

# Transports

1101

Non parue au *Journal officiel*

162-0

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DU LOGEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DE LA MER

*Direction de la sécurité et de la circulation routières*  
*Direction du personnel*  
*Direction des routes*

## **Circulaire n° 90-70 du 16 octobre 1990 relative à l'organisation des D.D.E. en matière de sécurité et d'exploitation de la route. Place et rôle des C.D.E.S.**

*Le directeur du personnel, le directeur des routes le directeur de la sécurité et de la circulation routières Madame et Messieurs les préfets (directions départementales de l'équipement).*

Les objectifs et priorités du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer en matière de sécurité et d'exploitation de la route ont été définis dans sa directive en date du 15 mai 1990. Il s'agit, pour les D.D.E. :

- d'atteindre un excellent niveau dans la conception et la gestion de la route en matière de sécurité ;
- de fournir au préfet un diagnostic précis de l'insécurité routière du département et de leur apporter la plus grande contribution possible dans l'élaboration du P.D.A.S.R. ;
- de faciliter le bon usage de la route en limitant la gêne liée aux perturbations de la circulation et en assurant l'information correcte des usagers.

Dans ce contexte, nous vous précisons ci-dessous les conditions de mise en œuvre de ces objectifs, en ce qui concerne l'organisation générale de la D.D.E., et notamment les missions spécifiques attendues des cellules départementales d'exploitation et de sécurité (C.D.E.S.), dont les tâches avaient été définies dans la circulaire de 1979.

### **Les principes directeurs**

La sécurité et l'exploitation de la route ne constituent pas des tâches nouvelles, mais une exigence précise de qualité dans l'organisation et la mise en œuvre d'un certain nombre de « productions » traditionnelles de la D.D.E. :

- la conception des aménagements routiers (une route compréhensible et sans pièges à toutes étapes de réalisation) ;
- l'entretien et la gestion des itinéraires (tournées d'itinéraires, qualité de la signalisation) ;
- la gestion du droit des sols le long des grands axes (sécurité, fluidité) ;
- la programmation et l'exécution des chantiers et interventions sur le réseau (opportunité, rapidité, sécurité, circuits d'information).

Cette exigence de qualité concerne directement tous les agents qui interviennent dans les circuits de production : personnels d'exploitation, bureaux d'études, subdivisions territoriales, services d'urbanisme, dont il vous appartient d'organiser les modalités d'intervention, adaptées à la structure et au mode de fonctionnement de chaque D.D.E.

Vous devez à cet effet :

- traduire les objectifs généraux de sécurité et d'exploitation de la route en priorités d'action pour la D.D.E., avec des indicateurs de résultats mesurables ;
- diffuser par des actions appropriées de formation, des « savoirs » adaptés aux différents niveaux d'intervention des agents ;
- développer des pôles de compétence professionnelle relatifs aux principaux métiers concernés : l'aménagement de la route, les politiques locales de sécurité routière, la gestion du trafic.

### **Les missions des C.D.E.S.**

Il convient de recentrer l'intervention de vos cellules départementales d'exploitation et de sécurité sur les missions d'ingénierie correspondantes, en limitant leur implication dans des tâches opérationnelles de gestion ou de travaux.

La C.D.E.S. doit constituer, au sein de la D.D.E., un pôle d'ingénierie du trafic et de la sécurité routière, couvrant l'ensemble des réseaux routiers dans le département, et compétent dans les trois domaines suivants :

- la connaissance du trafic et de l'accidentologie : recueil des données, gestion d'indicateurs, diagnostics et évaluation de politiques de sécurité routière ;
- l'analyse des dysfonctionnements liés à l'aménagement, l'équipement et l'environnement de la route : lisibilité des itinéraires, repérage des configurations dangereuses dans le projet d'aménagement ;
- l'optimisation de l'usage de la route : réglementation, plans d'intervention, information routière.

