

**Table des matières**

[Préambule 1](#_Toc326826150)

[1. Dispositif d’astreinte en viabilité hivernale 1](#_Toc326826151)

[2. Surveillance et sécurité routière du réseau 1](#_Toc326826152)

[3. Dispositif d’astreintes estivales-Interventions d’urgence 1](#_Toc326826153)

[4. Entretien courant non programmé 1](#_Toc326826154)

[5. Propreté 1](#_Toc326826155)

[6. Information sur les évènements affectant le réseau 1](#_Toc326826156)

[7. Organisation des chantiers 1](#_Toc326826157)

[8. Manifestations sportives, culturelles, diverses 1](#_Toc326826158)

[9. Convois exceptionnels 1](#_Toc326826159)

[10. Publicité, enseignes et pré-enseignes 1](#_Toc326826160)

[11. Gestion après accident 1](#_Toc326826161)

[12. Recueil de données de trafic sur le réseau 1](#_Toc326826162)

[***Glossaire*** 1](#_Toc326826163)

**LA POLITIQUE D’EXPLOITATION AU CONSEIL GENERAL DE L’OISE**

## Préambule

* **Le Contexte**

Le département de l’Oise assure la gestion de 4059 km de routes départementales ainsi que 60 kms de réseau Trans’Oise (240 kms à terme). Il lui appartient d’assurer la sécurité et le confort de tous les usagers de ces réseaux sur la base d’un niveau de service défini et en appliquant une politique d’exploitation et d’entretien rationnelle, performante et optimisée.

L’exploitation des réseaux constitue une activité quotidienne, essentielle et qui est exercée depuis de nombreuses années d’une manière « traditionnelle » sans que véritablement soient définis les attendus de cette politique, les niveaux de service que la collectivité entend mettre en œuvre et les orientations qui en découlent.

L’objet du présent document est de permettre de définir les attendus d’une politique d’exploitation globale permettant une véritable évaluation des moyens qui y sont consacrés.

* **Les différents aspects de la politique d’exploitation**

Une douzaine de thèmes ont été définis qui couvrent l’ensemble des actions liées à l’exploitation. Pour chacun de ces thèmes ont été identifiés : des enjeux, des données clefs, une stratégie, des incidences financières intégrant l’ensemble des coûts liés calculés le plus exhaustivement possible et enfin des tendances et des axes d’évolution correspondant à des pistes de modernisation et de rationalisation des moyens affectés.

Les douze thèmes traités :

Fiche 1 - Dispositif d’astreinte en viabilité hivernale

Fiche 2 - Surveillance et sécurité du réseau

Fiche 3 - Dispositif d’astreinte estival- Interventions d’urgence

Fiche 4 - L’entretien courant non programmé

Fiche 5 - La propreté du réseau et de ses abords

Fiche 6 - L’information sur évènements affectant le réseau

Fiche 7 - L’organisation des chantiers

Fiche 8 - Les manifestations sur le domaine public

Fiche 9 - La gestion des convois exceptionnels

Fiche 10 - La publicité et les enseignes

Fiche 11 - La gestion « après accidents »

Fiche 12 - Le recueil des données de trafic

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 1. Dispositif d’astreinte en viabilité hivernale

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Prévenir et limiter les effets des intempéries hivernales sur la circulation, essentiellement le verglas et la neige ;
* Permettre d’assurer la continuité de l’activité économique et des déplacements en fonction d’objectifs de niveaux de service préétablis par itinéraires.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau dont 2020kms classés en niveau prioritaire d’intervention ;
* 19 centres d’interventions ;
* 50 ensembles de salage dédiés pour autant de circuits prioritaires ;
* 10 véhicules 4x4 pour patrouilleurs ;
* 120 agents simultanément d’astreinte 24h/24 en période de viabilité hivernale (mi-novembre à mi-mars) ;
* 7900 tonnes de sel de déneigement en stock de réserve ;
* 240 collaborateurs occasionnels du service public (agriculteurs) mobilisables pour les interventions de déneigement en cas de phénomène extrême.
 |
| **Stratégie d’intervention**Les dispositions relatives aux procédures de décision et d’information sont actées dans un document unique dénommé « dossier d’organisation de la viabilité hivernale » (DOVH).définition des conditions de circulation : Les conditions de circulation sont définies en référence au tableau ci-après :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Conditions de circulation** | **Définition générale** | **Etats représentatifs de la chaussée dans l’Oise** | **Recommandations** **aux usagers** |
| **C1****Circulation normale** | Pas de pièges hivernaux particuliers | Absence de verglas | Prudence habituelle |
| **C2****Circulation délicate** | Risques localisés mais réels, peu de risque de blocage | Verglas localisé plaques de glace possibles | Grande prudence vitesse réduite équipements recommandés surtout dans les secteurs Signalés |
| **Conditions de circulation** | **Définition générale** | **Etats représentatifs de la chaussée dans l’Oise** | **Recommandations** **aux usagers** |
| **C3****Circulation difficile** | Dangers évidents, risques de blocages importants | Formation de verglas généralisée par congélation d’humidité existante  | Equipements indispensables (pneus hiver, chaînes, vêtements chauds) précautions de conduite : ne pas doubler, ne pas s’arrêter en côte… vitesse très réduite |
| **C4****Circulation impossible** | Circulation possible seulement pour les engins spécialisés | Formation de verglas généralisée en forte épaisseur suite à des pluies verglaçantes ou en surfusion  | Ne pas prendre la route |

Le Département définit 3 niveaux de service selon la nature de son réseau :* Le niveau de service N0 concerne essentiellement les routes départementales à 2x2 voies ou à trafic élevé ;
* Le niveau de service N1 concerne l’ensemble des routes départementales de 1ère catégorie à l’exception de celles incluses dans les circuits N0, ainsi que les routes départementales de 2ème catégorie ;
* Le niveau de service N2 concerne les autres routes départementales.

