

# Baisse des crédits routiers : quel impact sur le niveau de service et la sécurité des usagers ?

Cette note concerne un sujet technique très sensible aux enjeux importants pour nos concitoyens. Les conséquences d'une décision présentée comme anodine peuvent en effet mettre en jeu la sécurité des usagers.

Suite au transfert massif d'une partie importante du réseau routier national il y a trois ans (lois de décentralisation) , les services de l'Etat se sont réorganisés autour des 10 000 km du réseau routier national restant. Ce réseau était alors appelé réseau magistral ou d'excellence du fait de ses particularités liées au trafic, aux ouvrages particuliers, ou d'intérêt stratégique, d'itinéraire de délestage ... Il devait constituer le maillage stratégique des transports routiers que l'Etat souhaitait maîtriser et contrôler, pour assurer un service de haut niveau sur l'ensemble du territoire. Les nouveaux services chargés de l'entretien et de l'exploitation de ce réseau ainsi que des travaux neufs ont été mis en place en 2007 : 11 Directions Interdépartementales des Routes se répartissaient ces itinéraires.

Aujourd'hui, c'est l'avenir de ces services et surtout des missions exercées qui sont clairement en péril.

## ***Une extrême rigueur budgétaire pour les routes nationales est affichée dans le projet de loi de finance 2011 :***

La lecture du projet annuel de performance (PAP) 2011 du programme Infrastructure Sécurité et Transport (projet de loi de finance 2011) éclaire malheureusement les orientations budgétaires choisies. Une comparaison des deux budgets 2010/2011 montre une baisse de 25 % sur les crédits d'entretien routier avec presque 30 % sur l'action chaussée : du jamais vu.

La situation deviendra d'autant plus critique pour les voies que l'État ne juge plus prioritaires. En effet, la pénurie de crédits entrainera une priorisation en faveur des voies rapides urbaines et des autoroutes. Les autres itinéraires, même s'ils présentent des enjeux stratégiques et politiques marqués (raisons pour lesquelles ils étaient restés dans le giron de l'État !) seront laissés à l'abandon.

L'argument présenté par le ministère et justifiant la baisse par l'avance faite lors du plan de relance ressemble fort à un prétexte. La rigueur budgétaire annoncée pour l'année 2011 est présentée comme une simple remise à l'équilibre des moyens alloués à l'entretien routier. En fait, les services, dans le cadre du plan de relance, ont consommé à leur insu une partie non négligeable des moyens des années futures alors que les crédits d'entretien correspondaient aux besoins strictement essentiels et nécessaires pour entretenir et préserver le patrimoine routier de l'État.

De plus, la pression politique sur les opérations du plan de relance était telle qu'il fallait dépenser les crédits le plus rapidement possible. Les choix faits ont donc privilégié les opérations pouvant être menées dans l'année plutôt que les opérations techniquement nécessaires pour maintenir le patrimoine mais plus longues à réaliser. En bref, la consigne

a été donnée de refaire des tapis routiers même si cela n'était pas urgent plutôt que de réparer des ouvrages d'art en très mauvais état.

Le plan de relance a donc été un moyen de dépenser beaucoup de crédits en négligeant les vraies priorités de l'entretien patrimonial, ce qui aggrave encore l'état global : les réparations prioritaires demandent souvent de longs délais car elles sont liées à des ouvrages complexes. Elles ont été délaissées au profit de priorités secondaires qui ne mettaient pas le patrimoine en péril.

→ Voir extrait du PAP 2011 en annexe 1

### ***Une mise en œuvre de la rigueur pour les routes nationales anticipée en 2010 :***

Cette mise en œuvre de la rigueur n'est pas qu'une lubie des ministères à Paris. En effet, les vraies restrictions commencent dès 2010.

La note en annexe 2 est particulièrement édifiante. Elle reconnaît que l'hiver rigoureux 2009/2010 a fait perdre toute marge de manœuvre budgétaire et encourage même les DIR à revoir les niveaux de service. Il s'agit donc d'abaisser le niveau de service rendu à l'utilisateur pour le rendre compatible avec ce qu'il reste de crédits !

De plus, le transfert des parcs départementaux aux Conseils Généraux (dans le droit fil des transferts de personnels des lois de décentralisation) se traduit par des mouvements d'effectifs qui impactent les finances des Directions Interdépartementales des Routes sans aucune contrepartie du ministère. En effet, tous les Conseils Généraux n'acceptent pas le transfert total des agents présents dans les Parcs. Les DIR sont donc priées de récupérer les agents non transférés, et surtout d'assurer leurs salaires sur leurs enveloppes financières initiales, sans aide budgétaire supplémentaire. Ce sont une nouvelle fois les budgets d'entretien qui sont mis à contribution, entraînant de fait une baisse supplémentaire de ces moyens destinés aux routes.