Ces compétences doivent faciliter l'intervention de la C.D.E.S. pour l'aide à la décision aux différents stades (programmation, conception, exécution) ou d'appui technique à des actions en partenariat (aménagement de la route, politiques locales de sécurité routière), en sus de certaines missions permanentes (diffusion de statistiques, information routière).

Pour vous aider dans votre tâche, nous mettons en place un programme de formation, la diffusion d'un document de référence pour la conception et la gestion en sécurité de la route, et une animation du réseau technique dans le cadre de la filière d'animation et de coordination en sécurité (F.A.C.E.S.), dont vous trouverez les principaux éléments en annexe.

*Le directeur du personnel,*  
S. VALLEMONT

*Le directeur de la sécurité*  
*et de la circulation routières,*  
J.-M. BERARD

*Le directeur des routes,*  
C. LEYRIT

## ANNEXE I

### **Missions et positionnement des C.D.E.S.**

La circulaire susvisée définit dans leurs grandes lignes les objectifs des D.D.E. en matière de sécurité et d'exploitation routières et, corrélativement, les missions essentielles des C.D.E.S. et les compétences professionnelles qu'elles doivent fournir.

La présente annexe a pour but de fournir les éléments de base permettant d'aider les D.D.E. à analyser les problèmes et de faciliter la définition et la mise en œuvre de solutions adaptées au contexte local, dans le respect des objectifs nationaux.

Ces éléments constituent le support d'élaboration d'une charte de fonctionnement négociée interne à la D.D.E., quant à l'organisation dans le champ de la sécurité et de l'exploitation de la route.

La présente annexe se compose de six fiches synthétiques correspondant aux différents domaines d'activités des C.D.E.S. définis à l'issue du travail de réflexion conduit dans le cadre de F.A.C.E.S. (Filière d'animation et de coordination en sécurité) :

- accidentologie ;
- connaissance du trafic ;
- contrôle qualité ;
- optimisation de l'usage de la route ;
- aménagement de la route et de son environnement ;
- politiques de sécurité routière.

Ces fiches sont présentées en trois parties :

- missions ;
- perspectives à court et moyen termes ;
- besoins (moyens, outils, méthodologie).

Deux rapports ont mis en évidence la problématique et les orientations possibles :

- analyse des circuits sécurité en D.D.E. : élaboré à partir d'enquêtes approfondies dans plusieurs directions départementales de l'équipement, ce rapport montre qu'il existe des opportunités favorables pour ancrer des « savoir-faire » en C.D.E.S., bien que la sécurité ne soit pas identifiée en tant que produit spécifique en D.D.E. et que sa dimension économique soit occultée.
- F.A.C.E.S. : rapport de synthèse des travaux des groupes de Montpellier, Lyon, Paris et Nantes.

### **Accidentologie**

*Missions :*

- assurer la fiabilité du fichier accidents (avec l'aide des autres intervenants) ;
- déterminer les zones d'accumulations d'accidents ;
- élaborer des diagnostics (itinéraire, points noirs, traversées d'agglomération, P.D.A.S.R., communaux) ;
- effectuer le suivi accidentologie des aménagements ;
- connaître et diffuser des indicateurs de référence relatifs à l'infrastructure (cf. relais du réseau technique) ;
- participer à des études spécifiques (cf. traversées d'agglomération).

*Prospectives :*

- développer les connaissances des liens entre l'infrastructure et le comportement ;
- améliorer le contenu et la qualité des informations des B.A.A.C. (causes présumées, liste des facteurs) ;
- associer les forces de l'ordre au recueil de données ;
- aller jusqu'à redéfinir les B.A.A.C. (adaptation aux besoins nouveaux) ;
- avoir l'accès aux fichiers des assurances pour exploiter les accidents matériels.

