



# **Chantier organisation des services routiers**

## **Sous-chantier « Missions et organisation des services dans le domaine Entretien et Gestion du patrimoine »**



### **Rapport final**



*Juin 2005*



## SOMMAIRE

<b>PREMIÈRE PARTIE : L'analyse des missions de l'entretien et de la gestion du patrimoine – recommandations sur l'évolution des politiques .....</b>	<b>4</b>
<b>A) La conservation du patrimoine .....</b>	<b>5</b>
<b>B) La sécurité des usagers et des agents.....</b>	<b>7</b>
<b>C) Les attentes des usagers .....</b>	<b>7</b>
<b>D) La prise en compte de l'environnement et de « l'éco-citoyenneté » .....</b>	<b>8</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE : Les moyens nécessaires à l'accomplissement des tâches d'entretien du réseau .....</b>	<b>10</b>
<b>A - Préambule.....</b>	<b>10</b>
<b>B - Les tâches de l'entretien à traiter en régie.....</b>	<b>10</b>
<b>C - Les tâches de l'entretien plutôt à conserver en régie.....</b>	<b>12</b>
<b>D - L'intervention du parc.....</b>	<b>13</b>
<b>TROISIÈME PARTIE : L'organisation des missions et des services.....</b>	<b>14</b>
<b>A - Préambule :.....</b>	<b>14</b>
<b>B - L'examen des missions et de leur répartition entre niveaux : .....</b>	<b>14</b>
<b>DAC, DIR, SGR et subdivision .....</b>	<b>14</b>
1) Maîtrise d'ouvrage de l'entretien .....	14
2) Maîtrise d'œuvre de l'entretien ( hors domaine ouvrages d'art et murs) .....	16
3) Connaissance du patrimoine.....	16
4) Gestion du domaine public.....	17
5) Gestion du matériel.....	17
6) Gestion de l'immobilier.....	17
7) Surveillance des OA et murs.....	18
8) Autres missions .....	18
<b>C - L'utilité d'identifier les fonctions de maîtrise d'ouvrage .....</b>	<b>18</b>
<b>de l'entretien et de l'exploitation .....</b>	<b>18</b>
<b>D - Le service de Gestion de la Route.....</b>	<b>19</b>
<b>E - Les autres entités .....</b>	<b>21</b>
<b>F - La souplesse dans les organigrammes.....</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXE 1 : L'analyse des missions de l'entretien et de la gestion du patrimoine....</b>	<b>24</b>
Entretien des dépendances .....	25
Entretien des équipements de la route.....	30
Entretien des dispositifs d'assainissement .....	37
Entretien courant des OA et surveillance périodique.....	41
Entretien courant des chaussées ( y compris bretelles).....	42
Connaissance du patrimoine : base de données routières .....	43
Ingénierie de l'entretien routier.....	44
Gestion du domaine public.....	45
<b>ANNEXE 2 : L'examen des missions et de leur répartition entre les 3 niveaux : DAC, DIR(siège) et district .....</b>	<b>52</b>
<b>ANNEXE 3 : Cahier des charges .....</b>	<b>57</b>
<b>ANNEXE 4 : Composition du groupe de travail.....</b>	<b>63</b>



# **PREMIÈRE PARTIE : L'analyse des missions de l'entretien et de la gestion du patrimoine – recommandations sur l'évolution des politiques**

Les missions ont été décomposées en 24 fiches élémentaires qui traitent des forces, des faiblesses, des niveaux de service souhaitables, des compétences nécessaires, des propositions d'indicateurs de suivi et des possibilités de sous-traitance :

- Entretien des dépendances :
  - fauchage accotements et TPC : zone de sécurité
  - fauchage et débroussaillage : hors zone de sécurité
  - entretien des aires d'arrêt et de repos
  - nettoyage des abords de la route en section courante
  - gestion des plantations
  
- Entretien des équipements de la route :
  - dispositifs de retenue
  - signalisation verticale et balisage
  - signalisation horizontale
  - éclairage public
  - clôtures
  - dispositifs anti-chute de pierres
  - PMV et signalisation dynamique
  
- Entretien des dispositifs d'assainissement :
  - dispositifs de relevage
  - bassins de rétention
  - réseaux étanches et non étanches à ciel ouvert
  - canalisations et drains
  
- Entretien courant des OA et surveillance périodique
  
- Entretien courant des chaussées
  
- Connaissance du patrimoine
  
- Ingénierie de l'entretien routier
  
- Gestion du domaine public :
  - régularisation foncière (classements / déclassements)
  - dommages au domaine public
  - autorisations de voirie et redevances
  - traitement de la publicité

Cette analyse des missions a été complétée par 2 fiches relatives à :

- La description d'un CEI type.
- La dotation minimale d'un CEI en matériel selon qu'il gère un réseau à 2 x 1 voie ou à 2 x 2 voies.

L'ensemble des fiches est joint en annexe n° 1.

L'analyse des missions, organisée selon les quatre thèmes suivants :

- la conservation du patrimoine
- la sécurité des usagers et des agents du service
- les attentes des usagers
- la prise en compte de l'environnement et de « l'éco-citoyenneté »

conduit à proposer les recommandations suivantes :

## A) La conservation du patrimoine

- la connaissance du patrimoine

Les moyens consacrés actuellement à cette tâche par les DDE sont insuffisants. Cette tâche essentielle pour l'établissement des programmes d'entretien doit être correctement assurée. Le transfert des RNIL aux départements et la constitution des DIR vont redéfinir le patrimoine de chaque gestionnaire. Le moment est donc propice pour développer une culture de base de données routières dans les DIR en y consacrant les moyens et les compétences nécessaires.

Il est nécessaire de s'appuyer sur un outil informatique fiable disposant d'une banque de données image, type Pixiroute.

- l'entretien courant des OA et les visites annuelles

L'entretien courant des OA (débroussaillage, nettoyage des dispositifs d'évacuation des eaux,...) est une tâche pour laquelle les agents des CEI consacrent en général peu de temps alors qu'elle est importante pour la conservation du patrimoine.

La création des DIR doit être l'occasion de revaloriser cette tâche qui, de plus, peut être planifiée de façon assez souple dans le programme de travaux des CEI.

Cette meilleure prise en compte de l'entretien courant des OA devrait être menée en parallèle avec une amélioration de la réalisation des visites annuelles d'ouvrage dont un grand nombre pourrait être réalisé par les contrôleurs ou chefs d'équipe des CEI.

- la gestion du domaine public

- Il existe un retard important dans les procédures de classement / déclassement des terrains, retard dû essentiellement à la non réalisation de la délimitation du domaine public à l'achèvement des opérations d'investissement. En effet, souvent par manque de temps, le personnel du domaine foncier est principalement mobilisé sur les enquêtes publiques et les acquisitions nécessaires à la réalisation des opérations d'investissement.

Il en résulte que d'importantes surfaces de terrains inutiles restent à la charge du service gestionnaire. La mise en œuvre d'un programme de résorption du retard permettrait de faire des économies sur le coût d'entretien de ces terrains.

- Les réparations des dégâts au domaine public sont génératrices de coûts importants (réparations de glissières, de signalisation verticale, mise en œuvre d'absorbant...) Actuellement, l'élaboration des devis de réparation est très hétérogène sur la façon de prendre en compte les différents coûts (coût des matériels, heures d'agent, existence d'un forfait d'intervention,..) et la procédure de remboursement n'est pas unique (rétablissement de crédits ou compte géré par le parc). Cette situation est source de contentieux avec les sociétés d'assurance. Il est donc essentiel de disposer d'une procédure harmonisée de recouvrement, procédure qui doit être incitative pour le gestionnaire afin d'améliorer la recherche des auteurs et diminuer ainsi le budget consacré aux réparations.
- l'ingénierie de l'entretien
  - La qualité du suivi de chantier dans le domaine de l'entretien est généralement moins bonne que dans le domaine de l'investissement : nombreux petits chantiers, surveillants de chantier non spécialisés et multiples, travaux réalisés parfois dans l'urgence.... Pour une bonne gestion du patrimoine, il faut profiter de la constitution des DIR et de la professionnalisation des acteurs pour améliorer sensiblement la surveillance des travaux d'entretien par la formalisation des différentes phases de la maîtrise d'œuvre et le développement d'une démarche qualité.
  - La méthode actuelle de répartition, entre DDE, des crédits de la dotation globale d'entretien routier s'applique à un réseau de 30 000 km particulièrement hétérogène. Sa gestion et la déclinaison des politiques se font à l'échelle départementale, sans logique d'axe. Cette méthode devra être revue avec le nouveau réseau en recherchant une cohérence par itinéraire. Les paramètres utilisés devront évoluer vers, par exemple :
    - la répartition de la dotation de viabilité hivernale au m<sup>2</sup> de chaussée,
    - la prise en compte de la réalité de l'état des chaussées ( note IQRN) et des contraintes supportées par les chaussées ( niveau du trafic poids lourds),
    - la prise en compte de la réalité des conditions hivernales (hiver normal, peu rigoureux ou très rigoureux) dans la détermination du montant annuel de la dotation de viabilité hivernale alors que les dépenses peuvent être très différentes d'un hiver à l'autre,
    - la prise en compte du service à l'utilisateur (nombre et importance des aires de repos, par exemple),
    - la prise en compte de la complexité des dispositifs d'assainissement dans le calcul de la dotation pour les dépendances.

Il est donc important que de nouvelles règles de répartition, entre les DIR, de la dotation globale d'entretien routier soient définies.

## B) La sécurité des usagers et des agents

L'ensemble des tâches d'entretien contribue à la sécurité des usagers. Ces tâches doivent être réalisées en garantissant la sécurité des agents.

Certains équipements de la route ne sont pas ou ne sont plus conformes aux règles de l'art, d'autres nécessitent que la politique d'implantation soit précisée. Leur remise en ordre doit être évaluée et un plan de rattrapage sur quelques années devrait être prévu, notamment :

- les dispositifs de retenue pour diverses raisons telles que : rehaussement de glissières, renforcement suite à des changements de règles, réparations après choc ( tiers inconnus)....,
- l' éclairage public pour lequel la problématique est multiple : solidité des candélabres, mise aux normes électriques et plus généralement définition de la politique d'équipement et d'entretien en concertation avec les collectivités locales, en particulier en milieu urbain,
- les clôtures et les dispositifs anti-chute de pierres pour lesquels le nombre d'accidents n'est pas négligeable. Pour diminuer le risque, il conviendrait de définir une politique claire sur leur implantation et sur la mise en place de la signalisation de danger.