Les conditions de circulation minimales que va chercher à respecter le Département sont déclinées selon ces 3 niveaux de service en fonction de la gravité de la situation :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| NIVEAUX DE SERVICE | N 0 | N 1 | N 2 |
| Période d’intervention  | 0/24 H | 0/24 H | 8/ 20 H |
| Période de garantie des conditions de circulation minimales | 24 H sur 24 H | 6 H – 20 H | Après réseau N0/N1 |
| Conditions de référence | C1 | C1 | C1 |
| Conditions minimales de circulation (2) |
| Situation normale | C2 | C2 | C3 |
| Situation exceptionnelle | C3 | C3 | C4 |
| Situation extrême | C3 | C4 | C4 |
|  |  |  |  |

 |
| **Incidences financières**Le cout de la viabilité hivernale est par nature, très variable et imprévisible. En fonction du contexte climatique du département de l’Oise, les moyens ont été dimensionnés de manière à pouvoir répondre aux aléas d’un hiver rigoureux non exceptionnel. En cas d’intempéries extrêmes il peut être fait appel à des intervenants externes.Les moyens constitués pour la viabilité hivernale sont dimensionnés par rapport au linéaire de réseau classé en niveau prioritaire d’intervention (niveau N0 et N1 au sens du DOVH) et en fonction de la répartition géographique des centres d’entretien sur le territoire. Ainsi l’incidence financière essentielle de la politique d’exploitation du département est liée à cette activité.* **Incidence financière des moyens propres mis en place de manière prévisionnelle :**
* Masse salariale en traitement de base (250 agents d’exploitation et chefs d’équipe + 12 responsables de CRD coordinateurs): 9 350 K€/an ;
* Heures supplémentaires et astreintes (référence= moyenne sur 6 ans): 850K€ ;
* Matériels (coût de fonctionnement et d’entretien) : 900 K€ ;
* Matériels (coût carburant) : 260 K€ ;
* Sel de déneigement(coût du stock de réserve): 473 K€.

**Total incidence financière (moyenne sur 6 ans) : 11 833 K€.*** **Incidence financière complémentaire pour un hiver exceptionnel (exemple de l’hiver 2010/2011)**
* Heures supplémentaires : 110 K€ ;
* Matériel (estimation surcoût de fonctionnement incluant entretien et carburant) : 100 K€ ;
* Intervention externes : 700K€ ;
* Sel de déneigement (+7000 tonnes par rapport à la moyenne) : 420 K€.

**Total incidence financière complémentaire : 1330 K€.** |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Axes d’évolution :L’amélioration du matériel doit permettre de réduire les coûts d’intervention à conditions égales. Plusieurs axes sont à développer :* L’utilisation de la saumure qui permet de réduire la consommation de sel, d’améliorer l’action du fondant et de permettre de faire du traitement préventif (donc de limiter les interventions hors heures ouvrées)- action en cours ;
* Le déploiement d’installations d’assistance automatique au salage dans les véhicules qui permet de réduire la consommation de sel et d’améliorer la réactivité des saleuses pour le traitement des points singuliers- étude en cours.

La modification de l’organisation peut être étudiée.L’amélioration de la connaissance du réseau en conditions hivernales est également un facteur d’amélioration des interventions :* Une cartographie thermique du réseau est à l’étude.
 |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 2. Surveillance et sécurité routière du réseau

|  |
| --- |
| **Enjeux*** Répondre aux obligations de bon entretien découlant du code de la voirie routière (L131 et suivants) ;
* Garantir la sécurité du réseau en effectuant une surveillance régulière par itinéraire ;
* Réduire le taux d’accidents ;
* Limiter les possibilités de mise en cause en cas de recours contentieux.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau routier dont :

