

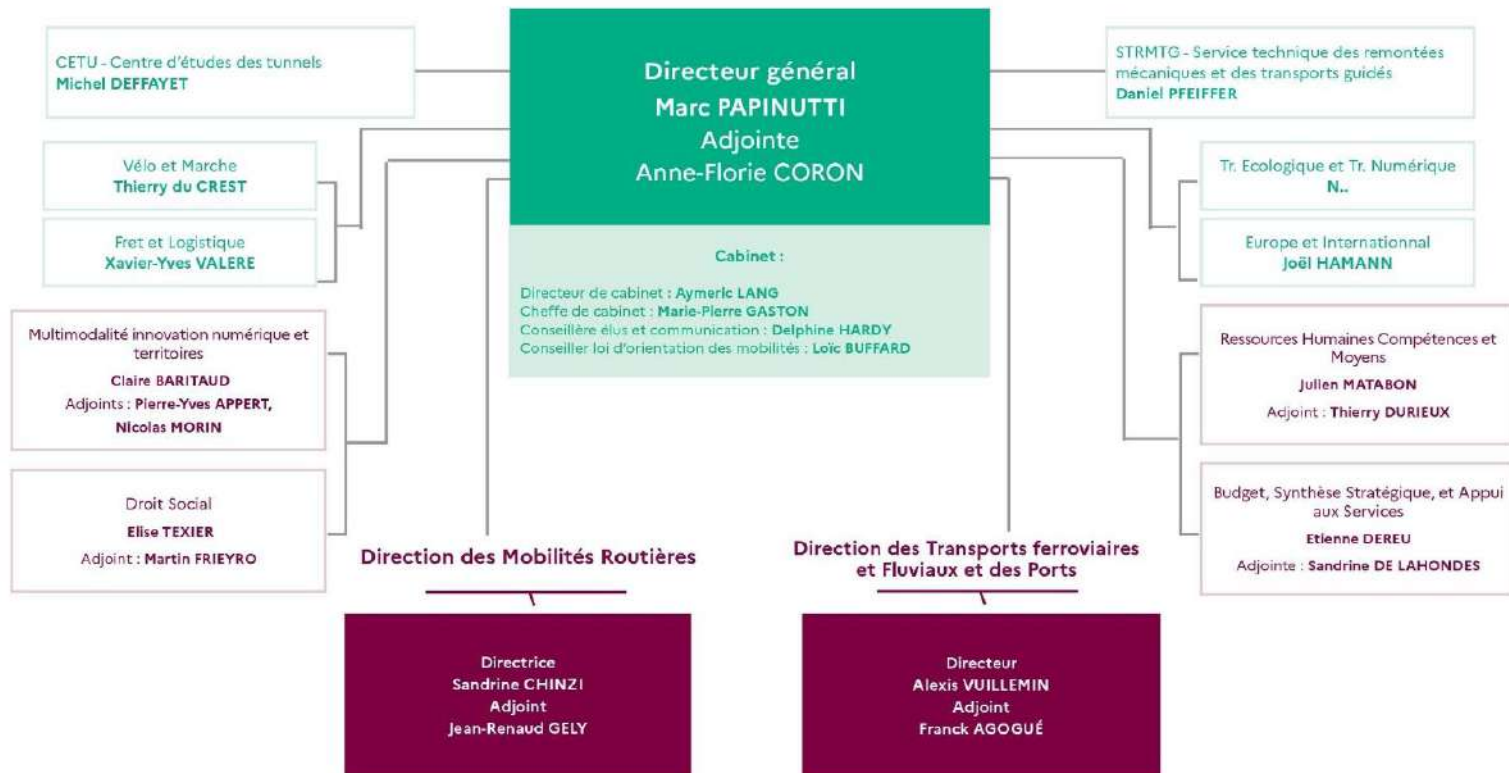
Actualités de la DMR

Eric Ollinger
Chef du département TEDET
DGITM/DMR

La réorganisation de la DGITM



Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)



La réorganisation de la DGITM



Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) Direction des mobilités routières (DMR)