Par ailleurs, bien que l'administration centrale ait délégué aux DIR des autorisations d'engagement pour l'année 2010 (budgets prévisionnels), elle ne délègue plus de crédits de paiement pour assurer la rétribution des dépenses engagées. Concrètement, des prestations ont été commandées à des entreprises sur la foi d'un budget prévisionnel qui avait été accordé. Ces entreprises ont réalisé ces prestations et les services de l'Etat ne sont pas en mesure d'honorer les factures depuis plusieurs mois. L'Etat devra payer des intérêts moratoires, dépense supplémentaire non productive, et les entreprises sont mises en danger car elles doivent assumer le défaut de paiement de l'Etat en trésorerie : Gabegie assurée ! Avec le plan de relance, l'Etat devait donner de la trésorerie aux entreprises. Il les fait payer en retour en leur demandant d'être son banquier.

Pour parfaire cette situation catastrophique, la bascule sous Chorus (le célèbre nouveau logiciel censé répondre aux besoins universels de toute l'administration et appelé Foirus par les comptables), ne laisse présager aucune perspective d'amélioration dans le domaine du respect des délais de paiement : bascule bâclée pour un logiciel bâclé !

→ Voir en annexe 2 la circulaire de la Direction des Infrastructures de Transport

**Face à cette saignée une administration qui ne sait pas comment maintenir un niveau de service décent :**

Pour faire face à cette situation d'une gravité sans précédent, la Direction des Infrastructures de Transport et les services de l'Etat sont tenus de revoir toutes les méthodes, procédures, moyens ... Et cela se fait évidemment au détriment de la conservation du patrimoine, de la sécurité des usagers et des agents travaillant sur la route.

Les services de l'Etat en sont réduits à demander une révision de la réglementation, ainsi que des niveaux minimaux de service, pour assurer une sécurité juridique à la baisse des moyens. Or, les niveaux de service et la réglementation applicable ont été conçues pour assurer la sécurité des usagers et des agents d'entretien et d'exploitation, ainsi que la pérennité du patrimoine.

***Ainsi, plutôt que de trouver les moyens nécessaires à l'obtention de ces résultats, on préfère revoir à la baisse les niveaux d'exigence pour les adapter aux moyens qui restent. Il est évident que cela se fera au détriment de la sécurité et du patrimoine.***

→ En guise d'illustration, voir en annexe 3 le programme de la réunion des chefs de districts (prévue initialement pour le 28 octobre et reporté au mois de janvier). L'objectif de la réflexion n'est pas d'améliorer ou même de maintenir le service rendu à l'utilisateur... mais simplement de tenter de faire le strict nécessaire pour éviter le risque juridique sur les réseaux identifiés comme prioritaires. Pour les Réseaux d'Intérêt Régional (RIR) et sur lesquels les niveaux de trafic sont inférieurs à un seuil non encore arrêté à ce jour, l'avenir est plus que sombre...

→ Voir aussi l'annexe 4 qui explique en conclusion que la situation est déjà au niveau minimal

→ Voir en annexe 5 la proposition d'une DIR de « Revoir les niveaux de service » ou « Faire évoluer la réglementation »)

***Des conséquences malheureusement très concrètes pour les usagers :***

Cette situation de grande rigueur pour les routes nationales se traduit directement pour les usagers et les professionnels de la route par des risques concrets. L'effondrement des crédits oblige de fait à revoir des éléments fondamentaux de l'exploitation de la route comme :

- l'intensité du patrouillage et les moyens qui y sont consacrés, entraînant pour les agents d'exploitation des risques supplémentaires : conduite isolée, répétée, engins vétustes ...
- la refonte des critères d'entretien préventif des chaussées et des ouvrages d'art garants de la pérennité des structures et des ouvrages, du confort et de la sécurité des usagers,
- l'abandon de la mise à niveau et de l'entretien des dépendances bleues (les bassins de récupération des eaux de ruissellement et leur traitement avant rejet dans le milieu naturel) qui devrait être pourtant un axe prioritaire pour l'Etat ,
- la suppression de l'éclairage public. Si l'éclairage public n'est pas une nécessité tout

au long des itinéraires routiers, il constitue sur certains passages (échangeurs notamment) un élément incontournable de sécurité pour l'utilisateur.

– l'abaissement des niveaux de service en viabilité hivernale. Par exemple, on ne déneigera pas toutes les voies, ce qui, au delà du risque évident pour l'utilisateur, qui devra circuler entre deux murs de neige, entraînera des désordres techniques dans les structures de chaussées, accélérant encore leur dégradation ...

→ Voir en annexe 6 la comparaison des deux règlements intérieurs 2008 et 2010 d'une même DIR montrant la diminution du niveau de patrouillage

→ Voir en annexe 7 un extrait du DOVH d'une DIR montrant la réduction du niveau de service en Viabilité Hivernale : en situation de neige, on ne traite plus que N-1 voies (sur 2x2, seule la voie de droite est traitée), ce qui peut entraîner des difficultés à récupérer la voie de gauche une fois que celle-ci est gelée.

→ Voir en annexe 8 la circulaire du ministère engageant à supprimer l'éclairage des voies

### **En conclusion :**

Cet effondrement dramatique des crédits alloués à l'entretien routier entraîne donc :

- des risques réels pour les usagers et pour les agents chargés de cet entretien
- des difficultés pour les entreprises et donc l'économie locale
- et au final une dépense publique plus importante pour le contribuable

L'exemple de L'A25 où, à défaut d'avoir entretenu correctement les chaussées, il a fallu procéder à une réhabilitation très lourde après que l'on ait été obligé de limiter la vitesse -sur une autoroute- parce que la chaussée était en trop mauvais état, est-il appelé à se généraliser dans une liste amenée inexorablement à s'allonger ?