*Besoins :*

- disposer des procès-verbaux ;
- disposer du bornage mis à niveau (et autres critères de repérage) ;
- améliorer le circuit de transmission des fichiers d'accidents (rapidité, fiabilité) ;
- disposer de moyens informatiques cartographiques ;
- disposer de méthodologies sur les cas concrets ;
- être formés (communication, informatique) ;
- disposer de crédits (matériel, informatique, logiciels, publications) ;
- élaborer des méthodologies (diagnostics, nouveaux concepts) ;
- disposer de documents de référence.

**Connaissance du trafic***Missions :*

- recenser des données de trafic (R.N., R.D.) ;
- organiser le recensement (sous-traitance) ;
- organiser des enquêtes de circulation ;
- organiser et gérer les commandes spécifiques (locales ou privées) ;
- exploiter et diffuser les données ;
- gérer et maintenir le matériel.

*Prospectives :*

- viser à l'élaboration de méthodologies, de modèles ;
- développer l'automatisation du recueil de données ;
- effectuer des recueils en temps réel.

*Besoins :*

- connaître les procédures de la sous-traitance ;
- disposer d'outils d'analyse : logiciels ;
- avoir la formation à l'ingénierie du trafic ;
- formaliser la prestation de service (A.T.G.C., état des prestations).

**Contrôle qualité***Missions :*

- émettre un avis sur projet (amont) ;
- effectuer le contrôle avant mise en service (signalisation horizontale, verticale, dispositifs de retenue) ;
- effectuer les visites de sécurité d'itinéraires (de jour et de nuit) ;
- effectuer le contrôle de la signalisation temporaire.

*Prospectives :*

- veiller à l'instauration d'un circuit obligatoire pour l'avis sur projet ;
- systématiser les contrôles de nuit ;
- faire traduire les contrôles dans les faits ;
- développer l'utilisation de systèmes vidéo ;
- combler les vides juridiques : étendre les dispositions réglementaires à tous les réseaux ;
- associer les forces de l'ordre.

*Besoins :*

- disposer de moyens (matériel, humain, formation) ;
- disposer d'une documentation réglementaire facilement actualisable ;
- disposer de documents de référence sur la sécurité routière ;
- disponibilité du réseau technique ;
- donner les moyens pour mener ces actions.

**Optimisation de l'usage de la route***Missions :*

- informer l'utilisateur sur les dysfonctionnements des réseaux :
  - intempéries périodiques et exceptionnelles ;
  - barrières de dégel ;
  - chantiers ;
  - accidents ;
  - usages exceptionnels de la voirie : manifestations, transports exceptionnels, bouchons ;
- participer à l'élaboration des actes réglementaires (centralisation) ;

- participer à l'élaboration et l'exécution des plans : Palomar, P.I.V.H., Bison Futé, plans Défense, O.R.S.E.C.

*Prospectives :*

- informer l'utilisateur « en temps réel » 24 heures sur 24 ;
- mettre en œuvre des systèmes de « mise en alerte » (conditions de trafic, dégradations).

*Besoins :*

- se former à la communication (méthode, efficacité) ;
- disposer de l'information ;
- améliorer le niveau de connaissance sur la télématique (matériel, systèmes), sur les domaines : recueil, transmission, diffusion des données.

**Aménagements de la route et de son environnement***Missions :*

- effectuer les propositions d'aménagements pour les opérations de sécurité ;
- élaborer et mettre en œuvre des politiques thématiques et d'équipement d'axes (études générales et programmation) ;
- effectuer les études particulières de jalonnement ;
- émettre un avis et des recommandations sur les projets routiers liés à l'urbanisme opérationnel ;
- donner un avis intégré sur la géométrie et les équipements, y compris les conséquences sur l'existant aux différentes phases de programmation, conception et réalisation ;
- participer à la politique de gestion des plantations et de la publicité ;
- faire connaître la réglementation.

*Remarque :* L'ensemble de ces missions renvoie notamment au savoir-faire acquis par les C.D.E.S. dans le domaine des équipements (signalisation horizontale et verticale, signalisation directionnelle, touristique, balisage, dispositifs de retenue, panneaux à messages variables, jeux de signalisation, bornes d'appel d'urgence, éclairage, écrans anti-éblouissement, points d'arrêts). Ce savoir-faire sera intégré dans une logique globale d'aménagement et largement « approprié » par les concepteurs de la route.

