LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Interview

RICHARD DELL'AGNOLA - DÉPUTÉ DU VAL DE MARNE
PRÉSIDENT DU GROUPE D'ÉTUDES SUR LA ROUTE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

POUR LA POURSUITE D'UNE VÉRITABLE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Président du groupe d'études parlementaires sur la route et la sécurité routière, Richard Dell'Agnola est à l'origine d'un grand nombre de propositions visant à faire évoluer les mentalités et les plans d'actions pour améliorer la sécurité routière. Signes fait le point avec un élu très impliqué sur les idées permettant de donner un nouveau souffle aux résultats obtenus par la politique initiée par le Président de la République.

Signes : Vous présidiez le 6 mai dernier, lors des 11 èmes Rencontres Parlementaires, la table Ronde «Vivre la route, la partager, la policer». Quels enseignements tirez-vous de ce type de manifestation ?

Richard Dell'Agnola : Ces Rencontres Parlementaires s'inscrivent aujourd'hui dans une tradition qui vise à mettre la sécurité routière au centre des préoccupations de tous les acteurs de la route. Ces Rencontres sont le reflet d'une prise de conscience qui s'amplifie et à ce titre, nous pouvons nous féliciter de l'écho de plus en plus grand qu'elles connaissent. Et même si certaines des thématiques abordées peuvent, d'une année sur l'autre, paraîtrent récurrentes, elles n'en constituent pas moins un vrai déclencheur de cette prise de conscience qui aboutit aux bons résultats que la sécurité routière enregistre ces dernières années.

Signes : Quels sont les principaux axes

> Suite page 2

édito

LOI SUR LES RESPONSABILITÉS LOCALES : LA QUALITÉ DES RÉSEAUX AU CENTRE DES DÉBATS

Battant record historique sur record historique, la flambée des prix du pétrole menace une reprise économique plus qu'attendue. Sa répercussion sur le prix des matières premières a des conséquences sur la plupart des secteurs d'activités. Malgré tous leurs efforts de compétitivité, les entreprises ne pourront pas assumer ces hausses de leurs coûts de revient sans mettre en danger des équilibres déjà mis à mal par trois années d'incertitude économique. A l'instar de tous les autres secteurs d'activités, celui des équipements de la route sera nécessairement conduit à revoir sa politique de prix pour pouvoir offrir la même qualité à ses produits et services.

Une qualité à laquelle les entreprises adhérentes du SER sont d'autant plus attachées qu'elle a été placée, par le législateur, au cœur de l'article 18 de sa loi Libertés et Responsabilités Locales du 13 août 2004.

En demandant à Richard Dell'Agnola - député du Val de Marne, Président du groupe d'études sur la route et la sécurité routière - et à Yves Krattinger - Sénateur de Haute-Saône, Président de la Commission Aménagement du Territoire d'ADF - de revenir sur une disposition majeure pour l'avenir de la qualité des réseaux routiers français, Signes poursuit sa vocation d'espace d'information et de débats.

Je suis donc très heureux d'accueillir dans nos colonnes ces deux personnalités particulièrement en pointe dans le domaine de la sécurité routière et dont les points de vue donnent un éclairage passionnant sur cette nouvelle loi.

Au nom de tous les adhérents du SER, je les remercie d'ouvrir ainsi une réflexion primordiale pour les années à venir.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

POUR UNE NOUVELLE POLITIQUE NATIONALE DE LUTTE CONTRE LES DROGUES ILLICITES

Fort des conclusions du rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur la lutte contre les drogues (Drogue : l'autre cancer – juin 2003), et alors que vient d'être rendue publique une étude de l'Inserm sur le lien entre schizophrénie et consommation de cannabis, Bernard PLASAIT, Sénateur UMP de Paris, et Richard DELL'AGNOLA, Député UMP du Val-de-Marne, ont déposé, conjointement au Sénat et à l'Assemblée Nationale, une proposition de loi relative à la lutte contre la toxicomanie, à la prévention et à la répression de l'usage illicite de plantes ou de produits classés comme stupéfiants.