## C) Les attentes des usagers

- entretien des équipements de la route
  - Il n'existe pas de politique globale en matière de signalisation horizontale alors que c'est un domaine très sensible pour l'utilisateur comme en témoignent les enquêtes menées auprès des usagers du réseau routier. La mise en place des DIR devrait être l'occasion d'homogénéiser les traitements par itinéraire : types de marquage, fréquence de renouvellement...  
Le niveau de service actuel paraît en général insuffisant, il serait donc souhaitable d'augmenter ce niveau de service et de mettre en place une politique de développement du marquage visible de nuit par temps de pluie.
  - L'harmonisation de la signalisation directionnelle (notamment lecture par itinéraire) et la mise en cohérence de la signalisation de police (notamment application récente des circulaires de la DSCR sur les limitations de vitesse et les limites d'agglomération) amélioreraient sensiblement la compréhension par l'utilisateur.
- entretien des dépendances
  - En matière de service à l'utilisateur et d'image de marque du service, l'entretien des aires de repos et la propreté des dépendances en section courante sont essentiels. La mise en place des DIR doit être l'occasion de mettre l'accent sur ces tâches en augmentant les niveaux de service (à caler sur le niveau de

fréquentation pour les aires de repos et à caler sur le trafic et sur la localisation (urbain ou non urbain) pour la propreté des dépendances en section courante).

- Les attentes des riverains de la route sont à prendre en compte, notamment en matière d'entretien du domaine public en limite de leurs parcelles mais aussi en matière d'assainissement de la route. Ceci nécessite d'avoir une bonne connaissance du domaine public RN (cf. partie 1 précédente sur la conservation du patrimoine).
- gestion des matériels
  - La qualité de la maintenance de 1<sup>er</sup> niveau (intervention sur place pour une remise en service rapide) des matériels (saleuses, lames, remorques FLR,...) influe directement sur le respect des niveaux de service. Il est essentiel de conserver la qualité de service offerte actuellement par les parcs. A titre d'exemple, un département qui s'est désengagé du parc ne trouve pas actuellement la même qualité auprès d'entreprises privées et souhaite contractualiser à nouveau avec le parc.
  - Il est fortement souhaitable de réduire l'hétérogénéité du matériel par la mise en œuvre d'une politique de gestion centralisée des achats au niveau des DIR selon les orientations données par les DAC sous forme de cahier des charges type par exemple.  
Cette politique permettrait de développer le sentiment d'appartenance auquel sont très sensibles les agents. L'exemple des fourgons est, à cet égard, particulièrement significatif.

## **D) La prise en compte de l'environnement et de « l'éco-citoyenneté »**

- entretien des dépendances

Il n'existe pas de politique coordonnée d'entretien des dépendances, seules existent des initiatives locales.

Pour prendre en compte les enjeux relatifs à la préservation de l'environnement il est nécessaire de développer une politique globale prenant en compte :

- la mise en cohérence du traitement des itinéraires,
- la gestion extensive des dépendances vertes,
- la gestion des plantations,
- la limitation de l'utilisation des produits phytosanitaires,
- le traitement des déchets,
- ....

Les dépendances devraient être étudiées, dans les opérations d'investissement, de façon à minimiser leur entretien.

Cette politique globale pourrait utilement s'appuyer sur la démarche IQDE (Image Qualité des Dépendances) .

- entretien des dispositifs d'assainissement

Le patrimoine relatif aux dispositifs d'assainissement est parfois mal connu et son fonctionnement n'est pas toujours maîtrisé par le service gestionnaire. Cette situation est due en grande partie à l'absence ou à la mauvaise qualité des dossiers de remise d'ouvrage. Les carences qui en résultent dans l'entretien des dispositifs d'assainissement (bassins, réseaux, dispositifs de relevage...) peuvent entraîner des désordres importants en cas de déversement de produits dangereux.

Outre une amélioration sensible dans la remise des dossiers d'ouvrage au gestionnaire, il est nécessaire de définir une véritable politique de gestion des dispositifs d'assainissement comportant :

- un recensement exhaustif des dispositifs et un diagnostic sur leur fonctionnement
- un programme de remise à niveau des équipements qui le nécessitent
- un programme de surveillance et d'entretien.

## **DEUXIÈME PARTIE : Les moyens nécessaires à l'accomplissement des tâches d'entretien du réseau**

### **A - Préambule**

Le groupe de travail a considéré que les tâches d'exploitation du réseau sont dimensionnantes pour les effectifs des CEI.

En dehors des tâches d'exploitation, les tâches d'entretien du réseau réalisées par les agents d'exploitation sont nombreuses et variées. Le risque de sous-emploi des agents, dont l'effectif a été calculé selon les besoins de l'exploitation, paraît peu probable.

Les tâches d'entretien ont été regroupées sous forme de deux tableaux :

- les tâches à traiter en régie.
- les tâches plutôt à conserver en régie.

### **B - Les tâches de l'entretien à traiter en régie**

Tâches	Capacité opérationnelle de première réaction	Connaissance du patrimoine	Responsabilité en cas d'accident ou de crise	Observations (en particulier sur la sous-traitance au privé)
- les interventions d'urgence pour l'entretien courant des chaussées (bouchage de nids de poule)	+++	+	+++	Peu d'intérêt à confier au privé car nécessite une surveillance déjà assurée en régie
- la maintenance de 1 <sup>er</sup> niveau des équipements dynamiques (PMV, stations SIREDO remorques FLR...)	+++	++ (connaissance du matériel)	+	Difficultés liées à la notion de masse critique selon les territoires. Nécessité de garder une compétence en cas de crise.
- la maintenance ponctuelle de la signalisation verticale et du balisage	+++		+++	Coût privé prohibitif lié à la nature de la tâche. Peu d'intérêt à confier au privé car nécessite une surveillance déjà assurée en régie
- signalisation et balisage de chantier			+++	Difficulté à sous-traiter pour des chantiers ponctuels ou pour des chantiers réalisés par des entreprises peu compétentes dans ce domaine : problèmes de responsabilité. Nécessité de garder une compétence en cas de crise ou d'événement important
- maintenance de 1 <sup>er</sup> niveau des matériels (interventions urgentes et légères effectuées sur site pour remise en service rapide des matériels)	+++	+++ (connaissance du matériel)	+	Coût privé prohibitif et manque de compétences pour les matériels spécifiques des DIR. Nécessité de conserver le savoir-faire des OPA
- entretien de 1 <sup>er</sup> niveau des équipements électro- mécaniques des bassins et des dispositifs de relevage	+++	+++	+++	Peu d'intérêt à confier au privé car nécessite une surveillance qui doit être assurée en régie. Difficultés liées à la notion de masse critique selon les territoires.
- entretien des dispositifs situés à l'amont des bassins (caniveaux, grilles, avaloirs..) à l'exception des interventions programmables nécessitant un matériel spécifique (hydro-cureuse par exemple)	+++	+++	+++	Coût privé prohibitif lié à la nature de la tâche. Peu d'intérêt à confier au privé car nécessite une surveillance déjà assurée en régie.

## C - Les tâches de l'entretien plutôt à conserver en régie

A la différence des tâches précédentes, les tâches ci-après peuvent être sous-traitées, mais il y a un intérêt à conserver leur exécution en régie si les moyens disponibles le permettent.

Tâches	Capacité opérationnelle de première réaction	Connaissance du patrimoine	Responsabilité en cas d'accident ou de crise	Observations (en particulier sur la sous-traitance au privé)
- entretien des aires de repos		++		Tâche considérée comme valorisante par les agents car les aires de repos sont un lieu privilégié de contacts avec les usagers et de témoignages de reconnaissance
- propreté des dépendances de la route (ramassage des déchets en linéaire)		++		Difficultés à confier au privé car tâche compliquée à définir et à quantifier et peu de matériel adapté
- fauchage de sécurité			++	Difficultés à établir et à faire respecter un cahier des charges pour l'exploitation sous chantier par des petites entreprises locales : problèmes de responsabilité.
- entretien courant des OA et des murs		+++		Tâche qui doit être renforcée et qui nécessite le développement d'une culture auprès des agents. Elle peut toutefois être sous-traitée.

Le choix pour exécuter ces tâches en régie pourra être différent selon le contexte et les priorités:

- pour la conservation du patrimoine : les tâches d'entretien courant des OA et des murs seront privilégiées.
- pour la sécurité des usagers : les tâches de fauchage de sécurité seront privilégiées,
- pour les attentes de l'utilisateur : les tâches d'entretien des aires de repos et de propreté des dépendances de la route seront privilégiées.

## D - L'intervention du parc

Sans vouloir préjuger des conclusions du rapport COURTIAL, les travaux du groupe ont permis d'identifier des tâches spécifiques dans le domaine de l'entretien pour lesquelles les compétences des OPA et la qualité du service rendu par le parc sont à mobiliser.

Il s'agit, en priorité, de la maintenance de 1<sup>er</sup> niveau des matériels (camions, tracteurs, saleuses, accessoires de fauchage...) qui nécessite un effectif de 4 OPA par subdivision pour permettre l'organisation d'astreinte en période hivernale.

Des compétences existent dans d'autres domaines comme celui de l'entretien de 1<sup>er</sup> niveau des équipements électromécaniques des bassins et dispositifs de relevage ou celui de l'exploitation avec, par exemple dans les CIGT, les postes d'opérateurs ou de pupitreurs et la maintenance de 1<sup>er</sup> niveau des équipements dynamiques.

Bien entendu, en dehors de ces tâches spécifiques, les compétences des OPA pourront continuer à être utilisées, de façon plus classique, dans le domaine de l'entretien, pour :

- la pose de glissières de sécurité,
- la réalisation de la signalisation horizontale ou verticale,
- le pontage de fissures,
- la réalisation de la maintenance de 2<sup>ème</sup> niveau des matériels
- ...

et dans le domaine de l'exploitation pour des interventions en viabilité hivernale.

# TROISIÈME PARTIE : L'organisation des missions et des services

## A - Préambule :

L'examen des missions de l'entretien et de la gestion du patrimoine a été réalisé sur la base de l'organisation indiquée dans le rapport du directeur des routes de mars 2004, articulée autour de services centralisés au niveau DIR, de SGR, de subdivisions et de CEI.

