

Direction générale
des infrastructures,
des transports et de
la mer

Direction des
infrastructures de
transport

Entretien et exploitation du réseau routier national non concédé

Rapport d'activité 2015



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr

Avant-propos



Christine Bouchet,
directrice des infrastructures
de transport

J'ai le plaisir de vous présenter le cinquième rapport d'activité de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier national non concédé.

Gestionnaire de plus de 12 000 km de routes nationales non concédées, l'État a consacré en 2014 663 millions d'euros pour assurer la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de confort et entretenir son patrimoine routier.

En 2015, le Gouvernement a décidé de consacrer une enveloppe de 80 M€ supplémentaires à la réalisation de travaux de maintenance du réseau routier national non concédé, répartis sur l'ensemble du territoire. Cette annonce a suscité une très forte mobilisation dans chacune des directions interdépartementales des routes (DIR), qui se sont mises en capacité rapidement et efficacement de préparer les chantiers et assurer le suivi des travaux.

Exploiter au mieux le réseau en assurant sa viabilité, mais également l'optimiser pour offrir un meilleur service pour les transports du quotidien en réduisant la congestion, en partageant la voirie et en informant les usagers sont les défis que relèvent tous les jours les personnels des services routiers de l'État et de la direction des infrastructures de transport.

La sécurité des usagers est un enjeu majeur ; celle des personnels qui travaillent sur les routes également. Deux agents des DIR ont, dans l'exercice de leur mission, malheureusement perdu la vie en 2015.

Au moment de vous présenter ce rapport d'activité, nous avons une pensée pour eux, leurs familles, leurs proches et leurs collègues.

Christine Bouchet, directrice des infrastructures de transport



Les données budgétaires

L'organisation des services

Au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), la direction des infrastructures de transport (DIT) est en charge du développement et de la gestion des infrastructures de transport, en particulier des routes nationales.

Au sein de la DIT, la sous-direction du réseau routier national et du trafic a pour mission de définir et de piloter la politique d'entretien (pérennité de l'infrastructure) et d'exploitation (service à l'utilisateur) du réseau routier national non concédé.

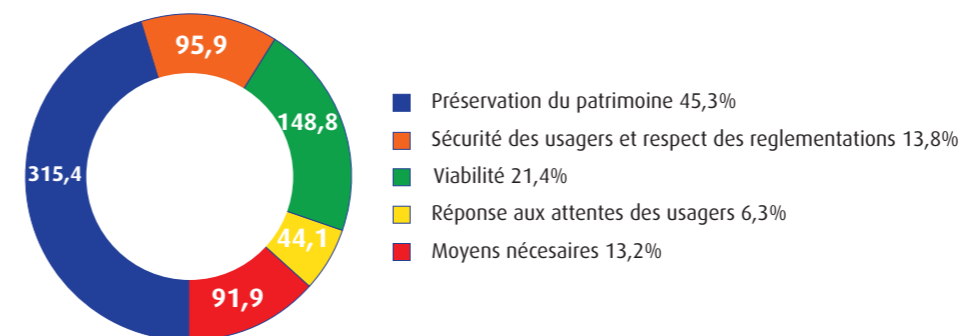
Pour conduire cette mission, elle s'appuie sur les compétences des services déconcentrés qui œuvrent quotidiennement à l'entretien et l'exploitation du réseau routier national :

- 11 directions interdépartementales des routes (DIR),
- 2 directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) pour la Guyane et Mayotte,
- 1 direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM) pour Saint-Pierre et Miquelon.

Ces services gèrent le réseau routier national non concédé constitué de 11 857 Km en territoire métropolitain, de 444 km en Guyane, de 90 Km à Mayotte et 14 Km à Saint-Pierre et Miquelon.

- Réponse aux attentes des usagers : pour optimiser l'usage du réseau, répondre à des évolutions de l'utilisation de la voirie ou afin de mettre à disposition de ses usagers des services et des possibilités d'arrêt ;
- Moyens nécessaires à l'exercice des missions : afin de remplir l'ensemble des missions dont il a la charge, l'État dispose de moyens financiers, matériels, immobiliers et de fonctionnement.