Directrice
Sandrine CHINZI
Adjoint
Jean-Renaud GÉLY

Chef de cabinet, Sylvain DEYRAT
Conseiller juridique, Laurent ETCHEVERRY

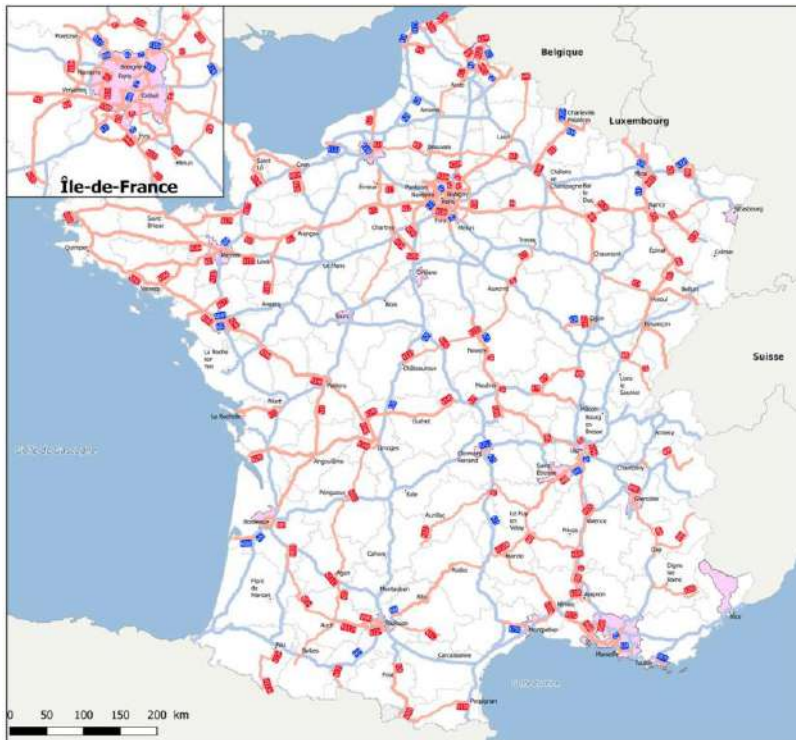


La loi 3DS

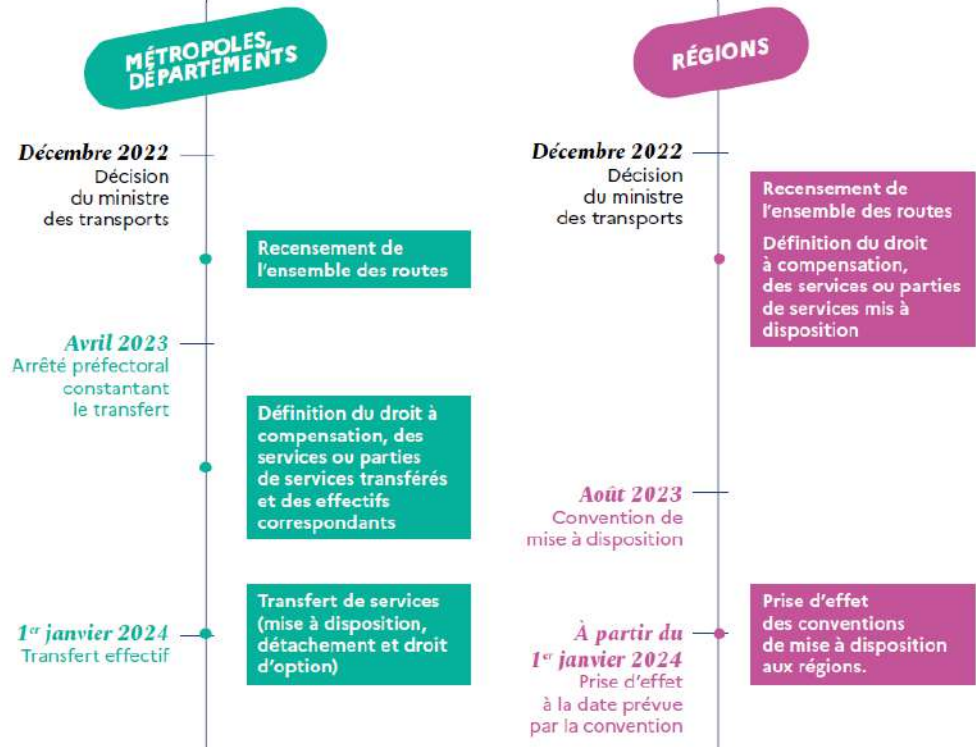
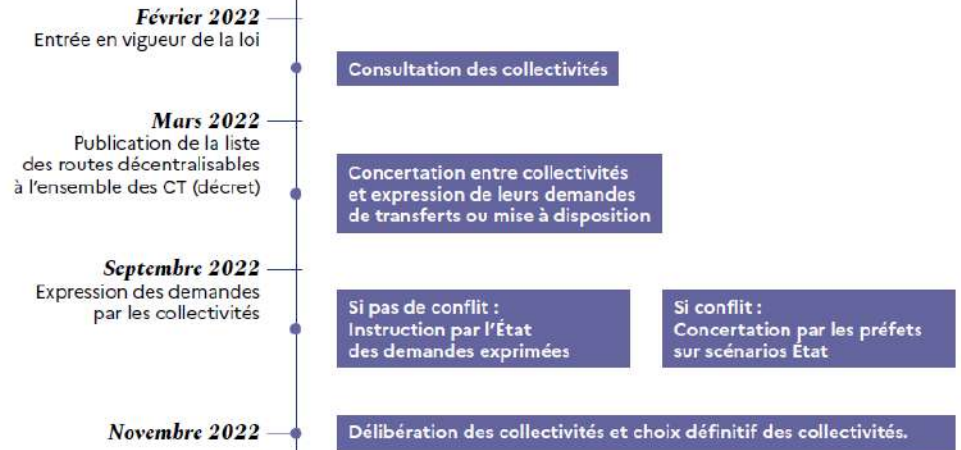
- **Loi n° 2022-217 du 21 février 2022**
- **Art. 38** : décentralisation aux départements et métropoles volontaires
- **Art. 40** : expérimentation pendant 8 ans d'une mise à disposition aux régions volontaires
- **Art. 41** : maîtrise d'ouvrage d'une opération d'aménagement du RRN confiée à une collectivité à sa demande