Suite aux nombreuses discussions intervenues dans les différents sous-chantiers, une organisation reposant sur les niveaux DIR, districts et CEI est préconisée.

En annexe 2, une répartition des missions est proposée suivant cette organisation à 3 niveaux.

## B - L'examen des missions et de leur répartition entre niveaux : DAC, DIR, SGR et subdivision

Cet examen porte sur :

- les missions de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre projet et maîtrise d'œuvre travaux dans les domaines de l'entretien des chaussées, de l'entretien des dépendances, de l'entretien des équipements de la route et des dispositifs d'assainissement,
- les missions de gestion du domaine public, de gestion du matériel, de gestion de l'immobilier, de la connaissance du patrimoine, de la surveillance des OA
- d'autres missions relatives aux activités support.

### 1) Maîtrise d'ouvrage de l'entretien

- Au niveau de la DAC :

- Méthode de répartition de la dotation d'entretien routier entre chaussées, dépendances, OA, murs et viabilité hivernale.
- Fixation des objectifs nationaux sur l'état des chaussées, la prise en compte du respect de l'environnement, la surveillance des plantations, la surveillance des dispositifs d'assainissement, le niveau de performance de la signalisation horizontale et de la signalisation verticale, la préservation du patrimoine...
- Fixation des indicateurs de suivi de l'activité.
- Établissement de la doctrine : choix glissière béton/glissière métallique, type de marquage horizontal, type et classe des panneaux de signalisation verticale, lieux d'implantation des clôtures et dispositifs anti-chutes de pierre...

- Fixation de schémas directeurs : implantation des aires de repos, zones de stationnement des PL,...

- Au niveau de la DIR :

- Elaboration du programme d'entretien préventif des chaussées.
- Elaboration du programme de réhabilitation des chaussées.
- Définition des politiques de fauchage/débroussaillage, d'utilisation des produits phytosanitaires, d'entretien des aires de repos et des abords de la route, de gestion des plantations (entretien, abattage, renouvellement), d'entretien et de surveillance des bassins et réseaux d'assainissement, de renouvellement du marquage horizontal et de la signalisation verticale, d'implantation et de renouvellement des dispositifs de retenue, d'implantation des clôtures et dispositifs anti-chutes de pierre, de gestion de l'éclairage public et des feux...
- Élaboration de la doctrine pour la prise en compte des sujétions d'entretien dans les opérations d'investissement : conception des bassins, des réseaux d'assainissement, type de plantations,...
- Lancement des programmes de rattrapage : reconstitution de plans de recellement pour les dispositifs d'assainissement, mise à niveau des opérations de classement/déclassement des dépendances,...

- Au niveau du SGR :

- Établissement, avec l'aide des subdivisions, des propositions de programmes d'entretien préventif et de réhabilitation des chaussées.
- Établissement, avec l'aide des subdivisions, des plans d'intervention :
  - fauchage / débroussaillage
  - répandage de produits phytosanitaires
  - entretien des aires de repos
  - propreté des abords de la route
  - entretien des plantations
  - entretien et surveillance des dispositifs d'assainissement
  - renouvellement du marquage horizontal
  - surveillance et renouvellement de la signalisation verticale et du balisage
  - surveillance et entretien des équipements dynamiques...
- Mise en œuvre des programmes de rattrapage : récolement des dispositifs d'assainissement, régularisation des classements / déclassements...

- Au niveau de la subdivision :

Pour utiliser sa connaissance du terrain et sa proximité avec les partenaires locaux : établissement de conventions d'entretien des dépendances, de gestion d'éclairage public ou de feux,...

## 2) Maîtrise d'œuvre de l'entretien ( hors domaine ouvrages d'art et murs)

Les projets à établir peuvent être très divers :

- études opérationnelles par itinéraires,
- réhabilitation de chaussées,
- abattage et renouvellement de plantations,
- construction de parking, de bâtiments sanitaires sur aire de repos,
- construction d'un nouveau bassin,
- modification d'un réseau d'assainissement,
- marquage horizontal,
- éclairage public.
- ...

La plus grande souplesse doit être laissée pour l'organisation de cette tâche en fonction du contexte local de la DIR et de la localisation des compétences.

Il est utile de s'interroger, pour des raisons de proximité et de simplicité de certains projets, sur l'opportunité de prévoir une ingénierie de l'entretien de technicité courante au plus près du terrain.

La maîtrise d'œuvre des travaux d'entretien ( mission DET) à vocation à être réalisée en subdivision.

## 3) Connaissance du patrimoine

- Au niveau de la DAC :

- Choix et maintenance du logiciel informatique.
- Animation du réseau des correspondants et maintien de la compétence dans les DIR.
- Suivi des remontées des données du noyau dur de la base (répartition des dotations entre DIR).

- Au niveau de la DIR :

- Gestion de la base de données : définition des rubriques hors noyau dur, fonctionnement de la base, organisation et suivi des remontées de données,...
- Analyse des données pour aide à la définition de politiques et à l'établissement de programmes.

- Au niveau du SGR :

- Mise à jour et consultation de la base

- Au niveau de la subdivision :

- Remontées des modifications du patrimoine en temps réel

## 4) Gestion du domaine public

### - Au niveau de la DAC :

- Fixation des grands principes : règles de gestion des dommages au domaine public, politique en matière de publicité...
- Choix et maintenance des logiciels utiles (ACOVIOI, par exemple).
- Animation du réseau des correspondants et maintien de la compétence dans les DIR.

### - Au niveau de la DIR :

- Gestion de l'évolution du domaine public et de son intégration dans le territoire.
- Validation des avis les plus sensibles dans le domaine de la planification et du droit des sols.

### - Au niveau du SGR ou de la subdivision (selon le nombre de dossiers à traiter)

- Réponses à demandes d'avis dans le domaine de la planification (porté à connaissance, PLU, SCOT) et du droit des sols (accès au réseau RN).
- Suivi des dommages au DP avec tiers connu.
- Gestion des permissions de voirie et d'occupation du sol.

## 5) Gestion du matériel

### - Au niveau de la DAC :

- Fixation des règles de suivi : financement, amortissement, renouvellement,...
- Élaboration de cahiers des charges types.
- Relations avec l'UGAP.

### - Au niveau de la DIR :

- Validation du parc de matériel de chaque service et subdivision.
- Achat et renouvellement du matériel (gestion centralisée).

## 6) Gestion de l'immobilier

### - Au niveau de la DAC :

- Validation du programme immobilier et en particulier du schéma directeur d'implantation des CEI.
- Élaboration de cahiers des charges types pour un CEI, un CIGT,...

- Au niveau de la DIR :

- Établissement du programme immobilier et du schéma directeur d'implantation des CEI.
- Rôle de maître d'ouvrage de la construction et de l'entretien avec assistance de la cellule « constructions publiques » des DDE.

## 7) Surveillance des OA et murs

- Au niveau de la DIR

- Organisation et pilotage de la surveillance.

- Au niveau du SGR ou de la subdivision (selon le contexte local).

- Réalisation de visites annuelles ou de visites IQOA simples.

## 8) Autres missions

- Au niveau de la DIR seront également à gérer :

- l'organisation de la commande publique
- le contrôle de gestion et le suivi des objectifs
- la politique qualité
- la politique de prévention
- la politique de la relation à l'utilisateur

Selon les réflexions sur les activités support et les mutualisations possibles, seront à gérer par la DIR ou un autre service :

- le bureau chargé des marchés
- le bureau chargé du contentieux
- le bureau chargé du domaine foncier en faisant attention à préserver des moyens suffisants pour les affaires foncières qui intéressent le gestionnaire par rapport aux moyens consacrés à l'acquisition de terrains pour les opérations d'investissement.

## C - L'utilité d'identifier les fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation

L'analyse des missions conduite par le groupe a fait ressortir l'utilité d'identifier les fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation au sein de la DIR, utilité renforcée par une plus grande déconcentration des tâches de maîtrise d'ouvrage des DAC vers la DIR.

▪ **Proposition de contenu des missions et proposition d'effectif associé :**

♦ Déclinaison des politiques nationales	}	
d'entretien, d'exploitation et de gestion	}	
du domaine public -y compris des OA-,	}	
selon les 4 orientations	}	
principales suivantes :		
- la conservation du patrimoine.	}	
- la sécurité des usagers et des agents,	}	
- les attentes des usagers,	}	1 A + 3 B + 1 C
- la prise en compte de l'environnement et de	}	
l'« éco-citoyenneté »,	}	
♦ Politique de la relation à l'utilisateur	}	
♦ Administration de la base de données « patrimoine »	}	
♦ Politique qualité	}	1 A
♦ Politique de prévention (animateur sécurité prévention)	}	1 B
♦ Maîtrise d'ouvrage des « petites » opérations	}	
d'investissement	}	1 B + 1 C
♦ Gestion de la prise en compte des sujétions d'entretien	}	
et d'exploitation dans les opérations	}	
d'investissement de maîtrise d'ouvrage SMO	}	
TOTAL :		<hr/> <b>2 A + 5 B + 2 C</b>

## D - Le service de Gestion de la Route

Selon le rapport de mars 2004, le noyau dur du service de gestion de la route devrait être le suivant :

- ⇒ un bureau administratif
- ⇒ un bureau gestion de la route (BGR)
- ⇒ un CIGT (au minimum pour l'activité de gestion en temps réel)
- ⇒ 2 à 3 subdivisions

Les propositions de missions et d'effectif associé sont listées ci-après. Dans le cadre de l'organisation à 3 niveaux la plupart des missions correspondantes a vocation à être regroupée dans les districts:

• **Le bureau administratif** : secrétariat, gestion du personnel, : 1 B + 1 C

• **Le bureau Gestion de la Route (BGR) :**

- un responsable: 1 A ou B<sup>+</sup>

- ingénierie de l'entretien de technicité courante :	1 B tech.
- gestion du domaine public ( classement / déclassement, autorisations de voirie) y compris rattrapage du retard constaté	1 B adm. + 2 C
- déclinaison des politiques définies par le service chargé de la maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation (plans d'intervention)	2 B tech.
- suivi des marchés, comptabilité de niveau 2	1 B adm + 1 C
- gestion base de données patrimoine	1 B tech.
- correspondants ASP/relations avec les usagers/qualité /environnement	à répartir sur les postes précédents
TOTAL :	<hr/> 1 A + 6 B + 3 C

• **La subdivision :**

Elle serait composée de 3 ou 4 CEI et de :

- encadrement des CEI et du personnel de bureau	1 chef de subdivision (A ou B <sup>+</sup> )
- gestion/comptabilité niveau 3/comptabilité analytique/ contrôle de gestion	1 B adm. + 1 C
- coordination des CEI : programmation des tâches, mutualisation des moyens suivi de l'exploitation : remontée d'infos, suivi main courante, assistance au CIGT...	1 B expl. ou B tech.
- mission DET, dossier d'exploitation sous chantier (avec le matériel et les logiciels informatiques nécessaires)	1 B expl.
- gestion DP et dégâts au DP	1 C
- fonction personnel, accueil, secrétariat	1 C
- relais ASP/relations avec les usagers/qualité/environnement	à répartir sur les postes précédents
TOTAL HORS CEI :	<hr/> 1 A ou B <sup>+</sup> + 3 B + 3 C

♦ *cas particulier des CEI en charge, de façon durable, de routes à 2 x 1 voie :*

Il faut être vigilant à l'intérêt des postes de responsable de CEI, de chef d'équipe et d'agent compte-tenu de la spécificité des tâches à effectuer : peu de tâches d'exploitation, des surfaces de dépendances réduites, présence de traversées d'agglomération...