663 M€ pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national



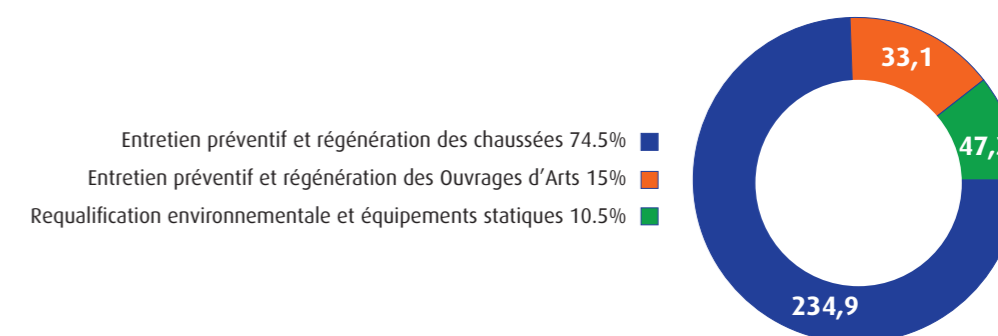
Les données budgétaires

L'État, avec la participation de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF), a consacré en 2015 663 millions d'euros à l'entretien et l'exploitation du réseau routier national non concédé. Ce budget doit permettre d'entretenir, de réhabiliter et de préserver le patrimoine routier ainsi que d'assurer la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

Une typologie des dépenses annuelles peut être faite selon 5 grandes catégories de dépenses :

- Préservation du patrimoine : le réseau routier national se compose de chaussées et d'ouvrages d'arts ainsi que de leurs équipements qui en sont l'accessoire indissociable pour un patrimoine estimé à 135 milliards d'euros ;
- Sécurité des usagers et respect des réglementations : l'État se doit de moderniser et d'adapter son réseau afin d'assurer la sécurité des usagers et le respect d'une réglementation en constante évolution ;
- Viabilité : afin d'assurer la disponibilité et la sécurité du réseau, l'État met en œuvre des niveaux de service élevé tout au long de l'année ;

315 M€ afin de préserver le patrimoine routier national





La préservation du patrimoine

L'ANNÉE 2015



VRU A20 limoges (©dirco/sir/j.auvert)

Les chaussées

Avec 2 300 km d'autoroutes non concédées et 9 800 km de routes nationales, l'entretien des chaussées reste le plus important poste de dépense de l'entretien du réseau routier national. 2015 a permis la finalisation des guides de la nouvelle politique d'entretien des chaussées du RRN non concédé. La mise en œuvre de cette politique renouvelée a été lancée en septembre 2015 avec l'organisation à Rouen, Toulouse et Lyon de 3 journées de présentation à destination des DIR et du CEREMA. Ces guides sont destinés à aider les DIR dans leur programmation et la mise en œuvre des travaux d'entretien pour répondre au mieux aux besoins d'entretien du patrimoine vieillissant des chaussées. L'optimum économique montre l'intérêt de consacrer au niveau national la moitié des crédits au budget d'entretien préventif.

En 2015, 235 M€ (hors entretien courant) ont été consacrés aux chaussées pour le renouvellement des couches de roulement et pour la requalification des structures.

Les dépendances et équipements de la route

Le réseau routier comporte de nombreux équipements et des dépendances qui représentent d'importants enjeux financiers, réglementaires, et de sécurité : équipements dynamiques, signalisation, équipements de tunnels, bassins et réseaux d'assainissement, dispositifs de retenue, etc. 2015 a permis de poursuivre l'amélioration de la connaissance de ce patrimoine et la mise en œuvre de méthodes de surveillance et d'entretien de ces équipements indispensables au bon usage du réseau routier.

En 2015, environ 80 M€ ont été consacrés à la maintenance, au fonctionnement et au renouvellement de l'ensemble des dépendances et équipements.

Les ouvrages d'art

12 000 ouvrages de franchissement (ponts, viaducs et buses), 6 000 ouvrages de soutènement (murs, parois et écrans), 100 tunnels et tranchées couvertes font l'objet d'une surveillance et d'un entretien régulier. En complément de l'entretien courant et spécialisé de l'ensemble de ce patrimoine, plus d'une centaine d'ouvrages a fait l'objet de réparations structurelles en 2015.



DIR Atlantique – réhabilitation d'un bassin de traitement des eaux



A75 – Remplacements d'ouvrages hydrauliques effondrés à Lodève (DIR Massif Central 2015)

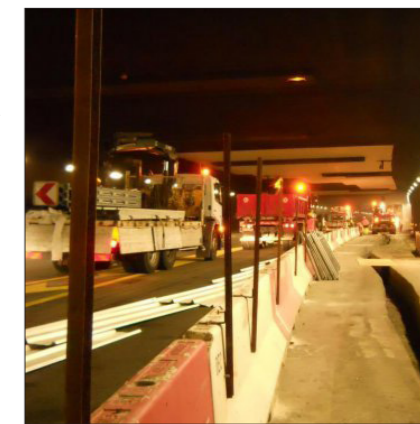
Malgré une dynamique de croissance des actions d'entretien et de réparation des ouvrages d'art, le vieillissement et la dégradation de l'état de ce patrimoine se poursuit. Pour accompagner les gestionnaires dans l'effort supplémentaire que requiert cette situation, l'année 2015 a vu la création du comité d'appui et de programmation des ouvrages d'art. Cette instance nationale réunit l'administration centrale en charge de la politique et du budget, les représentants des services opérationnels et les experts techniques du domaine des ouvrages d'art.