- **Art. 42** : maîtrise d'ouvrage d'une opération d'aménagement d'une collectivité confiée à une autre collectivité par convention

La loi 3DS

• Décret n° 2022-459 du 30 mars 2022



Source : flyer 3DS - février 2022



Le GT doctrine technique et ses suites

Périmètre :

CONTINUUM DE LA DOCTRINE TECHNIQUE

Activités techniques

OUVRAGES D'ART

CHAUSSÉES

TUNNELS

ÉQUIPEMENT

GÉOMÉTRIE

GÉOTECHNIQUE

ASSAINISSEMENT

VIABILITÉ HIVERNALE

GESTION DES TRAFICS

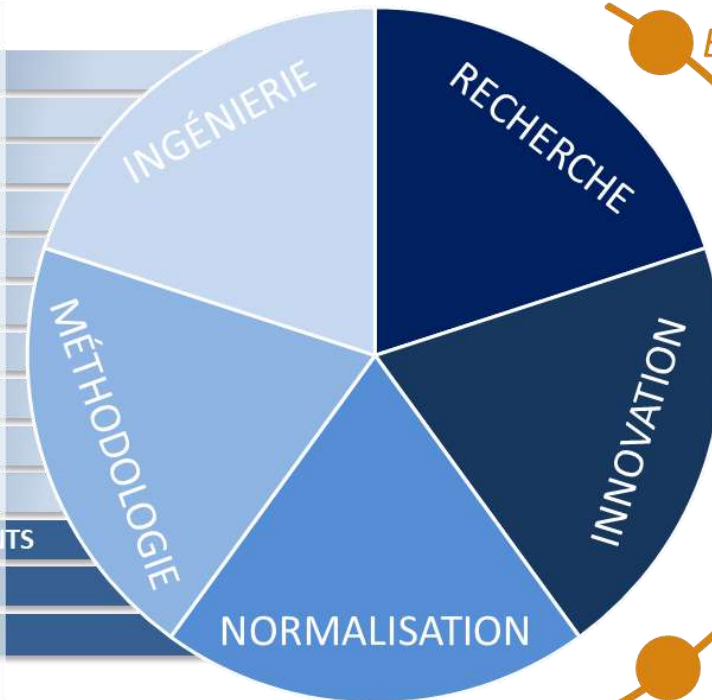
...