Pour cela, les possibilités sont les suivantes :

- prévoir la possibilité pour un contrôleur d'encadrer plusieurs CEI de ce type,
- augmenter le linéaire de route à gérer par ce type de CEI quitte à augmenter les délais d'intervention,
- confier, dans certains cas exceptionnels, la gestion de ce type de CEI à un chef d'équipe.

## E - Les autres entités

Les entités suivantes, qui ont plutôt la taille d'un bureau, ont été identifiées :

- ⇒ l'ingénierie de l'entretien (hors OA et murs)
- ⇒ l'ingénierie de l'entretien des OA et des murs
- ⇒ l'ingénierie de l'exploitation

Ces entités, uniques pour l'ensemble d'une DIR, peuvent être positionnées de façon variable selon le contexte local de chacune des DIR :

- Ingénierie de l'entretien (hors OA et murs) peut être rattachée aux fonctions de maîtrise d'ouvrage, à un SGR, voir même à un SIR.
- Ingénierie de l'exploitation peut être rattachée aux fonctions de maîtrise d'ouvrage ou à un SGR ou à un CIGT de grande taille.
- Ingénierie de l'entretien des OA et des murs peut être rattachée aux fonctions de maîtrise d'ouvrage, à un SGR ou à un service dédié au domaine ouvrages d'art (entretien et investissement) .

Par contre, le regroupement de ces 3 entités dans un service dédié à l'ingénierie ne paraît pas pertinent, l'ingénierie de l'exploitation, en particulier, paraît trop spécifique pour s'intégrer à un tel regroupement.

- Proposition de missions et d'effectif associé pour le bureau : « **ingénierie de l'entretien (hors OA et murs)** » :

- La surveillance de travaux relève des subdivisions.
- L'ingénierie de projet va jusqu'à la phase de mise au point des marchés :
 

◆ Encadrement et secrétariat :	1 A + 1 C adm.
◆ Domaine "chaussées, assainissement, dépendances" :	1 B tech. }
◆ Domaine "équipements de la route" :	1 B tech. } + 2 C tech.
◆ Domaine "matériels et produits" :	1 B tech. }
◆ Constitution des marchés, appels d'offre, mise au point :	1 B adm. }
 TOTAL :	 1 A + 4 B + 3 C

De plus, il existe également des fonctions support qui n'ont pas vocation à être mutualisées avec d'autres services du ministère de l'Équipement :

- Gestion des moyens humains, matériels, immobiliers et financiers.
- Organisation de la commande publique.
- Contrôle de gestion et suivi des objectifs.

Celles-ci peuvent être rattachées à un service de type « secrétariat général » mais le groupe a également émis l'idée qu'elle pourraient former avec les fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation un nouveau service des politiques et des ressources (SPR).

## F - La souplesse dans les organigrammes

La diversité entre les DIR, la prise en compte des spécificités locales, la localisation des moyens et des compétences nécessitent de laisser de la souplesse dans la composition des organigrammes.

Le groupe n'a donc pas souhaité proposer un organigramme type mais s'est attaché à mettre en évidence les fonctions et les entités nécessaires à la bonne prise en compte des domaines de l'entretien et de la gestion de patrimoine.

Les éléments d'analyse et de recommandations contenus dans les différents rapports des sous-chantiers serviront ainsi de boîte à outils aux préfigureurs et à leurs équipes pour définir les modes de regroupement des fonctions nécessaires à la constitution des futurs services.

Le groupe a également identifié les éléments d'appréciation suivants qui renforcent la nécessité de souplesse dans les organigrammes.

- La répartition des tâches entre CEI et subdivisions :

Selon le contexte (urbain ou rase campagne), l'organisation peut être très différente : par exemple, pour une subdivision en milieu urbain dense, il peut n'y avoir qu'un seul CEI.

Il apparaît qu'un responsable de CEI en rase campagne peut disposer de temps pour, d'une part, assurer la surveillance des travaux d'entretien (poste prévu en subdivision dans les propositions) et, d'autre part, participer à la surveillance des travaux d'investissement. Bien évidemment, cette participation, intéressante pour le futur gestionnaire du réseau, doit être très formalisée et sous l'autorité du SIR. Elle peut concerner l'organisation de l'exploitation sous chantier mais également la surveillance de travaux bien définis tels que les bassins ou les réseaux d'assainissement (travaux très en rapport avec les préoccupations du futur gestionnaire).

- La répartition des tâches entre subdivisions et SGR :

Là encore, selon le contexte (milieu urbain ou rase campagne) et selon la quantité de dossiers à traiter, les missions relatives à la gestion du domaine public peuvent être traitées au niveau de la subdivision ou du SGR.

- La composition des services :

\* l'existence d'un ou de plusieurs SGR dans une DIR peut conduire à des organisations sensiblement différentes :

- un seul SGR renforcé par les fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation ou par des fonctions d'ingénierie,
- un SGR renforcé au siège avec la mission de coordination des SGR et des SGR « secondaires » dirigés par un agent de catégorie A,

\* le regroupement des fonctions pourra être très différent pour la composition des services du fait de la diversité de rattachement possible pour « l'ingénierie de l'entretien hors OA », « l'ingénierie de l'entretien des OA », « l'ingénierie de l'exploitation », « les fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation », « les fonctions support non mutualisables » :

Par exemple :

- regroupement « fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation » et « fonctions support non mutualisables » pour créer un service des politiques et des ressources comme l'a imaginé le groupe,
- regroupement « fonctions de maîtrise d'ouvrage de l'entretien et de l'exploitation » et « ingénieries diverses » pour créer un service des politiques et des techniques,
- service chargé de l'entretien et de la gestion du patrimoine (maîtrise d'ouvrage et ingénierie) et service chargé de l'exploitation (maîtrise d'ouvrage et ingénierie).

# ANNEXE 1 : L'analyse des missions de l'entretien et de la gestion du patrimoine

26 fiches détaillées



MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE
--

**Mission globale :**  
**Entretien des dépendances**

**Fauchage accotements et TPC (zone de sécurité)**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Néant
	<b>Faiblesses</b>	Mobilisation des moyens en personnel et en matériel sur quatre à cinq mois
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Mettre en place des plans d'interventions dépendances pour définir les niveaux de service. Image Qualité Dépendances.. Prendre en compte le développement durable et les notions "d'écoresponsabilité".
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		DIR SGR (bureau politique entretien) Subdivision et CEI
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Ingénierie au niveau SGR Entretien en subdivision et CEI
<b>Indicateurs</b>		Sorties CORAIL temps d'utilisation des épareuses Quantité de produits phytosanitaires utilisés. Temps passé en nombre de jours agents
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI, mais <b>travail fait en principe en régie directe ou par le parc qu'il est souhaitable de conserver pour des problèmes d'exploitation de chantier et de sécurité des usagers et des agents</b>

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des dépendances**

**Fauchage et débroussaillage (hors zone de sécurité) :** talus, zones d'échangeurs et carrefours plantés, îlots ...

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Néant
	<b>Faiblesses</b>	Importance des surfaces à traiter. Modalités d'entretien (intervention) non prises en compte à la conception. Difficultés à "tenir propre" (milieu urbain).
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		. Mettre en place un plan d'intervention dépendances ⇒ Image Qualité Dépendances. Prendre en compte le développement durable et les notions "d'écoresponsabilité"
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		DIR SGR (bureau politique entretien) Subdivision et CEI
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Ingénierie au niveau SGR Entretien en subdivision et CEI
<b>Indicateurs</b>		Sorties CORAIL temps d'utilisation des épareuses ou des engins spécialisés. Temps passé en nombre de jours agent.
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI si grandes surfaces ou conventionnement avec collectivités si exploitation de chantier sans risques

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des dépendances**

**Entretien des aires d'arrêts et de repos** (espaces verts, poubelles, sanitaires, mobilier, propreté).

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	<b>Image de marque de l'exploitant si le service est de qualité</b> ⇒ valorisation du travail des agents.
	<b>Faiblesses</b>	Incivisme des usagers qui ont tendance à considérer la route et ses abords comme une "poubelle". Tâches quelquefois ingrates pour les agents. Traitement des déchets mal appréhendé.
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Plan d'intervention à établir en fonction de l'attente des usagers.
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		Pilotage et sensibilisation au niveau DIR. Les compétences existent en subdivision et CEI sauf en ce qui concerne le traitement des déchets.
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		CEI
<b>Indicateurs</b>		Enquête auprès des usagers (FARU)
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI mais travail à conserver plutôt en régie

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des dépendances**

**Nettoyage des abords de la route en section courante.**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Néant.
	<b>Faiblesses</b>	<b>Mauvaise image notamment en milieu urbain.</b>
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Dégager les abords de tout objet (ou groupe d'objets) dégradant l'image de la route et de son environnement et aggravant éventuellement les conditions de sécurité de l'utilisateur.
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Politique au niveau du SGR Niveau CEI
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		CEI
<b>Indicateurs</b>		Nombre de journées d'interventions consacrées à ce poste.
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI mais plutôt à conserver pour une bonne qualité du travail et la bonne prise en compte de l'environnement de la route

