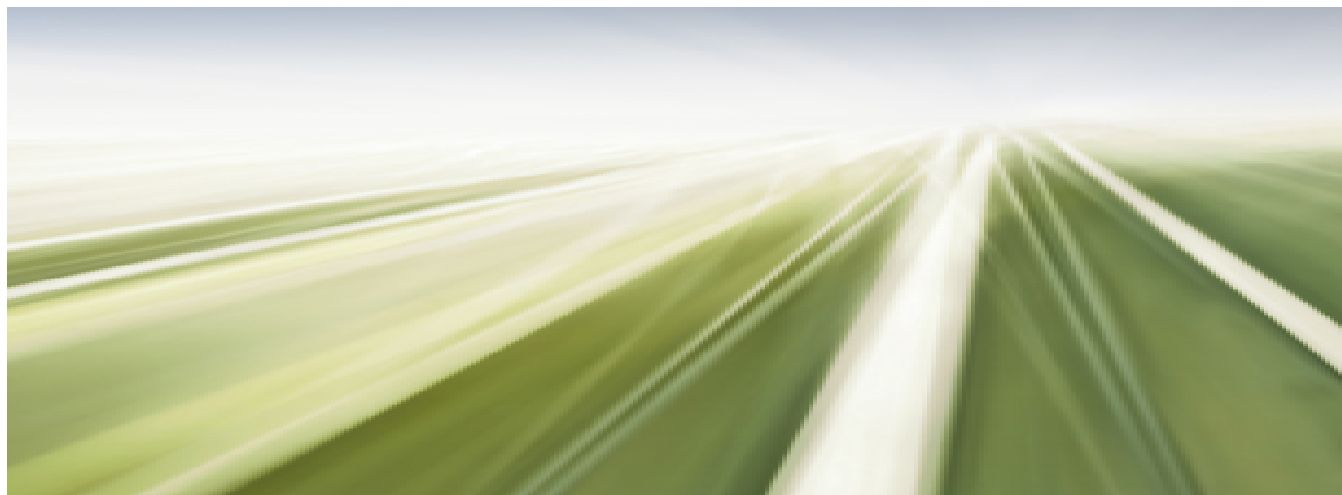


LES SOUPLESSES ET LES ECARTS DANS LES PROCESSUS D'ELABORATION DES PROJETS

journée COTITA – 16 mars 2017

DIT- MARRN - L. FABRE



SOMMAIRE

- 1 - Les règles de l'art**
- 2 - La commande**
- 3 - La production et le contrôle**
- 4 - Les audits de sécurité**
- 5 - L'instruction des écarts**
- 6 - Conclusions**

LES REGLES DE L'ART

1) Pour les services de l'Etat :

- Cette notion est précisée dans l'Instruction technique du 20 juin 2016, avec les 3 catégories

Réglementation, Règles de l'art, État de l'art

Mais...

- Les limites entre les catégories sont parfois incertaines

- Le domaine d'application : il y a la conception (la géométrie essentiellement, les niveaux de service)... et tout le reste

LES REGLES DE L'ART

Une évolution permanente

- Et parfois lente....

2) Pour les autres (collectivités, privés)

- Possibilité de définir des référentiels spécifiques
- Mais la réglementation s'impose
- Par défaut la jurisprudence s'appuiera sur les référentiels Etat

LA COMMANDE

- Elle est fondamentale
- Mais souvent informelle ou succincte
- Elle peut être itérative
- Son contenu : des objectifs, des fonctionnalités, des modalités de pilotage, des référentiels

PRODUCTION ET CONTROLE

La production :

- Les compétences : indispensables mais multiples
- La route est un objet complexe
- Le recours aux souplesses n'est pas une facilité
- Il doit toujours être justifié
- Une notice géométrique détaillée est indispensable

Les phases successives :

- des référentiels identiques mais une précision croissante

- éviter le report des incertitudes

PRODUCTION ET CONTROLE

Les contrôles : utiles, nécessaires, démobilisateurs ?

Les différents contrôles :

- technique / référentiel
- de cohérence (conformité à la commande, cohérence interne)
- de synthèse (la pertinence et l'optimisation)
- Les contrôles intérieur et extérieur

Les grilles de contrôle – les grilles CSPR

Les itérations études / contrôles

LES AUDITS DE SECURITE

- Sont réglementaires
- 4 phases : conception, conception détaillée, IPMS, début d'exploitation

Les objectifs :

- en phase **études**, apporter une information au maître d'ouvrage sur le fait que les dispositions visant à assurer la sécurité des usagers ont bien été prises en compte

LES AUDITS DE SECURITE

- pour l'IPMS, l'audit est un contrôle de l'ouvrage réalisé
- début d'exploitation : suites données à l'IPMS, évaluation de la sécurité de l'aménagement par le comportement réel des usagers

Dans tous les cas, l'audit est adressé au maître d'ouvrage qui doit formaliser une réponse

L'INSTRUCTION DES ECARTS

La procédure : décision au niveau central (opportunité), sinon au niveau local, après instruction

Un écart doit être justifié, évalué, compensé et suivi

Les constats :

- une procédure qui débute
- des souplesses proposées comme écarts,
- inversement des écarts non détectés
- des faiblesses dans la justification et l'évaluation

CONCLUSIONS

- 1 - Le projeteur doit toujours justifier ses choix**
- 2 - Le maître d'ouvrage doit caler les degrés de liberté du maître d'œuvre**
- 3 - Le contrôle est un mal nécessaire**
- 4 - Le critère « sécurité routière » est prioritaire aujourd'hui**
- 5 - mais l'économie et l'environnement ne sont pas loin**
- 6 - Les écarts : éviter, réduire, compenser... et suivre**