En 2015, 51 M€ (y compris entretien courant) ont été consacrés aux ouvrages d'art : 19 M€ pour l'entretien courant et spécialisé et 32 M€ pour les réparations structurelles.

La mise en sécurité des tunnels

En application de la réglementation, le coût du programme d'amélioration de la sécurité des tunnels de plus de 300 mètres du réseau routier national non concédé est estimée à ce jour à 1,180 milliard d'euros. Ce programme concerne 38 tunnels et tranchées couvertes (dont 22 situés en Île-de-France). Il consiste à réduire les délais de détection d'incidents, à augmenter la résistance au feu des ouvrages et à en faciliter l'évacuation par le renforcement de la ventilation d'extraction des fumées, et si nécessaire la création d'issues de secours supplémentaires.

En 2015, 70 millions d'euros ont été consacrés à la mise en sécurité des tunnels. Le niveau d'avancement du programme de travaux en Île-de-France est de 85 % ; celui concernant les tunnels situés en province est de 64 %.



A86 – Tunnel de Bobigny – création d'une tranchée dans la BAU pour l'alimentation électrique des équipements (DIRIF 2015)

Une meilleure connaissance du patrimoine

Le déploiement de la nouvelle version de l'application cartographique du système d'information géographique routier (SIGR) : Isidor v3 a été réalisé au second semestre 2015 dans les DIR. Désormais, les gestionnaires de réseaux peuvent administrer directement dans Isidor v3 toutes les données qu'elles renseignaient jusqu'à présent dans un outil développé avant la création des DIR. Les DIR pourront administrer davantage de données, puisque le catalogue s'est enrichi de trois nouvelles familles de données concernant les équipements dynamiques, les équipements statiques et les dépendances bleues. Les DIR ont donc été invitées à commencer la collecte de ces nouvelles données en 2015. Un premier aperçu partiel sera accessible lors de la publication de l'ensemble des données arrêtées au 1er janvier 2016.



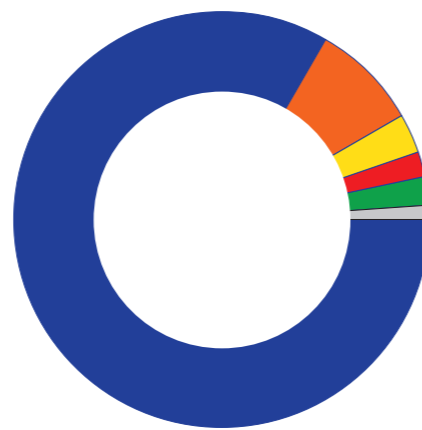
La préservation du patrimoine

Plan gouvernemental en faveur de la relance des investissements

En 2015, la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le cadre du plan de relance autoroutier a permis la réalisation de travaux supplémentaires sur le réseau routier national non concédé. Le Gouvernement a en effet décidé de consacrer une enveloppe de 80 M€ supplémentaires à la réalisation de travaux de maintenance du réseau routier national non concédé, répartis sur l'ensemble du territoire.



- Chaussées 80%
- Ouvrage d'art 8%
- Risques naturels 3%
- Gestion du trafic 3%
- Équipements de sécurité 2%
- Moyens nécessaires 13,2%



Carte des chantiers du plan gouvernemental en faveur de la relance des investissements

- Réseau non concédé
- DIRA
 - DIRSO
 - DIRMed
 - DIRCE
 - DIRCO
 - DIRIO
 - DIREst
 - DIRMC
 - DIRIF
 - DIRNO
 - DIRNord

Cette annonce a suscité une très forte mobilisation dans chacune des directions interdépartementales des routes, qui ont dû agir rapidement et efficacement pour préparer les chantiers et assurer le suivi des travaux. Au total, ce plan de relance a permis la réalisation de 96 opérations, couvrant l'ensemble des problématiques relatives à l'entretien du patrimoine et à la sécurité des usagers :

Exemples de chantiers réalisés dans le cadre du plan gouvernemental en faveur de la relance des investissements :



Le réseau routier est soumis à des aléas naturels importants (chutes de blocs, glissements de terrain, etc.) représentant un danger pour la sécurité des usagers. En mars 2015 survenait un effondrement sur le versant du Teillet, en surplomb de la RN20 dans l'Ariège, contraignant à couper la circulation sur cet axe. Des travaux d'urgence ont dû être mis en œuvre rapidement, et une phase de travaux de confortement du talus a pu être lancée grâce aux crédits du plan de relance, dans l'optique de permettre la réouverture de la RN20, et garantir la stabilité du versant.