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des dépendances**

### Gestion des plantations.

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Une bonne gestion des espaces plantés d'arbres contribue favorablement à la qualité du paysage.
	<b>Faiblesses</b>	Il y a souvent absence de plan de gestion.
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Abattre les arbres réputés dangereux. En replanter autant (ailleurs). Elaborer des plans de gestion.
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Pilotage de la politique au niveau de la DIR. Expertise externe ou au niveau du SGR (bureau entretien de la route) Une assez bonne sensibilisation aux problèmes (subdivision et CEI).
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		SGR, subdivision par le suivi de la qualité du patrimoine plante.
<b>Indicateurs</b>		Degré d'avancement du plan de gestion.
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI l'établissement des diagnostics phytosanitaires et leur suivi sont généralement sous traités, de même que les travaux d'élagage, d'abattage des arbres, d'entretien des plantes arbustives ( sauf à utiliser les compétences internes existantes)

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

### Dispositifs de retenue

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Savoir-faire dans les parcs pour les glissières métalliques
	<b>Faiblesses</b>	<b>Non-conformité d'une partie du parc</b> Réactivité perfectible pour les réparations
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		<b>Respect des normes ( remise à niveau)</b> Plus forte réactivité pour les réparations Définir des principes pour orienter le choix entre béton et métallique
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Expertise au niveau des SGR Ingénierie en équipements de la route au SGR Moyens de pose dans les parcs pour les glissières métalliques
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		
<b>Indicateurs</b>		Taux de non-conformité à la réglementation Délai moyen de réparation en nombre de jours I.Q.D.E.
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI y compris au parc ( pour les glissières métalliques)

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

### Signalisation verticale et balisage

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesses</b>	Harmonisation des pratiques non réalisée (limitations de vitesse, balisage...) Absence de politique de renouvellement Faible surveillance des portiques et potences
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Harmonisation des pratiques par itinéraire Définir une politique de renouvellement Définir une procédure de surveillance des portiques et potences
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Ingénierie en équipements de la route au SGR Connaissances de base dans chaque subdivision et CEI Expertise au niveau des SGR Cohérence de la signalisation directionnelle avec le schéma directeur départemental
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		
<b>Indicateurs</b>		Age moyen des panneaux Rétroreflexion des panneaux I.Q.D.E. Remarques des usagers
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI pour la pose y compris au parc <b>NON pour le renouvellement ponctuel de la signalisation de police, de danger et le balisage</b>

MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

**Signalisation horizontale**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Savoir-faire des parcs
	<b>Faiblesses</b>	<b>Absence de politique nationale</b> : renouvellement, marquage visible de nuit par temps de pluie...
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>	Homogénéiser les itinéraires <b>Augmenter le niveau de service dans la fréquence de renouvellement et développer le marquage visible de nuit par temps de pluie</b> <b>Fixer des niveaux de réflectométrie par itinéraire</b>	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	Ingénierie des équipements de la route dans les SGR Expertise au niveau des SGR	
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		
<b>Indicateurs</b>	Homogénéité de traitement des itinéraires Indice de rétro réflexion Remarques des usagers	
<b>Posibilités de sous-traiter</b>	OUI y compris au parc	

--	--

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

**Éclairage public**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesses</b>	<b>Vétusté des matériels</b> Absence de politique nationale pour la gestion du passif ( réseau d'éclairage encore à la charge de l'Etat )
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>	<b>A terme, l'Etat ne devrait plus avoir d'éclairage public à gérer (hors tunnels)</b>	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	Suivi des contrôles à effectuer ( solidité des mâts et conformité électrique par organisme agréé) jusqu'à disparition du patrimoine à gérer, au niveau subdivision ou SGR	
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		
<b>Indicateurs</b>	Taux de candélabres supprimés ou remis aux collectivités locales	
<b>Posibilités de sous-traiter</b>	OUI y compris au parc de façon exceptionnelle	

--	--

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

**Clôtures**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesses</b>	<b>Pas de politique d'implantation des clôtures</b> Réactivité pour les réparations
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Clôturer au moins les zones à gibier et les secteurs urbains ou périurbains Plus grande réactivité pour les réparations. Définir des procédures d'inspection visuelle
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Ingénierie en subdivision
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Ingénierie en subdivision Surveillance – réparation en CEI
<b>Indicateurs</b>		Linéaire clôturé (taux de clôture) Délai moyen de réparation en jours
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI y compris au parc

--	--

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

**Dispositifs anti-chute de pierres**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Appui technique du CETE
	<b>Faiblesses</b>	Mauvaise connaissance du risque Carences de surveillance
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Définir des procédures d'inspection et de surveillance
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Expertise DIR ou SGR Ingénierie SGR Connaissances de base en subdivision et CEI
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Ingénierie SGR Inspections détaillées DIR ou SGR Surveillance par CEI
<b>Indicateurs</b>		Nombre d'évènements
<b>Possibilités de sous-traiter</b>		OUI

--	--

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des équipements de la route**

**Panneaux à Messages Variables. et signalisation dynamique**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	ces	Maintenance et gestion en régie + appuis CRICR et CETE
	blesses	Équipements insuffisants (nacelle, lot de rechange) ; Spécificité technique concernant la fibre optique
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		PMV non-associé aux équipements de sécurité intervention sur panne avec remise en service <72h00 si itinéraire de substitution remise en service <24h00 (remplacement possible par P.M.V. mobile) PMV associé aux équipements de sécurité (fermeture tunnel) intervention immédiate
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Maintenance N1 CEI Maintenance N2 CIGT (N3 Ponctuellement ex évolution logiciel) Maintenance N4 (dépannage), CIGT : électrotechnicien avec formation adaptée.
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		CEI et CIGT
<b>Indicateurs</b>		SIG, GMAO, rapport de visite préventive et corrective, historique des systèmes d'exploitation. Instruction technique 2000-63

<b>Possibilités de sous-traiter</b>	Entreprise spécialisée mais il est nécessaire de <b>conserver une maintenance de 1<sup>er</sup> niveau en régie</b> ( possibilité d'emploi d'OPA )
-------------------------------------	--

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des dispositifs d'assainissement**

**Dispositifs de relevage**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesses</b>	<b>Mauvaise connaissance du réseau.</b> Absence de maîtrise des technologies usitées alliant hydraulique et électronique ou électromécanique.
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Grande réactivité, mais aussi envisager les solutions de secours et les mesures d'urgences en cas de pannes (ex : trémie autoroutière inondée).
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		Expertise au niveau des SGR (ou DIR) Ingénierie au niveau des SGR (ou DIR- SIR) Entretien niveau 2 en subdivision (OPA niveau tech 1) Connaissances de base en CEI
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		Ingénierie au niveau des SGR (ou DIR – SIR)) Entretien de niveau 2 en subdivision (OPA niveau tech1) surveillance et entretien niveau 1 par CEI
<b>Indicateurs</b>		Nombre de pannes ou d'incidents techniques survenus sur une année.

<b>Possibilités de sous-traiter</b>	<b>NON pour entretien niveau 1 (connaissance du patrimoine)</b> OUI pour le reste sur la base d'un cahier des charges précis pour la maintenance (maîtrise des coûts). Envisager la télésurveillance en milieu urbain ou si environnement sensible.
-------------------------------------	---

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des dispositifs d'assainissement**

**Bassins de rétention**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesses</b>	Absence de doctrine technique pour la conception et l'entretien des bassins <b>Dysfonctionnements</b> Carences d'entretien et de traitement des déchets
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Mise à niveau de l'existant au regard : - du respect des contraintes loi sur l'eau (DUP) - de modes d'exploitation les plus simples possibles
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		Animation au niveau des SGR (ou DIR) Ingénierie au niveau des SIR (ou DIR) Contrôle qualité (des boues et des rejets) en subdivision Connaissances de base en CEI
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		Ingénierie au niveau des SGR (ou DIR) Contrôle qualité en subdivision Surveillance et entretien par CEI
<b>Indicateurs</b>		Nb de pollutions accidentelles contenues Nb de débordements Existence et degré d'avancement d'un plan de gestion

<b>Possibilités de sous-traiter</b>	OUI pour fauchage, faucardage et curage (Activité parc possible). <b>NON pour entretien de niveau 1 des équipements (pour une bonne connaissance des bassins par les agents)</b>
-------------------------------------	---

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des dispositifs d'assainissement**

**Réseau étanche et non étanche à ciel ouvert**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Savoir-faire
	<b>Faiblesses</b>	Impossibilité de tri sélectif des déchets et donc difficulté d'élimination Difficultés ponctuelles d'accès (présence d'arbres ou de glissières)
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>	<b>Etablir une politique de surveillance du réseau d'assainissement</b> afin d'éviter toute chute de capacité de débit ou une remontée du fil d'eau, notamment pour les régions sujettes à des précipitations de type orageux Maintenir l'étanchéité pour le réseau étanche	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	Expertise en subdivision et au niveau des SGR (ou DIR) Connaissances de base en CEI	
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	Contrôle qualité au niveau des SGR (ou DIR) Ingénierie en subdivision Surveillance et entretien par CEI	
<b>Indicateurs</b>	Nombre de dysfonctionnements	

	Existence de fissures ou de points de fuite pour le réseau étanche
<b>Possibilités de sous-traiter</b>	<b>NON pour la surveillance des équipements</b>  <b>OUI pour fauchage, curage et réparation (activité parc possible).</b>

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien des dispositifs d'assainissement**

**Canalisations - drains**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesses</b>	<b>Mauvaise connaissance du réseau.</b> Absence de plan de recollement des ouvrages. Absence de convention ou d'autorisation des rejets.
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>	assurer une maintenance périodique (curage, débouchage, problème des siphons).	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	compétence au niveau du SGR et de la Subdivision / maîtrise de la réglementation Loi sur l'eau.	
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIN)</b>	Subdivision - CEI	

<b>Indicateurs</b>	coût de la maintenance de curage des réseaux.
<b>Possibilités de sous-traiter</b>	<b>NON niveau 1 : entretien de surface (avaloirs, dégrilleurs,...)</b> OUI niveau 2 : entreprises privées voire Parc si doté des équipements de curage.