 * 119 kms en 1ère catégorie (trafic >15000 veh/jour) ;
* 437 kms en 2ème catégorie (trafic >7000 veh/jour et < 15000) ;
* 1055 kms en 3ème catégorie (trafic >2000 veh/jour t <7000) ;
* 1374 kms en 4ème catégorie (trafic >500 veh/jour et <2000) ;
* 1072 kms en 5ème catégorie (trafic < 500 veh/jour) ;
* 60 kms de Trans’Oise dont 42kms en gestion directe et 18kms en gestion ONF.
 |
| **Stratégie d’intervention**Le patrouillage consiste à surveiller périodiquement l’ensemble du réseau pour détecter tout défaut susceptible de mettre en cause la sécurité des usagers, la viabilité ou la pérennité du patrimoine.Sur les RD de 1ère catégorie, on organise un patrouillage « passif » qui consiste à effectuer une surveillance régulière par un seul agent constatant l’état du réseau sans intervention immédiate (sauf urgence). Sur le reste du réseau, le patrouillage est moins fréquent mais « actif ».Nature de l’activité :* Au niveau des UTD :
* Organiser et planifier la surveillance du réseau en tenant compte des niveaux de service ;
* Collecter l’information terrain, prendre les mesures nécessaires pour solutionner les problématiques et engager suivant leur importance des actions qui peuvent être :

Immédiates : réparation nids de poule, enlèvement d’objets dangereux pour la sécurité des usagers ; Différées : réparation par l’entreprise ou en régie de travaux d’entretien tels que la mise en œuvre de purges ;* Proposition de travaux dans le cadre de la programmation annuelle de travaux routiers d’investissement.
* Au niveau des CRD :
* Procéder à la surveillance du réseau en respectant les niveaux de service, faire les comptes rendus (C.R.), établir une main courante et remonter l’information à l’échelon UTD et dans certains cas impliquant un tiers identifié, constituer un dossier précontentieux ;
* Renseignement intégrant le volet sécurité : balisage, obstacles, état visuel de la chaussée, conditions de visibilité ;
* Se mettre en situation, en particulier pour vérifier la visibilité et la lisibilité de la route dans les virages, les carrefours et points singuliers.

Prise en compte de la sécurité :Adapter le niveau de service au regard de la dangerosité des routes en augmentant la fréquence des patrouilles ou en renforçant lors de la surveillance l’aspect sécuritaire des itinéraires ayant un taux d’accidents au kilomètre supérieur au taux moyen établi sur 5 ans et réactualisé annuellement (pour la période 2006/2010 ce taux est de 0,29).Nota : la carte de dangerosité des routes départementales et le tableau correspondant seront actualisés annuellement.Définition des niveaux de service

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Classe de surveillance** | **Fréquence de surveillance (\*\*)** | **Prestations de la patrouille** |
|  RD cat.1 | 1 fois par semaine | Surveillance |
|  RD cat.2 | 1 fois par mois | Surveillance et petites interventions |
| RD cat.3 | 1 fois par mois | Surveillance et petites interventions |
| RD cat 4 | 1 fois tous les 2 mois | Surveillance et petites interventions |
| RD cat 5 | 1 fois tous les 2 mois | Surveillance et petites interventions |

(\*\*) *La fréquence sera doublée sur les sections de routes départementales où le taux d’accidents au kilomètre est supérieur au taux moyen et ce quelle que soit la catégorie de la voie.* (Carte annuelle produite).Réalisation d’une surveillance de nuit par le personnel d’astreinte lors de patrouille viabilité hivernale pour vérification des équipements lumineux et retro réflexion (minimum 1 fois par an).**Incidences financières**Les moyens humains et matériels nécessaires correspondent aux moyens des UTD/CRD dimensionnés pour la viabilité hivernale.**Coût carburant des véhicules de surveillance : 4000 €** |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Axes d’évolution :* Le déploiement des outils de communication et géolocalisation embarqués permet de multiplier les reconnaissances de réseau par tous les agents équipés ;
* Le développement de la Trans’Oise va nécessiter d’effectuer une surveillance renforcée de ce réseau qui nécessite un niveau de service élevé avec des moyens spécifiques (achat de vélos électriques) : estimation 10.000€ en crédits d’investissement matériel d’exploitation.
 |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 3. Dispositif d’astreintes estivales-Interventions d’urgence

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Suite à un évènement imprévisible (incident, accident, objet sur chaussée, etc.…), garantir la sécurité des usagers et conserver ou rétablir le plus rapidement possible la circulation ;
* Répondre aux obligations de bon entretien découlant du code de la voirie routière (L131 et suivants).
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau ;
* 650 interventions par an en moyenne ;
* 43 agents simultanément d’astreinte 24h /24 pour la période estivale (mi-mars à mi-novembre).
 |
| **Stratégie d’intervention**Niveaux de serviceEn heures ouvrées : * intervention sous 45 minutes (hors conditions exceptionnelles) ; intervention du CRD du secteur concerné sur appel de l’UTD ;

En heures non ouvrées : * intervention sous 1h30 (hors conditions exceptionnelles) ; appel des 2 agents d’astreintes du CRD concerné par l’intervention ou des agents les plus proches.

Si l’intervention est plus lourde, l’équipe est renforcée par des agents d’astreinte issus des centres les plus proches du lieu de l’intervention. Ces délais s’entendent hors accidents multiples et « sur accident ». Dans ces 2 cas, des agents d’autres centres plus éloignés sont mobilisés pouvant entrainer un rallongement des délais d’intervention. |
| Moyens en personnel et matériels mis en place En heures ouvrées :* Les moyens en matériels roulants des CRD peuvent être mobilisés (camion, fourgon, fourgon benne, VUL) ;
* Le matériel de balisage minimum et dans certains CRD assurant l’entretien et l’exploitation de sections de RD 2X2 voies, un jeu de flèches lumineuses de rabattement (FLR) ;
* Les matériaux (enrobés à froid, sables, graves et absorbant routier) sont disponibles en tant que de besoin ;
* L’équipe minimale d’intervention est composée de 2 agents d’exploitation.