Le plan en faveur de la relance des investissements a également été l'occasion de renouveler des équipements nécessaires à la sécurité des usagers. Sur l'A75 par exemple, des glissières métalliques situées en terre-plein central, usagées ou ne répondant pas aux normes de sécurité en vigueur, ont ainsi pu être remplacées par des dispositifs neufs et en accord avec les nouvelles réglementations.



Depuis fin 2013, l'autoroute A20 fait l'objet d'un programme de régénération des buses métalliques qui la supportent. Ces ouvrages fortement corrodés nécessitent un renforcement voire un remplacement pour assurer la pérennité de leur fonction. Le plan de relance 2015 a permis d'avancer plus rapidement sur ce programme en réalisant le renforcement de la buse du Socco, longue de plus de 300 mètres. L'opération conduite à l'automne

Sur le réseau de la DIRCE, le plan de relance a permis la réfection des chaussées sur 42 km, soit plus de 3 % du réseau rénové. 5 sections ont été réalisées grâce à une enveloppe supplémentaire de 5 M€ : sur l'A38 à proximité de Dijon, sur la N7 à proximité de Roanne, sur l'A77 au niveau de la déviation de Nevers, sur la RN79 et sur la RN7 entre Valence et Montélimar. Les travaux des chaussées de la RN7 sur 4 km au niveau de Bourg-Les-Valence constituent une première étape avant la réalisation des travaux du programme d'aménagement d'itinéraire de la RN7 entre Valence et Montélimar pour les 5 prochaines années.





Présentation de la politique en 2015

La gestion dynamique du trafic

Les métropoles françaises sont confrontées à la fois à des phénomènes de congestion routière et à la nécessité d'améliorer la mobilité dans des zones périurbaines étendues. Pour répondre à ces enjeux, les projets de gestion dynamique du trafic permettent l'optimisation de l'usage des infrastructures routières existantes sans en créer de nouvelles. Ils s'inscrivent dans les objectifs de la politique nationale de transition énergétique en faveur d'une mobilité durable.

En 2015, la DIT a adressé aux préfets coordonnateurs une instruction visant à programmer ces opérations dans le cadre de schémas directeurs d'agglomération de la gestion du trafic élaborés en concertation avec l'autorité organisatrice de la mobilité durable et les autres gestionnaires routiers.

32M€ ont été investis cette année pour les opérations de gestion de trafic et notamment:

- les voies réservées qui permettent d'améliorer la mobilité et de lutter contre la congestion routière au niveau des grandes agglomérations (A1, A6a, A51) ;
- la régulation d'accès (Périphérique de Nantes, A25) ;
- la régulation dynamique de vitesses (A31 entre Richemont et le Luxembourg) ;
- le démarrage de la mise en œuvre du projet de déploiement pilote SCOP@F de STI coopératifs ;
- le déploiement d'équipements d'aide à la connaissance du trafic, à l'exploitation, et à la surveillance du réseau.

La sécurité des infrastructures

L'amélioration de la sécurité des infrastructures représente un effort constant de la DIT. Les accidents de la route résultent le plus souvent de la conjonction de multiples facteurs, parmi lesquels la qualité de l'infrastructure peut jouer un rôle déterminant. En complément de l'entretien courant des routes existantes, des aménagements de sécurité sont réalisés pour réduire l'accidentalité sur le réseau routier national.

La gestion de la sécurité du réseau routier national non concédé est mise en œuvre à travers deux démarches : la démarche d'Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI) qui s'applique à l'ensemble du réseau routier national de manière systématique, quelle que soit l'accidentalité et la démarche de Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) qui permet de hiérarchiser les enjeux de sécurité au sein du réseau de chaque direction interdépartementale des routes (DIR) à partir de l'analyse systématique des accidents corporels.

Exploitation et sécurité

En 2015, plus de 24 M€ ont été consacrés aux aménagements de sécurité. 50 % de ces aménagements sont issus des démarches nationales globales (SURE et ISRI) et thématiques (lutte contre les prises à contresens, sécurisation des passages à niveau et des sections de route à forte pente et traitement des obstacles latéraux), dont 7,7 M€ pour le financement de travaux issus de la démarche SURE.

Les services aux usagers

Depuis 20 ans, le travail réalisé en partenariat avec les collectivités et la fédération française des villages étapes a permis le développement d'une nouvelle offre de services à l'utilisateur. Les villages étapes sont à la fois un vecteur d'aménagement du territoire et de valorisation du patrimoine architectural, urbanistique et paysager. Ils contribuent également à l'amélioration de la sécurité routière en offrant de nouvelles possibilités d'arrêt aux automobilistes.