Même la cour des comptes pointe régulièrement le manque de crédits d'entretien des chaussées et ouvrages d'art. Très régulièrement, le rapport paraissant tous les dix ans a pour effet l'augmentation des crédits à un niveau qui ne permet pas de rattraper le retard mais permet au moins de stabiliser l'état du patrimoine. La valorisation du patrimoine devait permettre de vérifier le respect des objectifs. Régulièrement, le niveau de crédits est corrodé et l'on retombe dans les errements antérieurs. Le refus du ministère du budget d'introduire un indicateur sur l'état du patrimoine traduit bien l'état d'esprit d'économiser à court terme au risque de dépenser beaucoup plus à long terme.

=> En parlant du budget de l'Etat, on fait souvent référence à la nécessité d'une gestion « de bon père de famille », car c'est l'argent du contribuable qu'on gère. L'Etat est censé être plus « fourni » que « cigale » !

Or, force est de constater que l'Etat ne gère pas ses routes comme un bon père de famille. Il détruit son patrimoine en ne l'entretenant pas. Dans quelques années, ce sera au contribuable de payer une note beaucoup plus élevée. Il met les usagers et ses agents travaillant sur la route en danger.

Il est donc urgent et nécessaire de redéfinir les moyens financiers et humains nécessaires

au maintien du réseau routier national, patrimoine de la Nation. Outre l'intérêt économique d'un tel patrimoine, son maintien dans un état d'utilisation normale est impérieux pour assurer la sécurité des usagers.



# Annexe 1 : Extrait du projet annuel de performance 2011 du programme IST

## PRÉSENTATION GLOBALE DE LA RÉPARTITION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET DES CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION

L'action « Entretien et exploitation » comprend à la fois des crédits de fonctionnement et d'investissement. La nature de ces dépenses est par ailleurs précisée en commentaire.

L'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) contribuera à hauteur de **280 M€ en AE** et de **333 M€ en CP** à des programmes d'investissement de mise en sécurité et d'équipements dynamiques du réseau routier national.

Ces crédits concernent notamment la mise en sécurité des tunnels routiers (tunnel sous le quartier de la Défense - 92 - par exemple), la démarche de sécurité des usagers sur le réseau existant (SURE), la régénération des chaussées (notamment la RN4 dans la Haute-Marne suite aux dégâts de l'hiver 2009-2010) et des ouvrages d'art ainsi que les équipements de gestion dynamiques financés jusqu'en 2008 sur le programme 207 « Sécurité et circulation routière ».

Présentation de la répartition des autorisations d'engagement et des crédits de paiement.

### 1 - Les autorisations d'engagement s'élèvent à 302,2 M€

(En M€)	AE 2011	Titre 3	Titre 5	Titre 6
A) Chaussées : entretien préventif et grosses réparations	74,5		74,5	
B) Entretien courant et exploitation	153,1	153,1		
C) Réhabilitation des ouvrages d'art	43,5		43,5	
D) Immobilier, radios et matériels techniques	7,2	2,2	5,0	
E) Maintenance des équipements dynamiques	18,4	18,4		
F) ARCEP : Location des fréquences 40 MHz	5,5			5,5
<b>Total</b>	<b>302,2</b>	<b>173,7</b>	<b>123,0</b>	<b>5,5</b>

### 2 - Les crédits de paiement s'élèvent à 312, 5 M€.

La décomposition des crédits de paiement par type et par nature de dépenses correspondantes est donnée ci-après :

(En M€)	CP 2011	Titre 3	Titre 5	Titre 6
A) Chaussées : entretien préventif et grosses réparations	74,5		74,5	
B) Entretien courant et exploitation	153,1	153,1		
C) Réhabilitation des ouvrages d'art	43,5		43,5	
D) Immobilier, radios et matériels techniques	17,5	2,2	15,2	
E) Maintenance des équipements dynamiques	18,4	18,4		
F) ARCEP : Location des fréquences 40 MHz	5,5			5,5
<b>Total</b>	<b>312,5</b>	<b>173,7</b>	<b>133,2</b>	<b>5,5</b>

### 3 - La justification des autorisations d'engagement est présentée ci-après par unité budgétaire

#### A) Chaussées

##### L'entretien préventif

Il s'agit de l'ensemble des activités programmées avant que les dégradations n'atteignent une gravité pouvant mettre en cause la conservation de la chaussée, la sécurité, le confort des usagers et l'intégrité de la couche de surface. Ces travaux sont réalisés sur des chaussées ne présentant pas d'importants défauts structurels et consistent en un renouvellement de la couche de surface. Ces activités doivent permettre d'éviter d'avoir à mettre en œuvre ultérieurement des opérations de grosses réparations très onéreuses.