En heures non ouvrées :* Un fourgon d’intervention tôlé et disposant d’un équipement minimum d’intervention est en permanence disponible. En complément et en tant que de besoin, les moyens en matériels sont mobilisés ;
* Le matériel de balisage minimum + FLR dans le cas d’intervention lourde sur chaussée en 2X2 voies ;
* Les matériaux (enrobés à froid, sables, graves et absorbant routier) ;
* L’équipe minimale d’intervention est composée de 2 agents d’exploitation. Le responsable de niveau local (RNL) décide de l’engagement des moyens en fonction des informations à sa disposition.
 |
| **Incidences financières**Les moyens humains nécessaires sont ceux des UTD/CRD qui sont dimensionnés pour la viabilité hivernale alors que le dispositif d’astreinte estival nécessite des moyens humains plus restreints. La masse salariale n’est donc pas à répercuter sur le cout des interventions d’urgence. Pendant la période hivernale, la priorité est donnée aux interventions de VH.* **Incidence financière des moyens propres mis en place :**
* Heures supplémentaires et astreintes : 250 K€/an ;
* Matériels (coût fonctionnement et entretien fourgons d’intervention) : 170 K€/an.

**Total incidence financière : 420 K€/ an**Les coûts des heures supplémentaires, moyens d’intervention et consommables générés par les interventions sont répercutés sur les auteurs des accidents lorsqu’il s’agit de tiers identifiés. La facturation abonde le budget général du département. |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 4. Entretien courant non programmé

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Répondre aux obligations de bon entretien découlant du code de la voirie routière (L131 et suivants) ;
* Garantir la sécurité du réseau en effectuant un entretien de première intervention ou en mettant en œuvre une mesure d’exploitation temporaire ;
* Assurer la conservation du patrimoine dans l’attente de travaux.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau dont :

 * 119 kms en 1ère catégorie ;
* 437 kms en 2ème catégorie ;
* 1055 kms en 3ème catégorie ;
* 1374 kms en 4ème catégorie ;
* 1072 kms en 5ème catégorie.
 |
| **Stratégie d’intervention**L’entretien courant est mis en œuvre « à la demande » ou suite à la surveillance du réseau. Définition des niveaux de serviceDans le cadre de la surveillance du réseau, les comptes rendus font remonter les désordres constatés sur le réseau RD ou Trans’Oise pour lesquels sont définies les priorités d’intervention en tenant compte de leur dangerosité par rapport à la sécurité des usagers et leurs effets sur la pérennité des chaussées et ouvrages.* Intervention immédiate :

Lorsque la sécurité des usagers est engagée (nids de poule).* Intervention différée :

Mise en sécurité du site par la mise en place d’une signalisation temporaire de danger, d’une restriction de circulation ou d’une déviation. Les travaux à réaliser sont intégrés dans la programmation globale de l’entretien de la voirie de l’UTD dans un délai qui sera apprécié au regard de la sécurité et de la gêne apportées aux usagers. |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Tendance : Maintien à budget égal ; le montant des consommables est lié aux effets de la rigueur de la saison hivernale.Axe d’évolution :* Emploi de produits de réparation plus pérennes, notamment en conditions météorologiques défavorables ou sur les zones à fort trafic; ces produits sont plus couteux que des enrobés stockables à froid classiques mais ont une bien meilleure tenue.
 |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 5. Propreté

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Assurer une bonne image de marque du département et contribuer ainsi à son rayonnement en particulier sur le volet touristique
* Maintenir en bon état de fonctionnement les ouvrages d’assainissement
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau dont :

 * 119 kms en 1ère catégorie ;
* 437 kms en 2ème catégorie ;
* 1055 kms en 3ème catégorie ;
* 1374 kms en 4ème catégorie ;
* 1072 kms en 5ème catégorie ;
* 240 kms de réseau Trans’Oise (à terme et 42 kms actuellement) ;
* 630 tonnes de déchets collectés et mis en CET/an.
 |
| **Stratégie d’intervention*** Périodique programmée : selon le classement de l’itinéraire ;
* Sur demande en urgence, suite à intempéries, à accident etc… ;
* Sur demande en programmation (dans le cadre d’intervention particulières ou demandant des moyens particuliers) ;
* Valorisation des déchets tri sélectif, déchets, métaux, plastiques, bois ;
* Identification des tiers pour enlèvement ou facturation.

Niveaux de service et interventions Surveillance d’itinéraire :* 1ère catégorie : 1 passage par semaine ;
* 2ème & 3ème catégorie : 1 passage par mois ;
* 4ème & 5ème catégorie : 1 passage tous les 2 mois ;
* Trans’Oise : surveillance régulière suivant contexte de l’itinéraire ;
* La surveillance d’itinéraire inclut le ramassage ponctuel des déchets.