Constatant que la France est confrontée, depuis une dizaine d'années, à une explosion et à une banalisation de la consommation de drogues, les deux parlementaires s'inquiètent d'un phénomène qui a pris une ampleur particulièrement préoccupante chez les jeunes. "Notre pays arrive en tête des pays européens pour l'usage de cannabis chez les 15-34 ans. Face à cette situation préoccupante, la loi n° 70-1320 du 31 décembre 1970, relative aux mesures sanitaires de lutte contre la toxicomanie, est obsolète.

Il existe aujourd'hui une «dépénalisation de fait» qui est un encouragement implicite à consommer des stupéfiants.

Il est urgent de revoir notre législation dans ce domaine dans un triple objectif : promouvoir une politique de prévention totale et systématique, développer une action de soins plus efficace et instaurer des sanctions éducatives lorsque l'interdit est transgressé.

La nouvelle politique, que nous appelons de nos vœux pour faire reculer ce fléau, s'appuie sur trois piliers qui recouvrent les trois Titres de la présente proposition de loi :

- Premier pilier : promouvoir une politique de prévention totale et systématique de proximité ayant pour objectif de prémunir contre la drogue et ses dommages sanitaires et sociaux par une information sur la nocivité des drogues, en particulier du cannabis à l'adresse des enfants, des parents, des enseignants et des médecins.
- Deuxième pilier : développer une politique de soins plus efficace pour l'accueil, le sevrage ou la cure, les post-cures, le traitement des effets des nouveaux produits, l'aide à la sortie de la toxicomanie et la préparation à la réinsertion.
- Troisième pilier : instaurer une sanction éducative lorsque l'interdit est transgressé".

Interview

Richard Dell'Agnola - Député du Val de Marne

Président du groupe d'études sur la route et la sécurité routière

de travail du Groupe d'Etudes Parlementaire que vous présidez ?

Richard Dell'Agnola : La vocation de mon groupe de travail est de faire des propositions d'actions au gouvernement sur tous les axes d'amélioration de la sécurité routière. Il réfléchit notamment aux problèmes d'harmonisation européenne. Nous avons à ce titre reçu Rémi Heitz, le délégué interministériel à la sécurité routière, qui nous a présenté le projet d'imposer aux automobilistes de rouler avec leurs feux de croisement hors agglomération. Une mesure qui s'inspire directement de celles en vigueur chez nos partenaires européens.

Nous travaillons aussi en direction des jeunes conducteurs. Partant du constat que de plus en plus de jeunes roulent sans permis notamment pour des raisons financières, frais d'examen, coûts des assurances "jeunes conducteurs ", nous réfléchissons à tout un train de mesures permettant au permis de conduire de ne plus être un facteur d'échec social mais, au contraire, un tremplin d'intégration et d'amélioration de la formation à la sécurité routière.

Enfin, nous entretenons une étroite collaboration avec les constructeurs automobiles afin d'étudier avec eux toutes les innovations permettant d'améliorer les véhicules et notamment celles, comme le repérage automatique du niveau de fatigue, qui renseigne l'automobiliste sur la qualité de son comportement.

Signes : La Loi Libertés et Responsabilités Locales publiée au JO le 17 août dernier intègre, dans son article 18, un amendement qui stipule «qu'il est établi dans les 12 mois de l'entrée en vigueur de la présente loi, une étude exhaustive portant sur l'état de l'infrastructure, au moment de son transfert, ainsi que sur les investissements prévisibles à court, moyen et long termes, liés à la gestion de ce domaine routier.» Pensez-vous que le Groupe d'Etudes Parlementaire que vous présidez sera amené à faire des propositions au gouvernement pour la constitution d'une éventuelle commission d'audit ?

Richard Dell'Agnola : Tout d'abord, je me félicite que la loi ait prévu ce dispositif qui me paraît aller vraiment dans le sens de l'amélioration de la qualité de nos réseaux. Aujourd'hui, la loi fixe un cadre mais ce sont les décrets qui préciseront toutes les modalités de mise en musique de ces études qui ne manqueront pas, vous vous en doutez, de poser un certain nombre de questions.