Ces dernières années, le taux de renouvellement annuel des couches de surface a été de l'ordre de 4 à 5% de la surface totale des chaussées, soit un renouvellement tous les 20 ans en moyenne. Ce rythme est insuffisant pour des

itinéraires dont le trafic lourd a fortement augmenté par rapport aux prévisions (cas des autoroutes non concédées, de la RN4, de la RN10, etc...) alors que les couches de surface ont une durée de vie optimale de 8 à 15 ans en fonction du trafic. Ceci explique en grande partie la diminution du pourcentage de chaussées en bon état structurel constatée depuis 2005.

En 2008, l'augmentation significative des moyens consacrés à l'entretien préventif des chaussées a permis de porter le taux de renouvellement des surfaces de chaussées à 6%. Le maintien dans la durée d'un tel taux permettrait leur renouvellement tous les 15 ans environ en moyenne.

En 2009, grâce aux 70 M€ supplémentaires ouverts en gestion au titre du plan de relance, le taux de renouvellement a été porté à près de 8%, ce qui porterait une fréquence de renouvellement tous les 12 ans.

En 2010, le taux de renouvellement sera de 5 ou 6%. La rigueur particulière de l'hiver 2009/2010, extrêmement agressif pour les chaussées, a conduit par ailleurs à un redéploiement de crédits vers des réparations d'urgence.

### Les grosses réparations

Il s'agit de l'ensemble des actions consistant à renforcer les structures atteignant leur limite de sollicitation, à requalifier les chaussées sous-dimensionnées au regard du trafic supporté et à combler les retards pris dans l'entretien préventif.

Ce programme concerne en priorité les sections de faible longueur dont les chaussées sont fortement dégradées.

En 2011, il est prévu de traiter environ 5% des chaussées de cette catégorie, dont le linéaire va augmenter significativement compte tenu en particulier de l'impact de l'hiver 2009/2010.

### **B) Entretien courant et exploitation**

Ce poste regroupe, d'une part, la maintenance et l'entretien courant de l'infrastructure et, d'autre part, l'exploitation, l'entretien des dépendances et des équipements. Ce poste contribue majoritairement à la qualité du niveau de service offert aux usagers.

#### Maintenance et entretien courant de l'infrastructure

Il s'agit de l'ensemble des activités curatives réalisées pour traiter de façon permanente les dégradations ponctuelles des chaussées (traitement des nids de poule, pontage des fissures, purges localisées...). Ces actions sont indispensables pour assurer la sécurité des usagers et prévenir la détérioration des chaussées.

En matière d'ouvrages d'art, la maintenance comprend leur inspection, leur nettoyage et les dépenses de fonctionnement telles que les consommations d'énergie (éclairage et ventilation pour les tunnels notamment).

Enfin, les interventions courantes de sécurité permettent de répondre immédiatement à des besoins localisés et urgents tels que le traitement de carrefours et d'accès, le renforcement de la signalisation, la pose de glissières moto et de portiques de gabarit.

#### Exploitation, entretien des dépendances et des équipements

Il s'agit des dépenses nécessaires :

- à la surveillance du réseau et au patrouillage (hors viabilité hivernale) ;
- à la viabilité hivernale ;
- à la maintenance du réseau d'appel d'urgence (RAU) ;
- aux interventions sur incident et lors des crises, cette activité comprenant notamment le balisage des accidents et des chantiers ;
- au renouvellement et à l'entretien des signalisations horizontale et verticale ;
- à la réparation et à l'entretien des glissières de sécurité et autres dispositifs de retenue ;
- à l'entretien des installations de réception, de retenue et de dépollution des eaux pluviales ;
- au fauchage et à la propreté des accotements ;
- à l'entretien des plantations ;
- à l'éclairage routier ;
- au maintien de la propreté des aires de repos ou de service, à l'enlèvement de tags et d'affiches.

# Annexe 2 : Note de la Direction des Infrastructures de Transport sur la limitation des crédits en 2010



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

*Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

*direction des infrastructures de transport*

*service de la gestion du réseau routier national*

*sous-direction de la gestion du réseau routier  
non concédé et du trafic*

Affaire suivie par : Pascal Lechanteur  
pascal.lechanteur@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 01 40 81 14 49 – Fax : 01 40 81 19 30

Paris, le 12 avril 2010

## Note

à l'attention de

Messieurs les directeurs interdépartementaux  
des routes

**Objet : Crédits, consignes aux DIR.**

Les intempéries hivernales, les dégâts aux chaussées et la réparation urgente du Pont de Larivot en Guyane ont fortement réduit les marges de manœuvre budgétaires en matière d'entretien et d'exploitation de la route.

Par ailleurs, régulièrement, des sections de routes nationales d'intérêt local, non transférées et non déclassées, sont retrouvées. Le budget 2010 qui devait y être consacré a déjà été consommé.

Pour couvrir le montant des travaux prioritaires de réparation, j'envisage, au-delà de l'autorisation du conseil d'administration de l'AFITF d'utiliser 40 M€ du programme d'investissement pour abonder l'enveloppe de la régénération, d'utiliser aussi une partie du budget réservé en théorie aux aménagements de sécurité, aux aires poids lourds et à la gestion de trafic, dès lors que je n'aurai pas la certitude que les AE correspondantes seront parfaitement bien utilisées en 2010.