En application de la nouvelle charte du 8 octobre 2013 et suite à l'identification, en 2014, des itinéraires sur lesquels le développement des villages étapes est jugé prioritaire, la labellisation de nouveaux villages s'est poursuivie en 2015. Avec la labellisation de Barbezieux au mois de juin, 43 villages étapes proposent désormais leurs services aux usagers de la route.

À l'occasion de l'anniversaire des 20 ans du label villages étapes, l'été 2015 a également été marqué par une opération de communication commune avec Bison Futé. Au travers de cette campagne de communication, les usagers du réseau routier national étaient invités à faire « une pause d'intérêt général » et des animations ont été proposées dans de nombreux villages étapes de France.

L'immobilier technique

Les DIR disposent au total de 223 centres d'entretien et d'intervention (CEI), dont 63 sont gérés au travers d'un contrat de partenariat public-privé, et 160 directement par l'État pour la maintenance et l'investissement. Ces implantations sont situées au plus près des territoires et garantissent la continuité du service en assurant notamment la sécurité des itinéraires, la viabilité hivernale et l'entretien quotidien des voies. En plus des actions courantes de maintenance et de contrôles réglementaires qui concernent tous les bâtiments, les DIR portent des projets de réhabilitation et de construction de CEI dans un objectif d'amélioration des conditions d'hygiène et de sécurité des agents d'exploitation.

L'année 2015 a été marquée par la signature du premier avenant au contrat de partenariat public-privé et la construction du nouveau CEI de Gouzon.



Exploitation et sécurité

Exemples de réalisation 2015

La gestion dynamique du trafic

Cette mesure de gestion du trafic a été mise en service en octobre 2015 sur l'A31 (sillon Lorrain) entre la frontière luxembourgeoise et Richemont, dans les deux sens de circulation, soit sur 2x26 km. Il s'agit d'une première sur une autoroute non-concédée. Aux heures de pointes du matin et du soir, un algorithme propose de façon semi-automatique, en fonction de l'analyse des remontées de données, de réduire la vitesse de 110 km/h à 90km/h voire de 90km/h à 70 km/h, pour retarder la formation des bouchons dans cette zone sensible du trafic pendulaire frontalier.



Régulation dynamique des vitesses sur l'A31 entre le Luxembourg et Richemont



Création de la Voie réservée sur l'A51

Cette voie réservée aux transports en commun a une longueur de 1,4 km, dans le sens Aix-Marseille depuis l'échangeur de Plan-de-Campagne jusqu'au passage supérieur de la Carraire des Arlésiens. Elle est aménagée sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence, avec une signalisation statique. Le coût du dispositif s'élève à 500 k€. Ayant fait l'objet d'une évaluation positive, notamment en ce qui concerne la compréhension du dispositif par les usagers, les arrêts d'urgence et l'accidentalité générale, un prolongement de 1,7 km en amont est à l'étude.

La sécurité des infrastructures

Les objectifs de cette opération, inscrite dans le plan d'actions mené sur la RN 141 en Charente-Maritime (17) dans le cadre de la démarche Sécurité des Usagers sur Routes Existantes (SURE) pour un montant d'un million d'euros, consistent à transformer un carrefour en « T » accidentogène en un carrefour giratoire, supprimer un carrefour entre la RN 141 et une voie communale, supprimer quatre accès directs de riverains sur la RN, et en améliorer un, améliorer la gestion des eaux pluviales routières.

La première tranche de travaux, d'une durée de deux mois, comprenait la création du giratoire, les deux branches de la RN 141 et la branche de la RD 131, et s'est achevée en décembre 2015. L'installation préalable d'un lourd dispositif temporaire de signalisation et de protection de chantier a été nécessaire.

La seconde tranche de travaux, est programmée en début d'année 2016 et comprend le raccordement du giratoire à la RN 141 existante, et la réalisation de la branche supportant la voirie communale. L'aménagement pourra alors être mis en service dans sa totalité.



Aménagement d'un carrefour giratoire sur la RN 141 sur la commune de Chaniers (17)