Je pense ici notamment, à l'impact sur le transfert de responsabilité que ce dispositif devrait avoir. Si l'étude révèle une défaillance de la signalisation, une absence de protection d'obstacles, une incohérence de signalisation verticale, et qu'un accident est à déplorer du fait de ce dysfonctionnement, on sait que le juge aura toujours à cœur que la victime soit indemnisée. Mais nul ne peut présager quelle responsabilité il choisira de retenir. Pour le moins, ce nouveau champ de contentieux ouvert aux victimes qui pourront désormais se prévaloir d'un constat de carence donnera de nouvelles possibilités aux juges.

Le juge cherche toujours à indemniser la victime

Dans ce contexte, le Groupe d'Etudes Parlementaire analysera avec toute l'attention requise les décrets d'application afin de faire des propositions au gouvernement pour que ces audits soient réalisés dans des conditions satisfaisantes pour toutes les parties : les élus qui en auront la responsabilité bien sûr, comme l'ensemble des partenaires qui y seront nécessairement associés.

Un outil de gestion très performant pour les maîtres d'ouvrage

Signes : Ne pensez-vous pas que prévoir de donner un délai aux départements, pour réaliser les travaux qu'impliqueront au cas par cas ces études, ne puisse permettre de trouver une solution à cette question du transfert de responsabilité ?

Richard Dell'Agnola : On ne peut pas savoir aujourd'hui comment les tribunaux interpréteront cette disposition. Mais si une association décide de mettre en cause une collectivité au motif qu'un équipement était défaillant et que grâce aux études menées

tout le monde en avait connaissance, ce n'est pas parce qu'un délai est prévu que la victime ne sera pas indemnisée.
Pour autant, je vous accorde que cette question ouvre un vrai débat !
Je crois d'ailleurs qu'un axe de réflexion pourrait s'appuyer sur les solutions mises en œuvre par les commissions hygiène et sécurité dans le domaine de la construction.

Signes : Vous pensez ici à la mise en place d'une commission ayant pour mission d'intervenir pour avis ?
Richard Dell'Agnola : Tout à fait. On pourrait imaginer une commission qui donne un avis sur l'état des réseaux avec, de la même manière que pour les écoles par exemple, une autorisation d'ouverture ou un avis favorable avec réserves, ou même un avis défavorable pouvant même avoir des conséquences immédiates. On peut raisonnablement envisager que cette commission ait pour mission d'auditer l'ensemble du réseau à une fréquence régulière, 3 ans par exemple, et de rendre des avis pour chaque itinéraire.

Signes : Comment imaginez-vous la composition de cette commission ?
Richard Dell'Agnola : Il me paraît très important de garder une compétence administrative à cette commission ou plutôt, ces commissions départementales. Je pense qu'un groupe composé de représentants de la DDE, de la police et de la gendarmerie, des conseils généraux, des collectivités locales et des organisations professionnelles, permettrait un regard croisé impartial et fondé sur de fortes expertises techniques, seules à même de valider les avis donnés et d'en assurer le respect.
Et je crois d'ailleurs que ces avis pourraient de surcroît être utilement mis en parallèle avec les cartes de sécurité routière qui ont été annoncées par le président Chirac.
On doterait ainsi les maîtres d'ouvrage d'un outil de gestion très performant.

Signes : La mise en place des commissions de sécurité pourrait-elle rentrer dans le champ de compétences de votre groupe ?
Richard Dell'Agnola : Tout à fait, les réflexions sur l'infrastructure pourraient parfaitement constituer un nouvel axe de travail pour ce groupe d'études.

Yves Krattinger - Sénateur de Haute-Saône
Président de la Commission Aménagement du Territoire d'ADF -

LE DÉPARTEMENT CONSTITUE DÉSORMAIS LE PREMIER ACTEUR PUBLIC ROUTIER

Président de la Commission Aménagement du Territoire de l'Assemblée des Départements de France, Yves Krattinger a récemment présidé une table ronde très remarquée sur la décentralisation lors du dernier Congrès Interoute.
Un entretien pour comprendre la position des élus des départements qui ont désormais la responsabilité de la très grande majorité du réseau routier.