Interventions :* Les interventions de ramassage de poubelles ou de collecte de déchets sont réalisées soit avec des fourgons bennes soit avec des fourgons tôlés suivant la configuration de la mission. Les fourgons bennes sont bien adaptés pour le chargement et le transport des déchets verts et d’une manière générale des encombrants ;
* Pour les sites touristiques, la fréquence du ramassage est augmentée en saison (1 fois par semaine contre 1 fois par mois) ;
* Le balayage mécanisé et hydro-curages sont réalisés par
* des moyens externes et selon les besoins programmés ou en cas d’intempéries.

Vente des produits recyclablesCertains produits de la route sont recyclables tels que :* Le bois (issu de l’abattage des arbres d’alignement) ;
* Les plastiques (équipements de signalisation routière tels les balises) ;
* L’aluminium (panneaux de signalisation routière) ;
* Les Pneus.

L’ensemble de ces produits est stocké dans un site central et fait l’objet de vente auprès du public selon une procédure spécifique.  |
| **Incidences financières**Pas d’incidence financière directe pour le réseau routier: Les moyens humains et matériels nécessaires correspondent aux moyens des UTD/CRD dimensionnés pour la viabilité hivernaleCoût de mise en centre d’enfouissement technique : 58 K€/anCoût du balayage mécanisé : 270 K€/ an**Total incidence financière : 328 K€/an** |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Tendances : Le réseau Trans’Oise dont la mise en service est progressive (60 kms en service au 01/06/12 et 240 kms à terme) va nécessiter de déployer des moyens particuliers pour en assurer en permanence la propreté : matériels spécifiques et dédiés et moyens humains affectés (les équipiers de brigade verte constituent une ressource à ce jour).Le coût global de la mise en centre d’enfouissement technique va nécessairement augmenter du fait de l’augmentation des quantités ramassées mais également de la taxe payée à la tonne. Axes d’évolution : * Etudier l’acquisition de matériels dédiés pour la trans’Oise ;
* Etudier la possibilité de la mise en place d’un tri sélectif.
 |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 6. Information sur les évènements affectant le réseau

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux**Communication externe :* Informer l’usager le plus efficacement possible sur les évènements prévisibles susceptibles de leur apporter une gêne (chantiers, manifestations,…) ;
* Informer l’usager le plus tôt possible sur tout évènement aléatoire sur le réseau (accident, incident,…) et ainsi réduire la gêne et le risque.

Communication interne :* Optimiser les conditions d’intervention sur accidents en pouvant préciser les moyens les plus adaptés.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau ;
* 463 messages remontés sur un an (première année de mise en service de l’application) dans l’application TGP dont 352 ont fait l’objet d’une diffusion publique compte tenu de leur importance par rapport à la gêne aux usagers ;
* 157 systèmes de géolocalisation embarqués .
 |
| **Stratégie d’intervention** Il y a lieu de distinguer d’une part les évènements prévisibles (chantiers, manifestations locales,…) et d’autre part les évènements aléatoires, par nature imprévisibles (accident,…). Les deux types d’évènement sont gérés différemment.1. L’information des usagers est réalisée par les moyens de communication publics : Cette information se fait sur le site du conseil général (Oise.fr) et de l’agence de mobilité (Oise-mobilite.fr). De plus les usagers ont la possibilité de s’abonner à un service d’information via SMS.
 |
| **Incidences financières**Pas d’incidence financière pour le Conseil général, les équipements de géolocalisation sont financés dans le cadre du projet SISMO par le SMTCO. |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Axe d’évolution :L’appropriation progressive du système embarqué, par les agents de la DER doit permettre une amélioration de la réactivité par rapport aux messages d’alerte. |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 7. Organisation des chantiers

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Assurer la sécurité des usagers, des intervenants et des agents lors de chantiers sur le réseau ;
* Réduire au maximum la gêne aux usagers pour conserver autant que possible la fluidité du trafic ;
* Informer les usagers le plus en amont possible par tous les moyens de communication à disposition (en particulier via les sites oise-mobilité.fr et oise.fr) ;
* Fiabiliser la rédaction des arrêtés de circulation liés aux chantiers.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau ;
* 150 chantiers non courants (occasionnant une gêne importante à la circulation) par an sur le réseau en service ;
* environ 1000 chantiers courants par an.
 |
| **Stratégie d’intervention**Il faut distinguer les chantiers pour lesquels, la signalisation est posée et entretenue par l’entreprise et ceux pour lesquels la signalisation est posée et entretenue par le CRD.Dans tous les cas, les objectifs sont de : * Limiter la gêne aux usagers et notamment la perte de temps et l’allongement kilométrique en cas de déviation ;
* Assurer la sécurité des ouvriers et des agents sur le chantier vis-à-vis de la circulation routière ;
* Assurer la sécurité des automobilistes.