Dès la circulaire de programmation du 31 juillet 2009, j'avais attiré votre attention sur la nécessité de mettre en œuvre une réflexion conduisant à opérer des économies substantielles en diminuant si nécessaire les niveaux de service.

Pascal Lechanteur a attiré votre attention par message du 23 mars sur l'impossibilité dans laquelle il se trouvait de pouvoir abonder l'enveloppe de l'entretien courant.

PJ :  
Copie à :

**Présent  
pour  
l'avenir**



Je tiens à vous confirmer qu'il sera impossible d'obtenir des crédits supplémentaires en 2010, compte tenu du contexte budgétaire. Je vais m'efforcer de défendre la nécessité de ne plus ponctionner ce budget, ce qui sera déjà sans doute très difficile.

Je vous demande donc de donner des consignes très précises dans votre service pour qu'avant chaque commande, la question de son impérieuse nécessité soit posée afin de les limiter aux stricts besoins de la sécurité des agents et des usagers. Je vous recommande dans cet esprit de mettre en place une structure interne de pilotage de la commande et d'éviter de déléguer les crédits aux unités de base sans consignes très strictes.

Enfin, je vous rappelle qu'il est nécessaire et urgent de régler les impayés des parcs de 2009 et des années précédentes. Je vous demande de m'informer par retour de la date d'apurement de ces dettes.

Le directeur des infrastructures de transport

**Signé**

Marc PAPINUTTI

Présent  
pour  
l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

## Annexe 3 : Ateliers de la réunion des chefs de districts

### **Ateliers des chefs de district et de leur encadrement 28 Octobre 2010**

#### **Les thèmes des ateliers et les animateurs pressentis**

**1 – Définir les critères de l'adaptation des niveaux de service en entretien routier au nouveau contexte finan**

Responsable :

Co-animateur :

**2 – Définir les critères d'optimisation du niveau de service en exploitation**

Responsable :

Co-animateur :

**3– Manager – accompagner le changement lié au nouveau contexte financier**

Responsable :

Co-animateur :

**4– Réduire les coûts : comment procéder**

Responsable :

Co-animateur :

**5 – Concrétiser le développement durable dans le nouveau contexte économique : enjeux, solutions**

Responsable :

Co-animateur :

**6– Définir les conditions nécessaires à la réussite de l'exercice du métier de chef de district dans le nou  
contexte financier**

Responsable :

Co-animateur :

## **PROJET DE SERVICE**

### **Niveaux de service**

### **Entretien et Exploitation**

#### Adapter les niveaux de service aux enveloppes budgétaires annuelles

Les niveaux de service sont souvent la transcription d'une réglementation ou d'un niveau de service national imposé. Certains niveaux de service ne concernent pas l'exécution de la tâche, qu'il faudra faire (réparation des glissières, bouchage des nids de poule,) mais le délai d'intervention qui impacte certes l'organisation mais peu l'aspect économique.

Au vu des enjeux et aspect réglementaire, les pistes d'évolution concernent :

1 – Surveillance de réseau. Le rythme des patrouilles pourrait être précisé et affiché à l'échelon national. Le SDER impose une surveillance permanente ou systématique selon le classement de la voie mais ceci reste imprécis. Il conviendrait d'évaluer le risque juridique lié au rythme des patrouilles .

2 - Balayage des chaussées et des abords. Si une intervention d'une fois par an sur le réseau paraît être un minimum le rythme sur la rocade peut probablement être revu.

3 – Dépendances vertes. Une politique plus économique, déclinaison locale de la note sur le fauchage raisonné, doit être affichée.

4 – Éclairage public. La réglementation n'impose plus l'éclairage des voies supportant plus de 50 000 véhicules/jour. Toutes les études montrent que l'éclairage n'apporte pas de gain de sécurité. Il convient donc de faire accepter le fait de ne plus éclairer.

5 – Viabilité hivernale. L'organisation a été mise en place pour répondre à un niveau de service national. La DIT demande à faire évoluer ce niveau de service; des marges de manoeuvre paraissent possibles

En revanche, dans certains domaines, le niveau d'intervention peut être jugé insuffisant par rapport au niveau réglementaire. Il s'agit notamment de :

–Assainissement et fossés : les fossés sont rarement curés. Le drainage des chaussées n'est pas efficace ce qui entraîne un vieillissement accéléré des structures de chaussées.

–Entretien des bassins : même si des progrès importants ont été effectués ces dernières

années, les bassins de traitement ne sont pas tous en état de fonctionner et entretenus correctement.

–Signalisation horizontale : un niveau minimum de réflexion des bandes de peinture est imposé. Ce niveau n'est pas respecté actuellement par manque de crédits.

–Signalisation verticale : les panneaux sont garantis 10 ans et ont une durée de vie de l'ordre de 15 à 20 ans. Tous les ans, au moins 5% des panneaux devraient donc être renouvelés ce qui n'est pas le cas depuis plusieurs années. Certains panneaux sont actuellement très peu visibles, notamment de nuit.

–Dégradations visuelles : des tags, graffitis et affiches diverses enlaidissent le réseau routier national qui n'est que très rarement nettoyé.