*Prospectives :*

- assurer un suivi d'efficacité des nouveaux aménagements (sécurité, fluidité, fonctionnement) ;
- participer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique de gestion des équipements.

*Besoins :*

- mettre en place des circuits d'informations sur les projets d'aménagements ;
- disposer d'outils de suivi de sécurité ;
- formation :
  - connaissance de la technologie des équipements ;
  - connaissance des comportements par rapport à l'aménagement ;
  - connaissance de la technique de sous-traitance ;
- logiciels de gestion des schémas directeurs des équipements ;
- documentation technique de synthèse sur les équipements.

**Politiques sécurité routière***Missions :*

- effectuer une partie (accidentologie) du diagnostic du P.D.A.S.R. ;
- participer aux propositions du P.D.A.S.R. : infrastructure et sensibilisation ;
- participer aux contrats locaux ;
- être impliqué dans R.E.A.G.I.R. (cf. I.D.S.R.) ;
- analyser et suivre les propositions infrastructures (R.E.A.G.I.R.) ;
- effectuer l'étude complète du P.S.I.

*Prospectives :*

- recadrer le rôle des services extérieurs de l'Etat au regard de la logique des politiques locales de sécurité routière : P.D.A.S.R., contrats locaux-R.E.A.G.I.R. ;
- être reconnu comme support technique de la préfecture et prestataire de service local ;
- affirmer notre rôle de gestionnaire des indicateurs et proposer des prestations de service d'aide à la décision.

*Besoins :*

- disposer de logiciels mieux adaptés ;
- disposer de guides méthodologiques : diagnostics, document de référence

## ANNEXE II

## Moyens de fonctionnement et d'action des C.D.E.S.

Les missions assignées aux D.D.E. et plus particulièrement la constitution d'un pôle de compétence d'ingénierie du trafic et de la sécurité routière en C.D.E.S. exigent la mise à disposition de moyens de fonctionnement et d'action, en cohérence avec les objectifs de la circulaire susvisée.

Ces moyens peuvent être classés en trois catégories :

- formation ;
- animation ;
- outils et méthodes.

## 1. Formation :

- un programme de formation destiné à la préparation à la prise de poste des chefs de C.D.E.S. a été élaboré. Il débutera au dernier trimestre 1990, dans le cadre du schéma de coordination des actions nationales (S.C.A.N.) ;
- des formations spécifiques (recueil de données, utilisation de logiciels, équipements de la route) seront organisées pour les agents des C.D.E.S. Un comité de pilotage des applications informatiques est en cours de mise en place ;
- une formation aux métiers d'aménagement de sécurité d'itinéraires destinée aux projeteurs, ingénieurs subdivisionnaires, chefs des C.D.E.S. est en cours de définition.

## 2. Animation :

Le S.E.T.R.A. et le C.E.T.U.R. sont chargés de poursuivre la mise en œuvre du projet F.A.C.E.S. (Filière d'animation et de coordination en sécurité) et de le développer dans le domaine de l'exploitation de la route. Il met à contribution le réseau technique et s'assigne deux objectifs majeurs :

- favoriser les échanges d'expériences et la circulation des informations avec les C.D.E.S. ;
- élaborer des projets techniques concertés impliquant à la fois les services techniques centraux, régionaux et territoriaux.