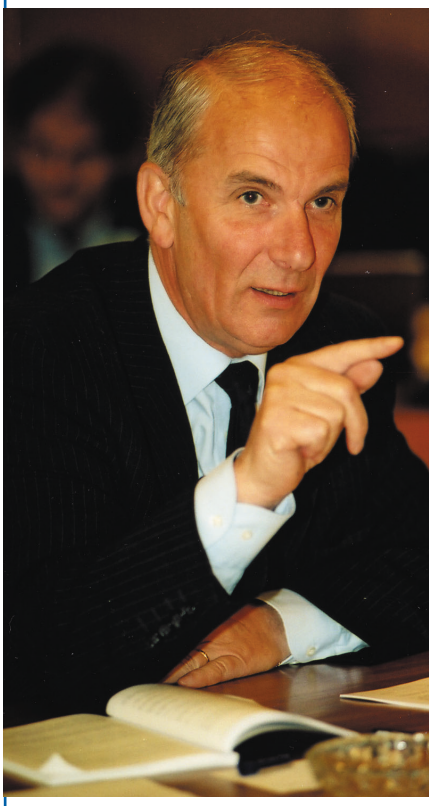
Signes : Quelle sont les principaux points de réflexion et d'interrogation de l'ADF sur la nouvelle loi Libertés et Responsabilités Locales?

Yves Krattinger : Nous vivons une évolution forte engagée avec l'acte deux de la décentralisation. En 1972, un transfert massif de routes a déjà eu lieu, près de 55 000 km de routes nationales ont été déclassées dans le domaine public des départements. Mais c'était avant les lois de décentralisation de 1982/83.
La loi du 17 août 2004 accentue le transfert de compétences de l'Etat vers les collectivités selon le principe de subsidiarité, et surtout s'agissant du transfert des routes nationales, il conduit à une mutation profonde en ce qui concerne le personnel de l'équipement. Il y a en effet un changement de rapport de « masse » entre l'Etat et les départements, ceux-ci devenant, et de loin, le premier acteur public routier et le premier client de la profession. Ainsi le transfert au 1er Janvier 2006 concernera 20 800 Km de RN, et devrait être accompagné du transfert des crédits et des personnels correspondants (il restera à l'Etat 10 000 km de routes nationales).
Des conseils généraux contesteront probablement certains transferts de routes et, pour tous, la question se pose aussi - et surtout - des sommes qui seront versées par l'Etat aux départements, pour les travaux d'entretien et de développement des routes d'une part, et la rémunération et le fonctionnement des personnels transférés d'autre part.
Dans le contexte budgétaire actuel, les présidents de conseils généraux sont très inquiets et combatifs, en ce qui concerne ces points tout particulièrement, et veilleront à ce que l'Etat respecte la Loi.

Signes : Cette Loi Libertés et Responsabilités Locales intègre dans son article 18 un amendement qui stipule «qu'il est établi dans les 12 mois de l'entrée en vigueur de la présente loi, une étude exhaustive portant sur l'état de l'infrastructure, au moment de son transfert, ainsi que sur les investissements prévisibles à court, moyen et long termes, liés à la gestion de ce domaine routier.»
Que pensez-vous de cette disposition et comment pensez-vous qu'elle puisse être mise en œuvre ?

Yves Krattinger : Logiquement, cette démarche d'évaluation aurait dû être préalable au transfert : quand on vend un véhicule, on le soumet d'abord au contrôle technique ; la vente d'un appartement est précédée d'un état des lieux…
Les parlementaires ont souhaité malgré tout un état des lieux a posteriori, « portant sur l'état de l'infrastructure au moment de son transfert ». Ce bilan doit concerner, à la fois, l'entretien de la route, de la signalisation et les investissements qui auraient dû être réalisés.