 Balisage posé et entretenu par l’entrepriseL’entreprise élabore le planning général d’intervention et définit les moyens qu’elle va mettre en œuvre suivant les spécifications du contrat.Elle rédige le dossier d’exploitation et le soumet à l’UTD pour contrôle et lancement, le cas échéant, de la procédure de prise d’un arrêté spécifique au chantier.Balisage posé et entretenu par le CRDLe responsable du CRD établit le dossier d’exploitation et le soumet à l’UTD pour contrôle et lancement le cas échéant, de la procédure de prise d’un arrêté spécifique au chantier.Niveaux de service suivant la nature du chantier1. Travaux de voirie ne permettant pas d’assurer la circulation dans les 2 sens de circulation ou pouvant entrainer d’importants blocages :

Fermeture totale de la circulation : Balisage lourd, déviation, rétablissement pendant les heures non ouvrables, des accès aux riverains et aux services de secours. La déviation mise en place doit assurer aux usagers de la route un rallongement minimal de parcours.Sont concernés notamment les travaux de reconstruction partielle ou totale de chaussée ainsi que les travaux de mise en œuvre des enrobés dans le cas de chaussées de faible largeur.1. Travaux de voirie avec neutralisation d’une file de circulation

Fermeture partielle de la circulation : (travaux d’investissement et entretien)Balisage en alternat réglementaire en fonction de la densité du trafic, sur routes bidirectionnelles.Balisage et moyens adaptés pour le basculement ou neutralisation de voie, sur chaussées séparées.Les dispositions sont définies dans l’arrêté permanent du 24/10/2006.1. Travaux hors chaussées avec léger empiètement ou non :

Balisage léger (généralement travaux d’entretien). Sont concernés les travaux sur les dépendances. 1. Chantiers mobiles :

Balisage mobile. Sont concernés les travaux suivants :* le fauchage des dépendances ;
* le pontage de fissures ;
* l’élagage des arbres ;
* la réparation des nids de poules.
 |
| **Incidences financières**Les entreprises travaillant pour le compte du département sont chargées de mettre en place les dispositifs de protection des chantiers sous le contrôle des services du Conseil général.Chaque fois que leurs moyens le leur permettent, les CRD mettent en place le balisage pour éviter d’externaliser ces coûts.Les moyens humains nécessaires correspondent aux moyens des UTD/CRD dimensionnés pour la viabilité hivernale. Les moyens matériels spécifiques (FLR, signalisation de chantier,…) sont mutualisés pour les besoins de l’ensemble des opérations d’entretien du réseau, qu’elles soient en régie ou à l’entreprise. |

**Perspectives, tendances et axes d’évolution**

Tendance :

Le nombre de chantiers sur le réseau en service devrait être stable dans l’hypothèse d’un maintien du budget d’entretien des routes.

Axe d’évolution :

Etudier précisément les incidences de chaque chantier sur le trafic et mettre en œuvre les solutions d’exploitation permettant de limiter la gêne aux usagers.

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 8. Manifestations sportives, culturelles, diverses

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Permettre la tenue de l’ensemble des manifestations locales dans des conditions de sécurité optimum ;
* Garantir l’intégrité du réseau par rapport à la nature de la manifestation.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau ;
* 330 manifestations par an en moyenne ayant une incidence sur le réseau ;
* 12 réunions de commission préfectorale de sécurité par an.
 |
| **Stratégie d’intervention*** Les services des UTD planifient la programmation des travaux en prenant en compte les contraintes imposées par les manifestations quelle que soit leur nature (occupation du domaine public, durée) ;
* Une tournée du secteur sur lequel se tient la manifestation est organisée dans le but de procéder aux réparations les plus urgentes si besoin par la mise en œuvre d’enrobé à froid ;
* Les services des UTD informent les organisateurs de l’évènement de l’état des points particuliers du réseau concerné ;
* L’organisateur signe une décharge dans laquelle il indique qu’il a pris connaissance de l’état du réseau et en accepte les risques ;
* l’exploitation est mise en place par les organisateurs, à leur frais et après validation par l’UTD.
 |
| **Incidences financières**Pas d’incidence financière directe. Les éventuelles opérations d’entretien du réseau préalables à une manifestation sont considérées comme nécessaires. |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolutions**Tendance :Stabilité du nombre de manifestations annuelles. |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 9. Convois exceptionnels

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Garantir l’intégrité du réseau et en particulier des ouvrages d’art sous le passage des transports exceptionnels.
 |
| **Données clefs*** 197 kms d’itinéraires de transport exceptionnels de 3ème catégorie (les plus discriminants) ;
* Environ 1400 demandes d’autorisation de passages de convois exceptionnels de 3ème catégorie traitées par an.
 |
| **Stratégie d’intervention**Le transport ou la circulation de marchandises, engins ou véhicules ne respectant pas les limites générales du code de la route en raison de leurs dimensions ou de leur masse sont soumis aux dispositions de l’arrêté de mai 2006 et ses modificatifs relatifs aux transports exceptionnels de marchandises, d’engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d’une remorque. (Article R  433-1.1 du code de la route).L’autorisation de circuler des transports exceptionnels est délivrée par les services de l’Etat.Les services de la DER sont consultés uniquement sur les demandes de transports exceptionnels de 3ème catégorie. Le dimensionnement et la charge utile des ouvrages d’art constituent les éléments de la route sur lesquels il y a lieu de porter une attention particulière.La DER assure l’information auprès des services instructeurs de l’Etat de la programmation des chantiers sur le réseau le plus emprunté par les convois de 3éme catégorie. L’avis du département est transmis aux services instructeurs de l’Etat dans un délai de 15 jours. |
| **Incidences financières*** ¼ ETP agent du siège par an pour l’instruction des demandes : 10 K€/ an ;
* Une cinquantaine d’interventions par an pour ouverture d’ITPC sur la RD 1131 (rocade Sud de Compiègne) pour permettre le passage des TE hors gabarit : les interventions sont effectuées en journée ; elles ne génèrent pas d’heures supplémentaires et ne sont pas facturées aux transporteurs (coût estimé à 25 K€/ an).
 |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolutions**Tendance :Stabilité du nombre de demandes annuelles et du nombre d’interventions. L’Oise est un département de transit sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest.Axe d’évolution :L’utilisation de logiciels spécialisés (AREO et CONVOISE) pour le contrôle systématique des portances des ouvrages d’art franchis procure une sécurité supplémentaire mais nécessite d’augmenter sensiblement le temps passé pour l’instruction des demandes (surcoût estimé à 5 K€/an). |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 10. Publicité, enseignes et pré-enseignes