## 3. Outils et méthodes :

Les outils et méthodes nécessaires aux C.D.E.S. pour constituer un pôle d'ingénierie du trafic et de la sécurité routière s'inscrivent dans le souci permanent d'un professionnalisme accru et sollicitent particulièrement l'ensemble du réseau technique du ministère,

En particulier :

- un document de référence « sécurité et aménagements » est en cours d'élaboration sous la conduite d'opération du S.E.T.R.A. et du C.E.T.U.R. Il vise à fournir des critères d'évaluation au niveau de sécurité offert par les itinéraires existants et les projets routiers ;
- le S.E.T.R.A. entreprend la refonte des logiciels de traitement et d'exploitation des fichiers départementaux des accidents afin de constituer une gamme d'outils de haute qualité technique et ergonomique ;
- le S.E.T.R.A. et le C.E.T.U.R. établiront, en liaison avec le projet F.A.C.E.S. et les besoins exprimés (cf. annexe I) un programme d'action pour le réseau technique concernant l'élaboration d'outils et méthodes à mettre à disposition des C.D.E.S.

## Environnement

1102

Journal officiel du 7 novembre 1990

445-3

### Arrêtés du 9 juillet 1990 portant homologation de matériels de chantier (limitation du niveau sonore)

NOR : PRME9061446A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : Ammann Duomat (Suisse), représenté en France par Ammann France, Z.I. Les Petites Haies, 31, rue de Valenton, 94015 CRETEIL CEDEX.

Désignation de l'engin : compacteur vibrant tandem, marque et type : Ammann DTV 112.

Moteur : Hatz, type : 2 G 30, puissance et régime nominaux 11,00 kW à 3 000 tours par minute.

NOR : PRME9061447A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : Ammann Duomat (Suisse), représenté en France par Ammann France, Z.I. Les Petites Haies, 31, rue de Valenton, 94015 CRETEIL CEDEX.

Désignation de l'engin : compacteur vibrant automoteur tandem, marque et type : Ammann Duomat DVK 663.

Moteur : Deutz, type : F 3L 913, puissance et régime nominaux : 43,00 kW à 2 500 tours par minute.

NOR : PRME9061448A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : BWB Baumaschinen (République fédérale d'Allemagne), représenté en France par Cofitechnic, 5, rue Drouot, 75009 Paris,

Désignation de l'engin : fraise routière, marque et type : BWB SF 800 VHL.

Moteur : Hatz, type : 4 M 40, puissance et régime nominaux : 34,00 kW à 1 800 tours par minute.

NOR : PRME9061449A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : Automoviles Utilitarios S.A. (Espagne), représenté en France par AUSA France, Km 3,1, route de Prades, 66000 Perpignan.

Désignation de l'engin : motobasculeur, marque et type : AUSA 30 MTA.

Moteur : Isuzu, type : 3 KR 1, puissance et régime nominaux : 22,50 kW à 2 700 tours par minute.

NOR : PRME9061450A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : Automoviles Utilitarios S.A. (Espagne), représenté en France par AUSA France, Km 3,1, route de Prades, 66000 Perpignan.

Désignation de l'engin : motobasculeur, marque et type : AUSA 30 MSA.

Moteur : Isuzu, type : 3 KR 1, puissance et régime nominaux : 22,50 kW à 2 700 tours par minute.

NOR : PRME9061451A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : Automoviles Utilitarios S.A. (Espagne), représenté en France par AUSA France, Km 3,1, route de Prades, 66000 Perpignan.

Désignation de l'engin : motobasculeur, marque et type : AUSA 30 MSG.

Moteur : Isuzu, type : 3 KR 1, puissance et régime nominaux : 22,50 kW à 2 700 tours par minute.

NOR : PRME9061452A

Par arrêté du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, en date du 9 juillet 1990, est homologué, quant à l'intensité sonore des bruits aériens émis, conformément aux dispositions de l'arrêté du 11 avril 1972, le matériel ci-après désigné :

Constructeur : Automoviles Utilitarios S.A. (Espagne), représenté en France par AUSA France, Km 3,1, route de Prades, 66000 Perpignan.

Désignation de l'engin : motobasculeur, marque et type : AUSA 30 MS.

Moteur : Isuzu, type : 3 KR 1, puissance et régime nominaux : 22,50 kW à 2 700 tours par minute.