> Suite page 4



Yves Krattinger - Sénateur de Haute-Saône

Président de la Commission Aménagement du Territoire d'ADF -

LE DÉPARTEMENT CONSTITUE DÉSORMAIS LE PREMIER ACTEUR PUBLIC ROUTIERS

SUITE DE LA PAGE 3

Ce point est important car il donnera l'occasion à certains départements de se retourner vers l'Etat si, le cas échéant, le patrimoine cédé ne correspondait pas aux « normes » communément admises en ce qui concerne la voirie nationale, ou si l'entretien avait été différé.

Ainsi, et dans la mesure où le bien transféré serait en mauvais état, la charge financière supplémentaire induite par les dépenses d'entretien et les investissements qui auraient dû être réalisés et qui sont forcément prévisibles à court, moyen ou long termes pour le département, devrait être supportée par l'Etat.

S'appuyer sur les expériences du terrain

Signes : Où en est la réflexion de l'ADF en matière de patrimoine routier départemental ?

Yves Krattinger : La fonction d'élaboration de la doctrine routière était jusqu'à présent assurée par l'Etat, en relation avec les professionnels. Chacun des acteurs essentiels de la communauté technique routière avait trouvé ses marques.

La situation se modifie profondément avec la décentralisation, et le maintien d'une prise directe du réseau scientifique et technique avec l'expérience du terrain en constitue un véritable enjeu. Ce réseau ne peut « travailler hors sol ». On ne peut laisser le technique être guidé par les seules considérations juridiques : il doit être adossé à l'expérience vécue sur le terrain.

C'est ainsi que l'Assemblée des Départements de France a décidé de dresser un tableau du réseau technique actuel, et ensuite de préparer des propositions. Cela commence par des rencontres avec l'ensemble des partenaires. Les présidents de conseils généraux abordent ce dossier avec sérieux et humilité, car il ne se traitera qu'en partenariat avec tous les acteurs de la route.

Ne pas dissoudre la responsabilité

L'intérêt des conseils généraux consiste à entrer dans un jeu intelligent qui conduirait à une qualification **des services** qui s'occupent des infrastructures routières. Si nous savons tous qu'un grand nombre des accidents est dû au comportement des conducteurs, il n'en est pas moins vrai que le réseau routier comporte encore un certain nombre de pièges qui doivent être détectés et auxquels il doit être apporté remède. Les méthodes à mettre en œuvre dans les services doivent permettre de donner des réponses à ce genre de questions.

Signes : Pensez-vous que l'étude prévue par les sénateurs pourraient être confiée à une commission calquée sur les commissions hygiène et sécurité opérant dans le domaine de la construction ?

Yves Krattinger : Relisons bien le texte de l'article 18. Il dispose que l'étude exhaustive porte « sur l'état de l'infrastructure, **au moment de son transfert**, ainsi que sur les investissements prévisibles à court, moyen et long termes, liés à la gestion de ce domaine routier ». L'étude porte sur le transfert, et la remise à niveau qu'il faudrait opérer si le réseau n'était pas suffisamment bien aménagé ; pas sur le suivi du réseau départemental après ce transfert. La loi ne prévoit rien de tel.

Dans le cadre d'un éventuel suivi du réseau routier départemental, il ne faut pas dissoudre la responsabilité. Les élus ne sont pas de simples exécutants. Ils votent les travaux, ils votent les crédits mais ils votent aussi les impôts. Cela ne peut être oublié.

Toute vision qui imposerait les choses de l'extérieur, et donc qui enlèverait aux élus leur responsabilité serait un mauvais coup porté à la démocratie locale.

Ce qu'il faut qualifier, ce sont les méthodes, les services ; c'est ce qui est fait dans l'industrie.

On qualifie **un processus de fabrication, on qualifie une entreprise**. C'est aux élus de décider des conseils dont ils doivent s'entourer, des évaluations ou des regards extérieurs qu'ils veulent solliciter.

Il serait très mal venu qu'après avoir transféré aux conseils généraux la part de son réseau la moins bien aménagée, l'Etat prenne la main sur les décisions des collectivités en imposant, via une « norme », les travaux à mettre en œuvre, et en particulier ceux qu'il s'est toujours refusé à réaliser.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Lionel Couche, Alain Figuls, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83.
Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus, 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com