Construction du CEI de Gouzon

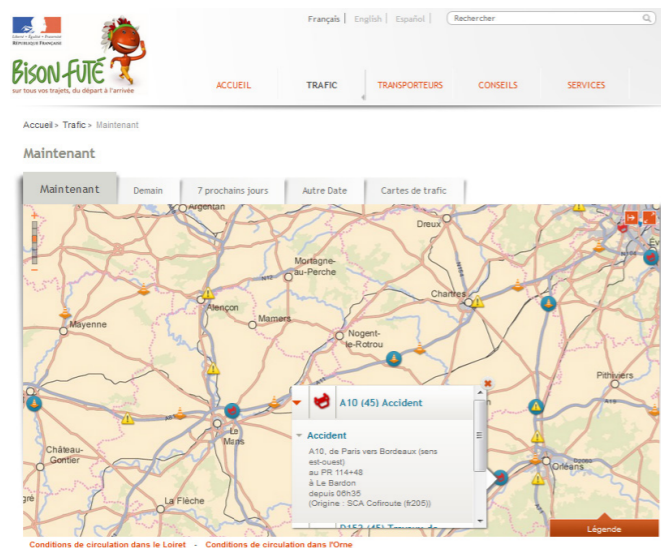
L'immobilier technique

La construction du CEI de Gouzon s'inscrit dans le cadre de la réorganisation des implantations routières de l'État suite à la décentralisation de 2005. L'opération vise à mettre fin à l'utilisation provisoire de bâtiments modulaires et à la cohabitation avec les services routiers départementaux. Elle a également pour objectif d'améliorer l'hygiène et la sécurité des bâtiments ainsi que le confort des agents. Les travaux du CEI de Gouzon ont débuté en janvier 2015 et sont quasiment achevés. Le bâtiment se compose d'un pôle « bureau et locaux communs » de 154 m², d'un pôle technique de 570 m², d'espaces extérieurs de 3 646 m² comportant une aire de lavage et des parkings, et de 7 630 m² d'espaces verts. Le montant de l'opération s'élève à 1 962 000€



Les évolutions de la politique de l'information routière en 2015

La DIT poursuit depuis plusieurs années d'important développements informatiques avec le système d'information « Tipi » qui est une plate-forme nationale de centralisation de l'information routière : accidents, incidents, encombrements, travaux, etc. Les données sont mises à disposition de l'utilisateur sur le site internet bison-fute.gouv.fr. Elles sont également fournies à des opérateurs privés diffusant des services d'information routière. Ce portail permet à la fois de synthétiser l'information de tous les gestionnaires de voirie, de qualifier cette information afin qu'elle soit lisible et intelligible par tous et de mettre à disposition cette information en temps réel pour l'ensemble des usagers.



Exemple de carte des conditions de circulation sur le site Bison Futé

Plusieurs DIR ont déjà développé des services d'information routière, dont certains concernent aussi des autoroutes concédées ou des routes gérées par les collectivités locales (le PC Osiris à Albertville réunit ainsi la DIR Centre Est et le Conseil Départemental de Savoie : www.savoie-route.fr). On peut citer SYTADIN à Paris (www.sytadin.fr) ou CORALY à Lyon (www.coraly.com) comme exemples de l'offre de service aux usagers de ces agglomérations développée depuis de nombreuses années. Ces outils et Bison Futé constituent le socle du service public d'information routière.



Exemple de carte des conditions de circulation sur le site Coraly

Poursuivre le développement des outils par la DIT ainsi que le rapprochement de Bison Futé et des directions interdépartementales des routes, sont des choix logiques d'organisation pour moderniser le service public d'information routière et fournir des services adaptés sur tous les smartphones.

Une nouvelle chaîne de remontée des informations a été mise en place entre les systèmes des exploitants du réseau routier national et le système Tipi. Ainsi, les informations saisies par les centres de gestion du trafic des exploitants sont transmises et enregistrées dans Tipi puis, après traitement, publiées en temps quasi-réel sur le site de Bison Futé. Mise en œuvre progressivement avec les DIR depuis 2010, cette opération a été étendue en 2015 aux sociétés concessionnaires d'autoroutes (ASF a été raccordée en octobre 2015, les autres sociétés le seront en 2016 au fur et à mesure de leur capacité à transmettre les données dans un format compatible avec Tipi).



Information routière

Directive STI / Mise en œuvre de l'action c :

En application de la directive n°2010/40/UE concernant le déploiement des systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier, la Commission européenne a fixé par le règlement délégué n° 886/2013 du 15 mai 2013 les règles générales à appliquer pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (correspondant à l'action c de la directive STI).

La DIT a été chargée de définir les dispositions applicables en France à compter du 1er octobre 2015. A l'issue d'un processus de concertation de deux ans avec les gestionnaires du réseau routier national et les opérateurs d'information routière et après des développements informatiques importants, le point d'accès national prévu par le règlement n° 886/2013 a été ouvert à l'échéance prévue (1er octobre 2015). Une étape importante dans le processus d'automatisation de l'information routière depuis le gestionnaire jusqu'à l'utilisateur a ainsi été franchie.

Grâce aux données mises à disposition, l'utilisateur peut accéder en temps réel à une information sur les événements inopinés et dangereux (accidents, personne sur les voies, conducteur en contresens,...) survenant sur le réseau routier national fournie par le gestionnaire lui-même. Cette information est disponible sur le site Bison Futé et peut être réutilisée par les prestataires d'information routière privés.