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien courant des OA et surveillance périodique**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	IQOA et IQMUR correctement réalisés
	<b>Faiblesses</b>	<b>Entretien courant parfois négligé</b> Visites annuelles pas toujours réalisées Absence de convention de gestion des OA avec les collectivités concernées
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		Revaloriser l'entretien courant des OA auprès des agents Réaliser les visites annuelles
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		Au niveau de chaque subdivision pour l'entretien courant et les visites simples Au niveau du SGR ou SINOA pour les visites complexes et le suivi de IQOA et IQMUR
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>		

<b>Indicateurs</b>	<p>Nombre d'heures d' AE et CE pour l'entretien courant</p> <p>Nombre de visites annuelles par rapport au nombre d'OA</p> <p>Nombre de visites IQOA et IQMUR par rapport au nombre d'OA</p>
<b>Possibilités de sous-traiter</b>	OUI pour visites complexes

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Entretien courant des chaussées ( y compris bretelles)**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IQRN</li> </ul>
	<b>Faiblesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impossibilité de réaliser une politique d'entretien préventif (problème de crédits)</li> <li>• Sous investissement lors de travaux neufs induisant des problèmes lors de l'entretien et la viabilité du réseau.</li> </ul>
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>		<p>Affichage d'une politique d'entretien courant. Redéfinition de nouvelles règles, prise en compte de l'urgence et de la sécurité dans IQRN, à l'instar d'IQOA, pour la définition de niveau de service, en considérant par exemple : l'orniérage, l'adhérence, l'uni, ...</p> <p>Abandon des techniques d'entretien non adaptées au RRN (ex. emploi partiel manuel).</p>
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DRN) (Hors ingénierie)</b>		<p>Pas d'entretien des chaussées en CEI hors actions liées aux interventions d'urgences.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PATA</li> <li>• balayage</li> </ul>

<b>Niveau de proximité (1) (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>	Entretien d'urgence en CEI
<b>Indicateurs</b>	IQRN, main-courante
<b>Possibilités de sous-traiter</b>	Sous-traitance se généralisant pour les travaux d'entretien des chaussées, sauf pour les prestations directement liées aux intervention d'urgence. Balayage programmé.

## MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE

**Mission globale :**

**Connaissance du patrimoine : base de données routières**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Base de données VISAGE adaptable à tout type de réseaux (R- existe dans toutes les DDE. Visage est à la fois un gestionnaire d'informations routières et un système d'aide à la gestion du réseau. Base images disponible ( pixiroute )
	<b>Faiblesses</b>	<b>En général, peu de moyens consacrés à cette tâche en DDE</b> Lourdeur du fonctionnement car mise à jour régulière et continue pour garantir la périodicité et l'intérêt pour les utilisateurs. Nombre limité de rubriques libres dans VISAGE
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>	<b>Développement de l'outil visage en 2005 pour une version dédiée au futur réseau d'excellence</b> – abandon de Visage en 2006 pour les versions actuelles . Définition des rubriques du noyau dur à mettre à jour + périodicité de mise à jour de la base. M. à j. base images tous les 3 ans ( + ponctuelles si nécessaire)	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	Pour la DIR un responsable du système des données Pour la gestion de Visage : un administrateur unique au SGR. Pour la mise à jour et remontée des données : désigner un responsable d'itinéraire par CEI. et un responsable au sein de chaque subdivision	

<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	<p>DIR: Administration système</p> <p>DIR ou SGR :Administration des données ( choix de la stratégie optimale, évolution des budgets ,suivi de l'efficacité de la politique d'entretien.)</p> <p>Subdivisions : synthèse des CEI (choix des travaux, choix des priorités en respectant la contrainte budgétaire.)</p> <p>CEI : recueil et remontée des données à la suite de travaux ou de modifications</p>
<b>Indicateurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de remontées de mises à jour.</li> <li>• Remontée annuelle des rubriques du noyau dur</li> </ul>
<b>Possibilités de sous-traiter</b>	<p>OUI pour la mise à jour par le biais des appareils de mesure à grand rendement (imagerie numérique...) avec présence d'une personne connaissant le terrain pour guider le relevé.</p> <p>OUI pour les rubriques à caractère subjectif (relevé d'état visuel des dégradations) pour homogénéiser les renseignements sur le réseau.</p>

**MISSIONS D'ENTRETIEN ET DE GESTION DU PATRIMOINE**

**Mission globale :**  
**Ingénierie de l'entretien routier**

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bonne prise en compte des contraintes externes au projet (usagers, riverains, élus, ...) donc à l'écoute de l'utilisateur</li> <li>- connaissance du terrain, proximité territoriale</li> <li>- recours possible au réseau technique qui a la mémoire (labo régional)</li> <li>- IQRN et GiRR programme</li> <li>- Programmes de réhabilitation</li> <li>- Expertise du RST</li> <li>- Innovation</li> </ul>
	<b>Faiblesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rotation trop rapide des personnels (déresponsabilisation des agents)</li> <li>- <b>qualité moyenne dans le suivi des chantiers</b></li> <li>- mode de répartition des crédits en fonction des catégories de route (circulaire entretien)</li> <li>- faible kilométrage de RN par service, d'où la nécessité d'un appui plus fort sur le RST</li> </ul>
<b>Recommandations sur les niveaux de service souhaitables</b>	<p><b>Redéfinir de nouvelles règles pour le mode de répartition des crédits entre les DIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposer une politique pluriannuelle d'entretien préventif</li> </ul>	

<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>  <i>(Situation future)</i>	Ingénierie de projet : SGR ou STE ou SIR suivant le contexte SGR ou STE : <ul style="list-style-type: none"> <li>- gestion budgétaire et comptable</li> <li>- montage de dossier marché</li> <li>- stratégie d'entretien sur un itinéraire</li> <li>- études opérationnelles sur un itinéraire</li> <li>- expertise, conseil</li> <li>- AMO pour le contrôle extérieur (avis PAQ)</li> </ul>
<b>Niveau de proximité (1) (CEI, subdivisions, SGR, DRN)</b>  <i>(Situation future)</i>	Subdivision <ul style="list-style-type: none"> <li>- organise le contrôle extérieur</li> <li>- gestion du trafic et mesures d'exploitation</li> </ul> CEI <ul style="list-style-type: none"> <li>- surveillance de chantier</li> <li>- exploitation / protection et balisage chantier</li> <li>- suivi de la vie de l'ouvrage : actualisation de la connaissance du patrimoine</li> </ul>
<b>Indicateurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- notes IQRN, IQOA, IQDE</li> <li>- nombre de plaintes d'utilisateurs</li> <li>- fichier accidents</li> </ul>
<b>Possibilités de sous-traiter</b>	<b>NON : pour la mission Direction et Etudes des Travaux</b> <b>OUI :</b> ingénierie de projet, stratégie d'entretien, études opérationnelles, contrôle extérieur des travaux, par référence à la note sur la typologie des relations entre nouveaux services routiers et CETE (notion de partenariat)

## MISSIONS SPÉCIFIQUES

**Mission globale :**  
**Gestion du domaine public**

### Régulation foncière : classements-déclassements

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	
	<b>Faiblesse</b>	<b>Passif à rattraper lié aux opérations d'investissement anciennes</b> Complexité de la procédure de régularisation ultérieure

	s	Difficulté d'interprétation de la réglementation entre DDE et services fiscaux. Nécessité de cohérence entre ministères
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Compétence du ressort de la maîtrise d'ouvrage Connaissance des procédures au niveau du SGR Capacité à définir les besoins d'emprises fiables de la part du SIR
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		

## MISSIONS SPÉCIFIQUES

**Mission globale :**  
**Gestion du domaine public**

### Dommages au domaine public

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Présence territoriale pour identification Bonnes relations avec les services de police et de gendarmerie
	<b>Faiblesse</b>	<b>Beaucoup de tiers inconnus , ce qui implique une prise en charge financière importante de l'Etat.</b>

s	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	Connaissance de la procédure à tous niveaux Formations à mettre en place
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-CEI –repérage des dommages et identification des auteurs</li> <li>-estimation des dépenses</li> <li>-mise en œuvre des réparations</li> <li>-Subdivision - Centralisation des dommages</li> <li>-tiers inconnus : Décision de réparation et paiement</li> <li>- tiers connus :-- → SGR</li> <li>-SGR–Traitement des dommages tiers identifiés</li> <li>-DR –Définition des procédures</li> </ul>

## MISSIONS SPÉCIFIQUES

**Mission globale :**  
**Gestion du domaine public**

### Autorisations de voirie et redevances

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Réglementation cohérente Proximité territoriale Existence d'un logiciel ( acovoi)
		Problèmes de perte de connaissances liés aux mouvements de personnels Tâche peu attractive

	<b>Faibless s</b>	
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Connaissance de la réglementation (SGR, subdivision, CEI ) Identification d'un référent au SGR
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-CEI –instruction terrain</li> <li>-Subdivision – Instruction administrative</li> <li>-SGR –Référent <ul style="list-style-type: none"> <li>-Centralisation des actes administratifs</li> </ul> </li> <li>-DIR –Définition de la politique d'ensemble à mettre en oeuvre</li> </ul>

## MISSIONS SPÉCIFIQUES

**Mission globale :**  
**Gestion du domaine public**

### Traitement de la publicité liée au DP

<b>Évaluation de la situation actuelle</b>	<b>Forces</b>	Présence territoriale
--	---------------	-----------------------

	<b>Faibless s</b>	Demande des moyens pour des résultats non garantis sur domaine privé Réglementation compliquée Domaine de compétence du préfet
<b>Compétences nécessaires (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		Connaissance de la réglementation à tous les niveaux Formations à mettre en place
<b>Niveau de proximité (CEI, subdivisions, SGR, DIR)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-CEI –constat des anomalies et identification des auteurs</li> <li>-rédaction PV si non aboutissement de la procédure amiable</li> <li>-Subdivision - Centralisation des constats</li> <li>-lettre d’avertissement amiable</li> <li>-diffusion PV (contrevenant ,procureur ,maire ,préfet)</li> <li>-suivi de la procédure</li>   <li>-DR –Organisation des circuits de procédure</li> </ul>

## Description d'un CEI type (2x2 voies)

(base RCEA / RN 7)