En première approche, si des marges de manoeuvre existent sur l'entretien des dépendances vertes, la viabilité hivernale et sur l'éclairage public, les autres niveaux de service sont soit très liés aux orientations nationales soit déjà à un niveau minimal.



## Annexe 5 : Exemple de réflexion d'une DIR « Adapter les niveaux de service aux enveloppes budgétaires .xls »

Niveaux de service	Entretien	Exploitation	Enjeux	Réglementation	Coût	Niveau actuel	Piste d'évolution	Proposition
1- Surveillance du réseau		x	Sécurité	Obligatoire (SDER)	++	Correct mais faisons-nous ce qui est prévu ?	Afficher des niveaux de service nationaux	Respecter les niveaux de service nationaux
2- Intervention de sécurité		x	Sécurité	Obligatoire (SDER)	+	Correct	Néant	-
3a- Entretien courant des chaussées Réparation	x	x	Sécurité Maintien du patrimoine	Obligatoire	+++	Imposé	Néant	
3b- Entretien courant des chaussées Balayage		x	Sécurité Esthétique		++	1 à 4 fois	Mini 1 fois/an réduire sur rocade	Réduction possible sur rocade
4- Entretien OA	x		Patrimoine	Obligatoire	+	Niveau imposé	Néant	-
5- Entretien des murs	x		Patrimoine	Obligatoire	+	Niveau imposé	Néant	-
6- Aires d'arrêt et de repos		x	Confort Hygiène		+++	Niveau correct	Difficile	-
7- Dépendances vertes	x	x	Sécurité Esthétique		+++	Niveau élevé	Réduction du nombre de passes	Afficher une politique plus économique
8- Assainissement et fossés	x		Patrimoine Sécurité Environnement		+	Niveau insuffisant	Respecter un niveau minimum	
9- Entretien des bassins	x		Patrimoine Sécurité Environnement		+	Niveau insuffisant	Respecter un niveau minimum	
10- Dispositifs de retenue		x	Sécurité	Circulaire	+	Niveau correct	Le niveau de service porte sur le délai et non sur la réparation	Néant
11- Signalisation horizontale		x	Sécurité	Arrêté	+++	Niveau inférieur à la réglementation	Respecter la réglementation	Faire évoluer la réglementation
12- Signalisation verticale		x	Sécurité	Arrêté	+	Niveau insuffisant (peu de renouvellement)	Améliorer le nettoyage	
13- Mâts et portiques	x		Sécurité	Réglementaire	+	Niveau imposé	Néant	-
14- Eclairage public		x			+++		Tout éteindre	Valider un plan d'arrêt de l'éclairage
15- Dégâts visuelles	x	x	Esthétique		+	Insuffisant	Nettoyage annuel	
16- Publicité		x	Sécurité Esthétique	Code de la route	+	Faible	Appliquer la réglementation	
17- Clôtures	x	x	Sécurité		+	Moyen	Néant	-
18- Viabilité hivernale		x	Sécurité	Niveau imposé	+++	Niveau négocié	Renégocier les niveaux de services	Respecter les nouveaux niveaux de service
19- Balisage		x	Sécurité	Arrêté	++	Correct		Mise en place d'une régie de recettes

## Annexe 6 : Exemple de la réduction du niveau de service à travers le règlement intérieur d'une DIR

RI 2008 :

### 3.3.1. La patrouille d'exploitation

Les patrouilles d'exploitation sont organisées en fonction du type de CEI et selon les principes généraux suivants :

CEI de type VRU	Patrouille constituée de 1 agent Travail posté - 2 postes du lundi au samedi - 1 poste (après-midi) les dimanche et les jours férié Complément éventuel lors des jours prévisibles à fort trafic sur décision du chef de DE
CEI de type LA	Patrouille constituée de 1 agent Travail posté - 2 postes du lundi au vendredi - 1 poste (après-midi) les samedi, les dimanche et les jours fériés Complément éventuel lors des jours prévisibles à fort trafic sur décision du chef de DE
CEI de type RIR	Patrouille en horaires normaux du lundi au vendredi Patrouille constituée de 2 agents Complément éventuel lors des jours prévisibles à fort trafic sur décision du chef de DE

Les tâches d'intervention pour les patrouilles constituées d'un agent seul sont strictement limitées à celles ne mettant pas leur sécurité en péril.

Dans l'attente d'une définition plus approfondie des missions du patrouilleur en cohérence avec le travail des forces de l'ordre et au vu du trafic élevé et des bouchons récurrents importants sur : \_\_\_\_\_, la patrouille s'effectue temporairement à 2 agents sur le CEI de \_\_\_\_\_ du lundi au vendredi. Le week-end et les jours fériés (trafic moindre), celle-ci est réalisée par un seul agent.