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Eviter la multiplication des affiches et dispositifs non conformes à la réglementation et qui sont susceptibles de distraire l’attention des usagers.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau ;
* environ 170 manifestations annuelles donnant lieu à demande d’affichage temporaire.
 |
| **Stratégie d’intervention*** La publicité, les enseignes publicitaires et pré enseignes sont interdites sur l’emprise des voies ouvertes à la circulation publique du domaine public routier (art L418-5 du code la route).
* Dans le cas d’enseignes temporaires, une tolérance est appliquée dans l’Oise afin de soutenir les initiatives du tissu associatif dans le cadre de l’animation locale. Cette tolérance, traduite dans le règlement de voirie départemental est définie comme suit :

Il est admis que pour signaler une manifestation ponctuelle et de courte durée participant à la vie associative, des marques puissent être installées aux abords des routes aux abords de la manifestation et dans les conditions suivantes :* Manifestation sur un week-end au maximum ;
* La signalisation ne sera permise qu’après une demande spécifique adressée aux services du département (unité territoriale départementale concernée) ;
* Pose de la signalisation au plus tôt 7 jours précédant la manifestation ;
* Dépose de la signalisation pour le lendemain suivant la manifestation avant 12 heures,
* La signalisation devra être installée et retirée par le pétitionnaire ;
* La signalisation sera effectuée uniquement par utilisation d’affichettes de dimension inférieure à 50x30 cm ;
* Les affichettes ne doivent pas masquer la signalisation routière ou réduire les équipements de sécurité routière.

Il est procédé à l’enlèvement desdites affichettes, uniquement dans la mesure où elles présentent un problème de sécurité ou si le non-respect des consignes persiste malgré le rappel ou dans le cas de l’impossibilité d’identifier le responsable de la pose.En particulier, du fait du règlement les banderoles en surplomb de la chaussée sont interdites. |
| **Incidences financières**Pas d’incidence financière directe pour le réseau routier: Les moyens humains et matériels nécessaires correspondent aux moyens des UTD/CRD dimensionnés pour la viabilité hivernale. |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Axe d’évolution suggéré :Assouplir les règles en matière de publicité sur les évènements locaux en autorisant notamment les banderoles sous certaines conditions de manière à être plus conforme à la réalité de terrain. |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 11. Gestion après accident

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Recouvrer auprès des tiers identifiés le montant des frais engagés par le Conseil général pour la prise en charge des conséquences de l’accident ; que celles-ci soient immatérielles (mise en place d’une signalisation de protection) ou matérielles (dégâts à la voirie ou ses dépendances) ;
* Prévenir toute contestation ou contentieux en la matière.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau ;
* une centaine de dossiers par an.
 |
| **Stratégie d’intervention*** Etablissement des devis des prestations liées à l’intervention : moyens humains, moyens matériels, fournitures diverses, remplacement de signalisation routière, travaux réalisés en régie ou externalisés etc. sur la base d’un barème propre au département ;
* Dépôt de plainte auprès des forces de l’ordre dans les cas de vandalisme ;
* Identification des tiers ;
* En cas de tiers connu il est constitué un dossier de recouvrement des frais engagés par le Conseil général en vue de la facturation au tiers ou à son assurance.
 |
| **Incidences financières (recettes)**Le montant des sommes annuellement recouvrées est de 150 K€ en moyenne. |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Axes d’évolution : Toutes les UTD ne pratiquent pas de la même manière pour le chiffrage ; certaines ne prennent pas en compte les coûts salariaux. Une procédure permettra d’harmoniser les pratiques des UTD et d’appliquer d’une manière systématique le barème départemental.La mise en pratique des propositions mentionnées devrait permettre de générer des recettes supplémentaires significatives et de diminuer le nombre de contestations. |

**La Politique d’exploitation au CG 60**

## 12. Recueil de données de trafic sur le réseau

|  |
| --- |
|  |
| **Enjeux*** Avoir une connaissance précise des données de trafic pour optimiser les études de dimensionnement du réseau ;
* Contribuer à définir les mesures d’exploitation du réseau ;
* Contribuer à toute étude de déplacements ;
* Vérifier les conséquences du dispositif « écotaxe » mis en place par l’Etat sur le réseau routier national.
 |
| **Données clefs*** 4059 kms de réseau routier dont :