Affichage du « Traficolor » sur le site Bison Futé :

Après la refonte du site internet Bison-Futé en 2013, il a été décidé de rénover les cartes de trafic affichées sur le site qui présentent les états du trafic autour des grandes agglomérations (information des ralentissements et bouchons, représentée selon un code de 4 couleurs possibles). Ces informations sont très appréciées des utilisateurs du site (plus de 50 % des consultations du site sur un total de 12 millions de visites en 2015).

L'objectif est donc d'afficher en temps réel les états du trafic sur les grands axes routiers des agglomérations qui sont régulièrement congestionnées au quotidien. La première rénovation a été réalisée sur Bordeaux avec la participation de la DIR Atlantique (en service depuis octobre 2015). Elle se poursuivra en 2016 avec les autres DIR chargées de définir, pour chaque grande agglomération, le périmètre des routes concernées par l'information « traficolor » en relation avec les autres gestionnaires locaux intéressés par la démarche.

Évolutions du site internet Bison Futé et de sa version mobile :

Afin de recueillir les avis des utilisateurs sur le nouveau site internet Bison-Futé lancé en novembre 2013, la DIT a réalisé une enquête de satisfaction du site, au printemps 2015, à l'attention des usagers de la route et des transporteurs. Près de 650 réponses ont pu être analysées.

Il ressort de cette enquête que les utilisateurs sont globalement satisfaits des informations fournies sur le site (69 % des usagers et 86 % des transporteurs trouvent que le site répond à leurs attentes). Des demandes d'améliorations ont toutefois été exprimées, en particulier sur la version mobile qui est peu utilisée actuellement et jugée insuffisante en termes de contenus.

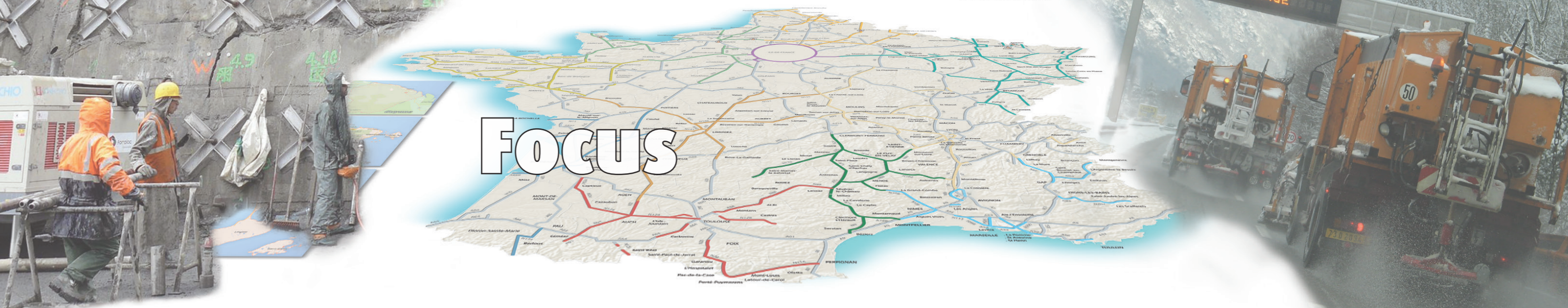
Des pistes d'améliorations ont été dégagées à partir des réponses exprimées par les utilisateurs du site et des projets de développement anticipés par la sous-direction GRT. Elles concernent principalement l'accès à des informations plus lisibles et intelligibles par tous sur des cartes, l'ajout de fonctionnalités et de services permettant de personnaliser l'information recherchée et l'enrichissement de la version mobile.

D'ores et déjà, des évolutions ont été réalisées et mises en service fin octobre 2015 :

- affichage des états du trafic (état des bouchons) directement sur la cartographie des événements, autour de l'agglomération de Bordeaux,
- enrichissement de la version mobile, avec l'ajout des prévisions de trafic les jours colorés (onglet "Week-end coloré") et des cartes de trafic existantes.

D'autres évolutions ont été programmées pour 2016.





« 2015 : une année sombre pour la sécurité des agents des DIR »

L'année 2015 est une année à marquer d'une pierre noire, comme 2012 et 2013, en raison du décès en service de deux collègues : Alain Amphimaque, chef d'équipe à la DIR Ile-de-France, le 23 juin 2015 et Christophe Thiébaud, agent d'exploitation spécialisé à la DIR Est, le 27 août 2015. Ces accidents tragiques portent à 9 le total des agents décédés dans l'exercice de leurs missions depuis la création des DIR.