RI 2010 :



CEI	Moyens	Modalités
R1	2 agents	<b>Cycle hebdomadaire – 3 jours par semaine</b>
R2 RIR	2 agents	<b>Cycle hebdomadaire du lundi au vendredi</b>
R2 LA	2 agents	Cycle hebdomadaire du lundi au vendredi et une vacation de 3 heures (maximum) le dimanche pour assurer la surveillance du réseau. Une vacation de 3 heures (maximum) est également prévue les samedis à fort trafic. Ces vacations sont réalisées de préférence par un agent de l'équipe d'intervention de sécurité.
R3	1 agent	<b>Cycle non hebdomadaire comprenant :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 poste du lundi au vendredi (hors jours fériés) permettant de couvrir l'heure de pointe du matin</li> <li>• 1 vacation de 3 heures (maximum) programmées en heures supplémentaires pour l'ensemble du week-end réalisée de préférence par un agent de l'équipe d'intervention de sécurité</li> </ul>
R4 et R5	1 agent (2 agents sur le CEI de hors WE et JF)	<b>Cycle non hebdomadaire comprenant :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 postes du lundi au vendredi (hors jours fériés)</li> <li>• 1 poste les samedi, dimanche et jours fériés pour couvrir l'heure de pointe du soir (niveau d'équipements de surveillance ne permettant pas de s'affranchir d'une patrouille chaque jour)</li> </ul>

Des compléments peuvent être programmés par vacations de 3 heures supplémentaires sur décision du chef de division d'exploitation sur des périodes particulières (journées à forts trafics, période de formation de nids-de-poule,...).  
L'ISH liée à la mission de patrouillage est rémunérée de manière forfaitaire sur la base d'une estimation annuelle du nombre de cycle.

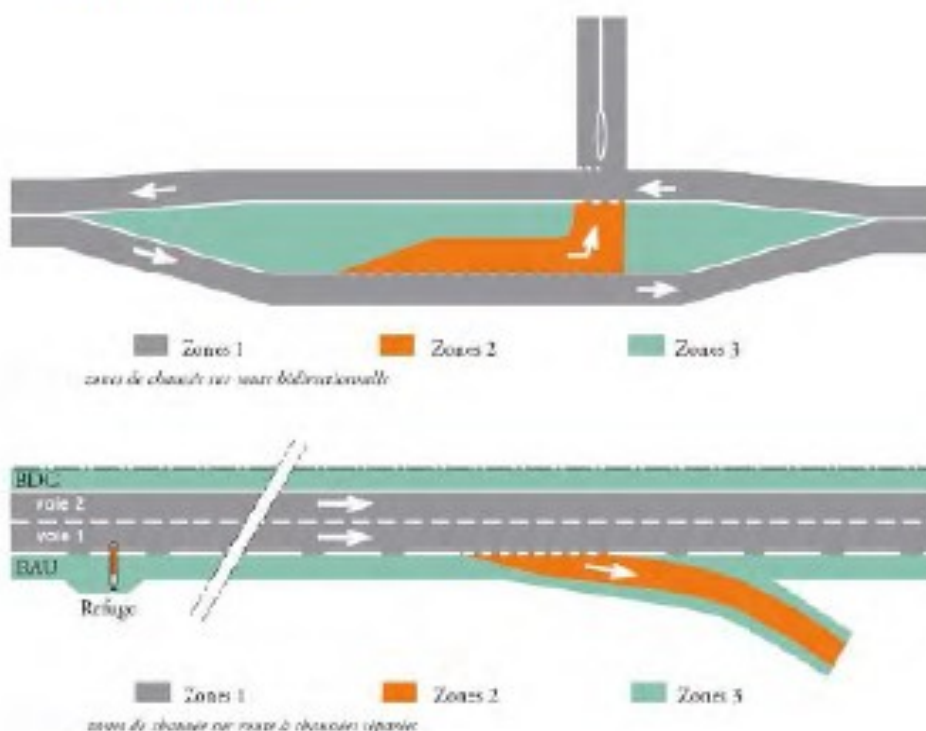
## Annexe 7 : Extrait du DOVH d'une DIR

### 2.3 - Conditions de conduite Ci pour chaque niveau de service

#### 2.3.1 - Le traitement différencié entre les diverses zones constituant la chaussée – définitions

Le niveau de service distingue les trois types de zones de chaussée ci-après (cf. schéma) :

- **Zones 1** : voie(s) affectée(s) à la circulation principale, à raison d'une ou plusieurs par sens, selon les caractéristiques de la voirie
- **Zones 2** : zones affectées à des mouvements particuliers :
  - zones directement attenantes aux zones de type 1 : tourne à gauche (TAG), tourne à droite (TAD), voie de sortie, voie d'insertion ;
  - bretelles d'échangeurs ou de desserte d'aires ;
  - voiries des différentes aires (repos, service, stationnement, ...)
- **Zones 3 – zones revêtues, normalement non circulées** : zébras d'îlots, surlargeur de rive, bande d'arrêt d'urgence (BAU), refuge pour poste d'appel d'urgence (PAU), ...