Partie du bâtiment	Description	Surface en m <sup>2</sup>
ACCUEIL	1 sas d'entrée	
	1 hall d'entrée	45
ADMINISTRATION	2 bureaux (1 chef de centre + 5 chefs d'équipe)	
	1 annexe + 1 sanitaire	100
LOCAUX AGENTS	locaux embauches	
	locaux vestiaires (hommes, femmes)	135
LOCAUX COMMUNS	salle de réunion	
	espace de restauration	
	infirmierie	118
GARAGES	stationnement des véhicules (9 travées de 5x20m)	900
	pm, : zone de lavage extérieure	
MAINTENANCE	atelier	
	magasin, stockages	
	local technique	160

**total surface utile en m<sup>2</sup> : 1458**

**total SHON en m<sup>2</sup> (x 1,25) : 1822,5**

<b>Extérieurs et autres éléments</b>	Surface du terrain	20 000 m <sup>2</sup>
	Distance du site à un diffuseur	< 1 km
	Stockages matériels / matériaux / carburants	920 m <sup>2</sup>
	Aménagements extérieurs, parking, aire d'évolution	6400 m <sup>2</sup>
	<b>Estimation globale (valeur 2003)</b>	<b>1 850 000 € HT</b>
	bâtiment	992 000 € HT
	aménagements extérieurs	631 000 € HT
	maîtrise d'œuvre	227 000 € HT

**Nota : CEI pour 1 chef de centre + 5 CEE + 21 AEE = 27 agents**

**Dotation minimale en matériel d'un  
CEI hors VH**

<b>Liste des matériels</b>	<b>Nombre pour Cei gérant des 2 voies</b>	<b>Nombre pour Cei gérant des 2x2 voies</b>	<b>Tâches principales associées</b>
<b><i>Véhicules</i></b>			
<b>véhicule de liaison du responsable</b>	1	1	
<b>véhicule de liaison en pool</b>	1	1	
<b>fourgon patrouilleur</b>	1	2	patrouilles, balisage
<b>fourgon plateau</b>	1	1	pose de signalisation, entretien des OA et aires
<b>Véhicule utilitaire</b>	1	2	balisage, déplacements chef de centre et CEE
<b>PL 19 ou 26 tonnes</b>	1	2	transport de matériaux, remorquage FLR, balayage
<b>tracteur</b>	1	1	fauchage, débroussaillage, chargement
<b><i>Accessoires</i></b>			
<b>épareuse</b>	1	1	
<b>rotofaucheuse</b>	1	1	
<b>balayeuse frontale autoportée</b>	1	1	
<b>remorque à panneaux</b>	2	3	
<b>citerne à eau autoportable</b>	1	1	
<b>remorque FLR</b>	0	3	

**Nota : matériels mutualisables  
souhaitables entre plusieurs CEI**  
balayeuse aspiratrice, tractopelle, lamier,  
nacelle, hydrocureuse, PMV sur remorque

**Règles concernant les affectations  
de véhicules légers dans les DIR**

Les véhicules de l'exploitation ne sont pas affectés,

Ils doivent être dans le CEI en dehors des heures de travail, sauf en cas d'astreinte à domicile,

Les véhicules de liaison sont en pool (non affectés), et mutualisés avec d'autres services,

Quelques véhicules de liaison peuvent être affectés en fonction du poste occupé : DIR, Chef SGR, Chef de subdivision, Responsable de CEI, Chef de SIR, Ctrl de SIR, Chef de Cigt, Equipe de maintenance de Cigt

# ANNEXE 2 : L'examen des missions et de leur répartition entre les 3 niveaux : DAC, DIR(siège) et district

Cet examen porte sur :

- les missions de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre projet et maîtrise d'œuvre travaux dans les domaines de l'entretien des chaussées, de l'entretien des dépendances, de l'entretien des équipements de la route et des dispositifs d'assainissement,
- les missions de gestion du domaine public, de gestion du matériel, de gestion de l'immobilier, de la connaissance du patrimoine, de la surveillance des OA

## 1) Maîtrise d'ouvrage de l'entretien

- Au niveau de la DAC :

- Méthode de répartition de la dotation d'entretien routier entre chaussées, dépendances, OA, murs et viabilité hivernale.
- Fixation des objectifs nationaux sur l'état des chaussées, la prise en compte du respect de l'environnement, la surveillance des plantations, la surveillance des dispositifs d'assainissement, le niveau de performance de la signalisation horizontale et de la signalisation verticale, la préservation du patrimoine...
- Fixation des indicateurs de suivi de l'activité.
- Établissement de la doctrine : choix glissière béton/glissière métallique, type de marquage horizontal, type et classe des panneaux de signalisation verticale, lieux d'implantation des clôtures et dispositifs anti-chutes de pierre...
- Fixation de schémas directeurs : implantation des aires de repos, zones de stationnement des PL,...

- Au niveau de la DIR(siège) :

- Elaboration du programme d'entretien préventif des chaussées.
- Elaboration du programme de réhabilitation des chaussées.
- Définition des politiques de fauchage/débroussaillage, d'utilisation des produits phytosanitaires, d'entretien des aires de repos et des abords de la route, de gestion des plantations (entretien, abattage, renouvellement), d'entretien et de surveillance des bassins et réseaux d'assainissement, de renouvellement du marquage horizontal et de la signalisation verticale, d'implantation et de renouvellement des dispositifs de retenue, d'implantation des clôtures et dispositifs anti-chutes de pierre, de gestion de l'éclairage public et des feux...
- Élaboration de la doctrine pour la prise en compte des sujétions d'entretien dans les opérations d'investissement : conception des bassins, des réseaux d'assainissement, type de plantations,...
- Lancement et mise en œuvre des programmes de rattrapage : reconstitution de plans de recollement pour les dispositifs d'assainissement, mise à niveau des opérations de classement/déclassement des dépendances,...

- Au niveau du district :

- Établissement des propositions de programmes d'entretien préventif et de réhabilitation des chaussées.
- Établissement des plans d'intervention :
  - fauchage / débroussaillage
  - répendage de produits phytosanitaires
  - entretien des aires de repos
  - propreté des abords de la route
  - entretien des plantations
  - entretien et surveillance des dispositifs d'assainissement
  - renouvellement du marquage horizontal
  - surveillance et renouvellement de la signalisation verticale et du balisage
  - surveillance et entretien des équipements dynamiques...
- Aide à la mise en œuvre des programmes de rattrapage : récolement des dispositifs d'assainissement, régularisation des classements / déclassements...
- Établissement de conventions d'entretien des dépendances, de gestion d'éclairage public ou de feux,...

## **2) Maîtrise d'œuvre de l'entretien ( hors domaine ouvrages d'art et murs)**

Les projets à établir peuvent être très divers :

- études opérationnelles par itinéraires,
- réhabilitation de chaussées,
- abattage et renouvellement de plantations,
- construction de parking, de bâtiments sanitaires sur aire de repos,

- construction d'un nouveau bassin,
- modification d'un réseau d'assainissement,
- marquage horizontal,
- éclairage public.
- ...

La plus grande souplesse doit être laissée pour l'organisation de cette tâche en fonction du contexte local de la DIR et de la localisation des compétences.

Il est utile de s'interroger, pour des raisons de proximité et de simplicité de certains projets, sur l'opportunité de prévoir une ingénierie de l'entretien de technicité courante au plus près du terrain, c'est à dire dans les districts

La maîtrise d'œuvre des travaux d'entretien ( mission DET) à vocation à être réalisée en district.

### **3) Connaissance du patrimoine**

- Au niveau de la DAC :

- Choix et maintenance du logiciel informatique.
- Animation du réseau des correspondants et maintien de la compétence dans les DIR.
- Suivi des remontées des données du noyau dur de la base (répartition des dotations entre DIR).

- Au niveau de la DIR(siège) :

- Gestion de la base de données : définition des rubriques hors noyau dur, fonctionnement de la base, organisation et suivi des remontées de données,...
- Analyse des données pour aide à la définition de politiques et à l'établissement de programmes.

- Au niveau du district :

- Mise à jour et consultation de la base
- Remontées des modifications du patrimoine en temps réel

### **4) Gestion du domaine public**

- Au niveau de la DAC :

- Fixation des grands principes : règles de gestion des dommages au domaine public, politique en matière de publicité...

- Choix et maintenance des logiciels utiles (ACOVIOI, par exemple).
- Animation du réseau des correspondants et maintien de la compétence dans les DIR.

- Au niveau de la DIR(siège) :

- Gestion de l'évolution du domaine public et de son intégration dans le territoire.
- Validation des avis les plus sensibles dans le domaine de la planification et du droit des sols.

- Au niveau du district :

- Réponses à demandes d'avis dans le domaine de la planification (porté à connaissance, PLU, SCOT) et du droit des sols (accès au réseau RN).
- Suivi des dommages au DP avec tiers connu.
- Gestion des permissions de voirie et d'occupation du sol.

## **5) Gestion du matériel**

- Au niveau de la DAC :

- Fixation des règles de suivi : financement, amortissement, renouvellement,...
- Élaboration de cahiers des charges types.
- Relations avec l'UGAP.

- Au niveau de la DIR(siège) :

- Validation du parc de matériel de chaque service et subdivision.
- Achat et renouvellement du matériel (gestion centralisée).

## **6) Gestion de l'immobilier**

- Au niveau de la DAC :

- Validation du programme immobilier et en particulier du schéma directeur d'implantation des CEI.
- Élaboration de cahiers des charges types pour un CEI, un CIGT,...

- Au niveau de la DIR(siège) :

- Établissement du programme immobilier et du schéma directeur d'implantation des CEI.
- Rôle de maître d'ouvrage de la construction et de l'entretien avec assistance de la cellule « constructions publiques » des DDE.

## **7) Surveillance des OA et murs**

### - Au niveau de la DIR(siège) :

- Organisation et pilotage de la surveillance.

### - Au niveau du district :

- Réalisation de visites annuelles ou de visites IQOA simples.

# ANNEXE 3 : Cahier des charges

## ① Objectifs :

L'objectif du sous-chantier est de définir les missions des différentes unités (CEI, subdivisions, bureau de gestion de la route) des futurs Services de Gestion de la Route (SGR) et du Service Technique de l'Entretien (STE), d'identifier les compétences nécessaires, d'estimer les moyens et de proposer les modes d'organisation.