 * 119 kms en 1ère catégorie (trafic >15000 véh/jour) ;
* 437 kms en 2ème catégorie (trafic >7000 véh/jour et < 15000) ;
* 1055 kms en 3ème catégorie (trafic >2000 véh/jour et <7000) ;
* 1374 kms en 4ème catégorie (trafic >500 véh/jour et <2000) ;
* 1072 kms en 5ème catégorie (trafic < 500 véh/jour) ;
* 42 kms de Trans’Oise (dispose de compteurs spécifiques) ;
* 25 stations de comptage mobiles ;
* 63 sites de comptage fixes (prévus à terme) ;
* 846 sections de comptage ;
* 400 mesures/an.
 |
| **Stratégie d’intervention**La fréquence des mesures est déterminée en fonction de la catégorie de la voie :* sur RD de 1ère, 2ème et 3ème catégorie : 1 mesure annuelle ;
* sur RD de 4ème catégorie : 1 mesure tous les 2 ans ;
* sur RD de 5ème catégorie : 1 mesure à la demande.

Chaque mesure nécessite au minimum 1 semaine de mise en place de l’appareil de comptage.La DER organise et coordonne le dispositif de recueil de données de trafic de manière à avoir des données homogènes couvrant l’ensemble du réseau.

|  |  |
| --- | --- |
| DER/SOMC : UTD/ CRD :  | * gère les marchés d’installation de sites fixes de comptage et le marché de prestation de comptage à l’entreprise ;
* définit les sections comptage et gère la base de données centralisée ;
* assure le renouvellement du parc de matériels de comptage ;
* répond aux demandes ponctuelles.
* exécute l’ensemble des comptages en régie.
 |

Intervention en régie :Pour les besoins de cette mission, le département dispose d’un parc de 25 compteurs répartis dans les UTD/CRD.Ces appareils de type « pneumatiques » sont associés à des tubes disposés sur la chaussée.Intervention externalisée :Sur les RD les plus circulées, il est nécessaire, pour des raisons de sécurité, de réaliser des dispositifs dans la chaussée (boucles électromagnétiques). Une soixantaine de sites sont prévus d’être équipés sur l’ensemble du réseau.Pour les besoins des mesures sur les RD les plus circulées, le Conseil général va passer un marché avec un prestataire spécialisé. |
| **Incidences financières**Les moyens humains et matériels nécessaires en régie correspondent aux moyens des UTD/CRD dimensionnés pour la viabilité hivernale : 2 agents par UTD assurent la mission de correspondant comptage, ils sont chargés de mettre en place en régie les dispositifs de comptage temporaire. Au niveau central, la politique de comptages routiers est animée par un technicien pour environ la moitié de son activité, soit ½ ETP technicien.* Masse salariale technicien : 27 K€/an ;
* Coût des consommables (tuyaux, piquets,…) : 10 K €/an ;
* Coût de remplacement des appareils : 9 K €/an.

**Total incidence financière : 46 K€/an.** |
| **Perspectives, tendances et axes d’évolution**Tendance :augmentation du nombre de données de comptage sur la base d’un programme annuel justifiant du recours à un intervenant externe (prestation estimée à 30 K€/an).Axe d’évolution :Afin d’assurer la sécurité des agents et des usagers ainsi que la fiabilité des mesures, les RD les plus circulées seront équipées de boucles électromagnétiques incluses dans la couche de roulement permettant de réaliser des campagnes de mesure sans intervention sur la chaussée (marché en cours.) |

***Glossaire***

|  |  |
| --- | --- |
| Absorbant | Produit en granulés permettant l’absorption de tout produit liquide (eau, hydrocarbures, produits chimiques,....) |
| AK5 | Panneau de signalisation temporaire des chantiers fixes |
| BAGR  | Bureau de l’administration générale et des ressources |
| BOMR  | Bureau des opérations de modernisation du réseau |
| CRD | Centre routier départemental |
| CRS | Centre routier spécialisé |
| DER | Direction de l’exploitation des réseaux |
| DIRCOM | Direction de la communication |
| DIRT | Direction des infrastructures routières et des transports |
| DOVH | Dossier d’organisation de la viabilité hivernale |
| EPI | Equipement de protection individuelle |
| FLR | Flèche lumineuse de rabattement |
| ITPC | Interruption de terre-plein-central (passage de service) |
| Lamier | Elagueuse à disque montée sur bras articulé |
| PMV | Panneau à message variable |
| RNL | Responsable de niveau local (territoire UTD) |
| SET | Service études et travaux |
| SISMO | Système intégré de suivi de la mobilité |
| SOMC | Service Organisation Méthode et Contrôle |
| SPS | **S**écurité et **P**rotection de la **S**anté |
| Triflash | Panneau de signalisation temporaire équipé de 3 feux clignotants |
| UTD | Unité territoriale départementale |
| VUL | Véhicule utilitaire léger |