### 2.3.2 - Les conditions de conduite Ci pour le niveau de service N1

		En situation courante, inférieure à la condition limite		
Période de validité		24/24		
Condition de référence		C1 <sup>2</sup>		
Zones de chaussée <sup>3</sup>		Zone 1	Zone 2	Zone 3
V E R G L A S	Sans précipitation	Condition minimale	C2	
		Durée de retour après la prise de connaissance de sa présence	3h	
	Avec précipitation	Condition minimale	C3	
		Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	2h	
NEIGE	Condition minimale	C2 voie de droite C3 en voie de gauche quelque soit le trafic	C3	C3
	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	4h sur voie(s) de droite 8h sur voie de gauche si trafic > 30 000 véh/jour pas de délai sur voie de gauche si trafic < 30 000 véh/jour	8h	Pas de délai

Précisions :

Sur le réseau en 2x2 voies et au delà, les conditions de conduites peuvent être différentes selon les voies. C'est pourquoi les tableaux suivants seront appliqués:





Sur 2x2			Conditions de conduite à remonter
Voie de gauche	Voie médiane	Voie de droite	
C3	-----	C2	C2
C2		C1	C2

2 Les conditions Ci sont conformes à la définition qui en est donnée dans le guide méthodologique "Viabilité hivernale – approche globale" de février 2009 (cf annexe 9.7)

3 Les zones de chaussées 1, 2 et 3 sont celles définies au nouveau guide méthodologique de février 2009 "VH – approche globale" et rappelées dans le paragraphe précédent.

La voie de gauche aura le même type de déneigement que les chaussées revêtues non circulées...



Condition de conduite hivernale		Code couleur	Conseil aux usagers
C1		Route NORMALE	Soyez prudents. Une route ne peut jamais être considérée sans danger.
C2		Route DÉLICATE	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilants. Augmentez l'interdistance entre véhicules. Pneus hiver conseillés.
C3		Route DIFFICILE	Montez des équipements hivernaux adaptés aux conditions, sinon différez votre déplacement.
C4		Route IMPOSSIBLE	Ne circulez pas

*la force syndicale*

# Annexe 8 : Circulaire du ministère sur le budget 2010



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Paris, le **31 JUIL. 2009**

Direction des Infrastructures de transport

**Le ministre d'État**

Sous direction de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic

à

Madame et messieurs les préfets de région,  
préfets coordonnateurs d'itinéraires routiers  
Monsieur le préfet de Guyane

**Affaire suivie par :**

Sylvain VERDIER  
Tél. : 01 40 81 13 53  
Courriel : [Sylvain.Verdier@equipement.gouv.fr](mailto:Sylvain.Verdier@equipement.gouv.fr)

**Objet :** Budget 2010 – programme d'entretien et d'exploitation du réseau routier national

Dans un contexte budgétaire plus fortement contraint d'année en année, la préservation du patrimoine et la réalisation d'aménagements renforçant la sécurité de nos routes restent des objectifs prioritaires. Afin de préserver ces postes de dépenses, je vous demande de mettre en œuvre dès 2010 des mesures permettant de diminuer les coûts en matière d'entretien courant et d'exploitation.

Ces mesures peuvent notamment consister à diminuer les niveaux de service pour des actions ne mettant pas en cause la sécurité des usagers, des agents ou la protection de l'environnement telles que :

- fauchage moins intensif et favorable à la biodiversité
- diminution du nombre de circuits de viabilité hivernale
- réduction de l'éclairage routier aux seules sections pour lesquelles l'éclairage apporte un bénéfice de sécurité confirmé.

## Éléments de cadrage

Vous trouverez en annexe un cadrage financier pour les dépenses récurrentes. Jusqu'au vote du projet de loi de finances, des modifications peuvent faire évoluer le montant des crédits consacrés à l'entretien du réseau routier national. Ce cadrage ne peut donc être considéré comme totalement définitif.

**PJ :** 9 annexes (I, I bis, II, III, IV, V, VI, VII)  
**Copie à :** MM les directeurs interdépartementaux des routes  
M le directeur départemental de l'équipement de Guyane

Les opérations spécifiques ne se prêtent pas toutes facilement à un cadrage financier préalable. Un arbitrage sera donc rendu sur la base des propositions transmises par les services routiers. Vous trouverez en annexe les informations vous précisant la nature des projets susceptibles d'être financés en 2010.

### **Étapes et calendrier de la programmation budgétaire**

Vous proposerez un projet de budget comportant d'une part, une dotation forfaitaire couvrant les besoins en entretien courant et en exploitation, d'autre part, des dotations globalisées pour les besoins en entretien préventif des chaussées et en entretien spécialisé des ouvrages d'art, et enfin, des dotations spécifiques. Pour ces dernières vous préciserez les listes des opérations individualisées correspondant à la demande de crédits. Sur ces bases, vous transmettez, avant le 1er octobre, un projet de contrat de gestion au service de la gestion du réseau routier national.

Au cours des mois d'octobre et de novembre, le directeur de service déconcentré gestionnaire du réseau rencontrera le sous-directeur chargé de la gestion du réseau routier non-concédé et du trafic pour préciser le contenu technique et financier du contrat de gestion.

Suite à cette réunion et avant la fin de l'année 2009, vous adresserez, pour validation, la version finalisée de votre projet de contrat de gestion à la direction des infrastructures de transport.

Au cours de ce processus de programmation budgétaire, le directeur interdépartemental des routes, organisera sous votre autorité une phase de dialogue au plan local.

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur des infrastructures de transport

Marc PAPINUTTI

*La force syndicale*