Le nombre d'accidents liés à la circulation routière sur zones de chantiers et d'interventions a augmenté passant de 108 en 2014 à 130 en 2015. Seul le nombre d'agents blessés a diminué, passant de 17 à 9.

Édition 2015 des ateliers de la sécurité des agents des DIR

Les ateliers de la sécurité des agents des DIR se sont tenus le 15 octobre 2015 à Saint-Mandé dans les locaux de l'institut national de l'information géographique et forestière (IGN). Ils ont été l'occasion de réunir plus de 200 personnels au total, de l'agent d'exploitation au directeur de DIR, confrontés au risque routier dans leur activité quotidienne.

Une vidéo enregistrée du secrétaire d'État chargés des Transports, de la Mer et de la Pêche, excusé pour des raisons d'agenda international, a ouvert l'édition en annonçant la signature d'une charte de prise en considération de la sécurité des agents des routes sur les zones de chantier avec les fédérations et organisations professionnelles et les organismes de formation professionnelle du transport routier.

Sur ce registre, les ateliers ont permis de prendre connaissance des initiatives anglaises en matière de sécurité des agents sur chantier et de sensibilisation des conducteurs de poids-lourds. Les ateliers ont également fait la part belle à l'analyse de l'accidentalité, aux innovations dans les DIR, à leurs actions de communication dans le cadre de la semaine de la sécurité des agents et au dispositif de déploiement des radars de chantier.

Les orientations fixées par ces ateliers sont la mise en place au niveau national d'un observatoire temps réel et d'un tableau de bord mensuel de l'accidentalité des DIR sur zones de chantier et d'intervention ainsi que l'intensification des actions de sensibilisation, en particulier en direction des conducteurs de poids-lourds.

L'ensemble des présentations est publié sur le site intranet dédié à la sécurité des agents.

Semaine de la sécurité des agents du 14 au 18 septembre 2015

26 actions locales de sensibilisation des automobilistes au danger qu'ils représentent pour les agents des DIR intervenant sur la route ont été mises en œuvre sur l'ensemble du territoire métropolitain. Radio France et les radios autoroutières, au travers d'un partenariat, ont diffusé tout au long de la semaine le spot radio « trop vite, trop près, trop tard », et ont réalisé des reportages et interviews sur le sujet.

Présentation du réseau routier national outre-mer

L'État assure la gestion, l'entretien et l'exploitation d'une partie du réseau routier situé dans les départements et régions d'outre-mer (DROM) ou dans certaines collectivités d'outre-mer (COM). Ainsi, en Guyane, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, des services spécifiques au sein de l'administration déconcentrée du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la mer assure les missions dévolues, en métropole, tant aux DIR qu'aux DREAL.

En Guyane, le service « Infrastructures et sécurité routière » assure la gestion du réseau routier national (RRN). Les 444 km des RN1 et RN2 structurent la vie économique locale en reliant les grands pôles urbains (Cayenne, Saint-Laurent) et stratégiques (Centre Spatial de Kourou, port de Dégrad-des-Cannes) entre les frontières avec le Surinam à l'ouest et le Brésil à l'est.

À Mayotte, c'est le service « Infrastructures, sécurité et transport » qui assure les missions d'entretien et d'exploitation du RRN. Le réseau mahorais se compose de 4 routes nationales pour un linéaire total de 90 km qui traverse 38 agglomérations et dont le principal axe stratégique demeure la RN1 entre Mamoudzou et le port de Longoni.

Enfin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, c'est le service « Gestion de la route » qui assure la bonne gestion des 14 km de RRN.

Une des spécificités du réseau routier national outre-mer est sa soumission constante à des conditions climatiques rigoureuses, tropicales ou hivernale. Ces conditions peuvent entraîner un entretien accru par rapport à d'autres réseaux soumis à des conditions plus clémentes. Afin de mieux connaître et prendre en compte les spécificités de l'outre-mer dans l'entretien et l'exploitation du réseau routier national, la DGITM a commandé au Cerema un tome 6 de la « Politique d'entretien des chaussées » qui permettra, dans les années à venir, une meilleure prise en compte des spécificités locales.

Pour en savoir plus :

- sur l'organisation, l'activité et l'actualité des services chargés de la gestion du réseau routier national : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Reseau-routier-national,1406-.html>
- sur chacune des 11 Directions interdépartementales des routes : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-des-services-routiers.html>
- sur l'actualité du projet Scoop présenté dans le rapport d'activité 2015 : <http://www.scoop.developpement-durable.gouv.fr>
- sur les Villages-Etapes, présentés dans le rapport d'activité 2014 : <http://www.village-etape.fr>

Ministère de l'Environnement, de
l'Énergie et de la Mer
Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
Direction des infrastructures de
transport

