont elle assure la maîtrise d'ouvrage.

Pour ce qui concerne le réseau routier national, la circulaire du 5 août 1994 confère à ce document le statut d'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Routes Nationales (I.C.T.A.R.N.). Elle annule et remplace la circulaire D.R.C.R. du 28 octobre 1970 et les textes qui s'y rattachent. Son application s'impose pour tout projet de réalisation d'infrastructures nouvelles ou d'amélioration de routes existantes (hormis les autoroutes et les voies rapides urbaines).

.../...

La refonte de cette instruction s'est avérée nécessaire pour assurer une meilleure prise en compte des connaissances les plus récentes en matière d'interactions entre l'infrastructure et la sécurité routière. Ainsi, les aspects les plus novateurs concernent principalement l'objectif de sécurité inhérent à la démarche de conception et d'aménagement des infrastructures par l'adoption notamment des principes suivants :

- une définition des types de route techniquement cohérents et clairement identifiables par les usagers,
- la référence aux vitesses pratiquées pour l'application des recommandations en matière de visibilité,
- la prise en compte du critère de "lisibilité" de la route et des aménagements,
- l'importance accordée aux aménagements dont le niveau de sécurité est élevé,
- la reconnaissance d'un "droit à l'erreur" pour l'usager, notamment par une conception plus exigeante des accotements et des abords de la route.

SECURITE DES ROUTES ET DES RUES

Ce document est destiné aux personnes chargées de gérer, d'améliorer ou de concevoir la voirie urbaine ou rurale.

Il devrait permettre de mieux apprécier la sécurité d'un projet, d'une intervention, mais aussi la sécurité d'une voie existante, sur la base des caractéristiques de la voie, de son environnement et de son utilisation (en complément de ce que peut apporter d'autre part l'examen des données locales d'accident sur les voies existantes).

C'est un document d'information technique. Il fait état des résultats actuellement connus des études et recherches effectuées dans le domaine de la sécurité des infrastructures.

Il n'a pas de caractère de "norme", ni de règlement ni de circulaire. Certaines des dispositions présentées peuvent différer de celles des normes ou circulaires en vigueur (mais il s'agit rarement de véritables contradictions).

CIRCULAIRE N° 94-56 DU 5 MAI 1994 définissant les modalités d'élaboration, d'instruction et d'approbation des opérations d'investissements sur le réseau routier non concédé.

L'instruction jointe à la présente circulaire et ses annexes a pour objet de préciser le contenu des différentes phases d'études (études préliminaires, études d'avant projet sommaire, études de projet) et notamment des sous dossiers traitant de la sécurité routière.

Instruction et recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie.

Instruction du 02 novembre 1995 du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement et des Transports.

Le document "Recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie" annexé à la présente instruction précise ou confirme les précautions à prendre lors de l'étude et de la réalisation d'infrastructures à l'égard des cyclistes. **Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cycliste soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine cause de cause** (article 20 de la loi sur l'air).

En ce qui concerne le milieu urbain le document contient les informations générales et les conseils utiles aux services assurant une mission de maîtrise d'ouvrage sur le réseau national ou de maîtrise d'oeuvre pour une collectivité locale. A l'intérieur des limites d'agglomération le pouvoir de police est assuré par le Maire de la commune ; la prise en compte des cyclistes dans l'ensemble de la circulation est en dernier ressort de sa compétence y compris sur les routes nationales. D'ailleurs la prise en compte des cyclistes dans une agglomération donnée ne peut en aucune manière être assurée différemment sur les routes nationales et sur les autres voies.

En milieu urbain, tout aménagement de route nationale qui fait l'objet d'une procédure d'utilité publique doit faire état des dispositions mises en oeuvre pour rétablir ou éventuellement améliorer la sécurité et la circulation des cyclistes, à l'égal de ce qui est fait pour les piétons.

.../...

En ce qui concerne la rase campagne le document reprend en les précisant les prescriptions de l'A.R.P. applicable au réseau national. La prise en compte des cyclistes le long des routes principales n'est ni la seule ni nécessairement la meilleure solution surtout dans le cas où il existe un réseau viaire ancien passant au coeur des agglomérations.

Il convient de veiller à ce que les cyclistes soient considérés comme une catégorie d'usagers à part entière dont l'importance dans l'ensemble des déplacements est appelée au moins à se maintenir et plus vraisemblablement à croître.

ARTICLE 20 DE LA LOI DU 30 DECEMBRE 1996 SUR L'AIR.

A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous formes de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.