Il fournira, pour le début de l'année 2005, des éléments de recommandations et de cadrage destinés aux responsables de la mise en place sur le terrain des nouveaux services routiers, ainsi que les compléments d'étude à produire dans les domaines de l'entretien et de la gestion du patrimoine.

Ce sous-chantier abordera l'ensemble de la politique d'entretien et de gestion du patrimoine et prendra en compte une plus grande déconcentration de la DR en accompagnement de la mise en œuvre de la LOLF, vers les onze futurs services routiers.

Les relations de travail de ces entités avec leur environnement interne et externe au ministère seront analysées de manière détaillée :

- avec les DAC,
- avec les Services d'Ingénierie Routière (SIR), les Services de Maîtrises d'Ouvrage (SMO) et le Service Interrégional d'Ouvrages d'Art (SINOA),
- avec le réseau scientifique et technique du ministère,
- avec les futures DDE,
- avec les autres gestionnaires de voirie,
- avec les usagers.

## ② Cadre de référence

Le cadre de référence des travaux du sous-chantier est fourni par le rapport de la Direction des Routes au ministre en date du 31 mars 2004 et les orientations données par le ministre le 29 juin 2004.

Les principes qui doivent guider la réflexion sont les suivants :

- L'utilisateur est au cœur de la réforme des services routiers.
- Il faut apporter un nouveau niveau de service à l'utilisateur en privilégiant la gestion par itinéraire.

- Il faut rendre des comptes aux usagers et aux citoyens, notamment sur les niveaux de service et les coûts.
- Le gestionnaire du réseau doit être impliqué de la définition du programme jusqu'à la fin de la construction de l'ouvrage.

Il est à noter que la réflexion consacrée à l'organisation des services routiers dans le domaine des ouvrages d'art fait l'objet d'un chantier spécifique, ce qui n'empêchera pas d'aborder ce sujet dans le présent sous-chantier pour ce qui concerne l'entretien courant et la surveillance des ouvrages d'art ainsi que le rôle éventuel du STE dans le domaine des OA.

La réflexion en cours sur le devenir des parcs mais dont les conclusions ne seront pas connues avant début 2005, ne pourra pas être intégrée dans le cadre de ce sous-chantier. Toutefois, la réalisation, par les parcs, de certaines tâches d'entretien du réseau ou d'entretien du matériel sera étudiée.

### ③ **Propositions d'axe de travail :**

#### a) **Missions d'entretien et de gestion du patrimoine :**

Pour chacune de ces missions seront proposées :

- une évaluation de la situation actuelle,
- des recommandations sur les niveaux de service souhaitables,
- les compétences nécessaires et le niveau de proximité,
- des indicateurs qui permettront de rendre compte à la Direction des Routes et de faire évoluer les politiques,
- un avis sur la possibilité de sous-traiter tout ou partie de cette mission en tenant compte notamment de l'impact social pour les agents (intérêt des agents pour la mission et niveau de reconnaissance de la part des usagers).

#### **Liste des missions :**

- **Entretien des chaussées** : (y compris bretelles et BAU) :
  - entretien courant : emplois partiels, pontages, balayage en zone urbaine,
  - entretien préventif : couches de roulement,
  - réhabilitation : renforcement structurel.
- **Entretien des dépendances** :
  - entretien des accotements stabilisés,
  - entretien des TPC,
  - entretien des échangeurs et carrefours : végétal et minéral (bordures, îlots ...),
  - fauchage zones de sécurité,
  - fauchage débroussaillage hors zone de sécurité,

- traitements phytosanitaires,
- gestion des plantations,
- entretien des aires d'arrêt et de repos,
  - ♦ espaces verts,
  - ♦ poubelles,
  - ♦ sanitaires,
  - ♦ mobilier.
- nettoyage des abords de la route en section courante.

- **Entretien des équipements de la route :**

- signalisation verticale (y compris portiques, potences ...) et balisage,
- signalisation horizontale,
- dispositifs de retenue,
- éclairage public,
  - ♦ lampadaires
  - ♦ équipements associés (armoire, chambre ...).
- équipements divers,
  - ♦ feux, )
  - ♦ station SIREDO, ) Lien avec l'exploitation
  - ♦ station METEO, )
  - ♦ RAU )
  - ♦ clôtures et grillages anti-chute de roches,
  - ♦ petits ouvrages de génie-civil non pris en compte au titre des OA
  - ♦ bornage.

- **Entretien de dispositifs d'assainissement :**

- fossés, cunettes,
  - ♦ étanches
  - ♦ non-étanches
- canalisation,
- drainage,
- bassins et leurs équipements,
- descentes d'eau,
- pompes ...

- **Entretien courant des ouvrages d'art :**

- nettoyage, lavage, végétation,
- maintien des capacités hydrauliques, (enlèvement des embâcles et dépôts divers),
- petites réparations,
- surveillance continue, )
- visites annuelles, ) Lien avec groupe OA
- IQOA. )

- **Connaissance du patrimoine :**

- administration et gestion de la base de données VISAGE.
- recueil et mise à jour de données.

**b) Autres missions spécifiques :**

Pour ces missions, seront définis les niveaux de compétences et les modes d'organisation :

• **Gestion du domaine public :**

- ◆ autorisations de voirie et redevances,
- ◆ traitement de la publicité lié au domaine public,
- ◆ dommages au domaine public,
- ◆ régularisations foncières : classements, déclassements ...

• **Gestion des matériels et de l'immobilier :**

◆ Matériels :

- achat et renouvellement des matériels, la suppression éventuelle de la redevance d'usage nécessitera la mise en place d'un nouveau système.
- entretien des matériels,
- maintenance et mise à niveau des radios.

◆ Immobilier :

- diagnostic de l'existant : localisation, propriété,
- schéma cible d'implantation des différents locaux (CEI, subdivisions, CIGT...)
- acquisitions foncières, programme d'agrandissements et de constructions.

• **Ingénierie des projets d'entretien :**

- Compétences nécessaires en :
  - chaussées,
  - dépendances,
  - équipements de la route,
  - assainissement.
- Besoins d'expertise dans ces domaines :
- Missions et rôles respectifs du bureau gestion de la route, du STE, du SIR.

• **Autres missions à développer :**

- gestion des relations avec les usagers (fonction type FARU en DDE, communication, développement d'un service d'informations à l'utilisateur)
- animation de la qualité,
- missions dans les domaines de l'environnement et du développement durable.
- suivi permanent et intégré de l'état du patrimoine routier au regard de la sécurité des usagers et des agents.

**c) Besoin de mise à niveau du réseau :**

Il s'agira de déterminer si, par rapport à la sécurité des usagers et la sécurité des personnels, un programme de mise à niveau du réseau RN serait nécessaire.

Dans l'affirmative, les domaines concernés seront précisés, priorisés et illustrés par des exemples. Ce constat servira de base à la commande d'un audit complet sur le sujet.

La même analyse sera conduite pour identifier si une partie du patrimoine routier risque d'être gravement en péril sans une intervention rapide d'entretien

**d) Relations inter/services :**

Elles seront à étudier de manière détaillée avec des propositions d'organisation ou de méthodes de travail en commun pour :

- définir les nouvelles relations avec les DAC du fait de la déconcentration, de la décentralisation et de la LOLF,
- permettre la prise en compte des préoccupations d'entretien et d'exploitation par les SIR, les SMO, le SINOA et le STE tant au niveau des études qu'au niveau de la réalisation des travaux
- assurer la coordination du domaine ingénierie à l'intérieur du service routier : SIR, SINOA, STE, bureau gestion de la route des SGR,
- préciser les relations avec le réseau scientifique et technique du ministère et en particulier les CETE, en veillant à ne pas affaiblir ces derniers par la création des services routiers comme l'a précisé le ministre le 29 juin dernier,
- identifier les relations qui sont à maintenir avec les futurs services départementaux de l'Équipement.

**④ Méthode et organisation :**

Les travaux seront conduits par une équipe de travail resserrée, regroupant des professionnels expérimentés du ministère ou de société d'autoroute ayant des expériences variées dans le domaine de l'entretien routier en milieu urbain et interurbain, mais également de la conduite de projets d'infrastructure.

**Les travaux seront alimentés par des réunions de travail périodiques organisées toutes les 4 semaines.**

Pour chaque mission ou axe de travail, une fiche de problématique sera établie et s'enrichira au fur et à mesure de l'avancement des travaux du sous-chantier.

Les propositions sur l'organisation n'interviendront que lorsque la phase d'analyse des différentes missions sera terminée.

**Afin d'associer à cette réflexion un nombre significatif de professionnels du ministère, il est proposé de mobiliser au maximum les réseaux existants,**

- les Ingénieurs généraux du domaine « routes » (IGR),
- les responsables de la gestion de la route (RGR),
- les concepteurs routiers
- les responsables des services « chaussées » des CETE,

en transmettant régulièrement les productions du groupe pour avis avec un cadre de réponses adapté à chaque réseau.

### ⑤ **Planning prévisionnel** :

Le calendrier de réalisation des productions du groupe sera arrêté lors de la réunion du 15 décembre 2004.

# ANNEXE 4 : Composition du groupe de travail

\*\*\*\*\*

## Chantier organisation des services routiers

---

### Sous-chantier « entretien et gestion du patrimoine »

Marc CECILLON	Bureau des services déconcentrés	Direction des Routes
Daniel CHEMIN	Préfigurateur DIR Sud Ouest	
Yves DUPUIS	Responsable service Gestion et Exploitation de la Route	DDE 71
Alain GHISOLI	Directeur d'études	SETRA
Dominique JAUMARD	Responsable service des Routes et Transports assisté de Karine BUSSONE	DDE 34
Paul MADIER	Ingénieur général domaine Routes	MIGT 10
Jean-Christophe MARCHAL	Directeur régional exploitation	ASF
Jacques MOUCHON	Responsable service Entretien des Routes	DDE 69
Hervé PELLETIER	Chef du service Chaussées au laboratoire d'Autun	DDE 69
Marie-Christine PERRAIS	Responsable bureau de l'Entretien du Patrimoine	Direction des Routes
Pascale ROSSIGNY	Responsable service des Routes	DDE 08
François TERRIE	Préfigurateur DIR Normandie	
Daniel VALLESI	Responsable subdivision Routes Nationales	DDE 71

Frédéric LECHELON, en poste à la Highways Agency en Angleterre, a participé à deux réunions du groupe de travail.