SYSTÈME DE TRANSPORTS INTELLIGENTS

ENVIRONNEMENT

MULTIMODALITE

Activités transverses



ÉTAPES CLÉS DE LA DOCTRINE TECHNIQUE

Expression des besoins

Priorisation

*Coordination de
la production*

Validation & diffusion

*Accompagnement
dans la réalisation*

*Évaluation &
amélioration continue*

Participants :

ADF, ADTech, AMF, ASFA, Cerema, CETU, CD 21, DIR (A, NO, CO), DIT, Eurobitume, FNAUT, FNTP, IDRRIM, PIARC France, Routes de France, SETEC International, SYNTEC, UGE

Le GT doctrine technique et ses suites



10 ateliers de réflexion
collective sur **9** mois

4

*Processus
cartographiés*

40

Irritants identifiés

3

*Pays analysés
(Allemagne, Etats-Unis, Japon)*

70

*Propositions de
solutions formulées*

12

Recommandations

Des dynamiques nouvelles sur lesquelles capitaliser



- Réflexion sur les missions de l'État en cours dans le cadre de la **réorganisation de la DGITM**
- Mise en œuvre du Plan de relance
- Mobilisation de la **communauté technique de la route** en 2021 avec les **Journées de l'accélération et de la modernisation des infrastructures (JAMI)**
- Loi « 3 DS » qui ouvre un **nouvel acte de décentralisation routière**

- **Redéfinition** du fonctionnement et du positionnement **du Cerema** à travers le **projet Cerem'Avenir**
- Passage au référentiel **ISO 9001**
- **Mise en œuvre des règles d'ouverture des données** introduites par la Loi Lemaire de 2016 *pour une République numérique*
- **Réforme du BNTRA** dans la continuité du décret de 2019 et de l'audit externe de 2020
- **Réforme des CoTITA**

- **Adoption du nouveau Pacte d'engagement** des acteurs des infrastructures de mobilité en janvier 2021
- **Congrès des 10 ans de l'IDRRIM** en octobre 2021

- **Réussite de la création de l'Université Gustave Eiffel**
- **Identification de la nouvelle structure comme un acteur clé de la doctrine technique routière**
- **Volonté d'associer largement les collectivités territoriales** afin qu'elles puissent prendre une part importante, significative et impactante dans les orientations du COPS

- **Adaptation à la crise sanitaire par l'organisation de webinaires à la place des journées techniques qui permettent une participation plus simple** et constituent un vecteur important pour favoriser les échanges sur ce qui se fait à l'international

Des irritants à lever

	1 Expression des besoins	2 Priorisation	3 Production	4 Validation et Diffusion	5 Accompagnement dans la réalisation	6 Évaluation et amélioration
Méthodologie	<i>Irritants transverses</i>					
	<p>1 Besoin de ressources disponibles pour assister aux réunions des comités de l'IDRRIM (notamment Etat ou les collectivités)</p> <p>7 Absence de visibilité sur les besoins exprimés et traités et compris pour la formalisation de guides méthodologiques explicatifs sur la norme complexe</p>	<p>2 Recherche de consensus systématique limitant les sujets traités et la portée de la méthodologie produite</p>	<p>3 Absence d'une actualisation et évolution réactive et pertinente de la documentation y compris pour supprimer les documents devant l'être</p> <p>8 Difficulté à faire participer les Collectivités territoriales</p> <p>9 Délais de production pouvant parfois être perçus comme excessifs : de 2 à 3 ans (exemple du guide sur les chaussées peu circulées : 6 ans)</p>	<p>4 Manque de visibilité sur la prise en compte de ce qui est à la pointe de ce qui est fait à l'international</p> <p>10 Intervention trop tardive des relecteurs (en bout de chaîne) (Cerema)</p> <p>11 Difficulté à toucher le terrain au moment de la diffusion</p> <p>12 Pas de vision exhaustive des publications : la DTRF ne publie pas toutes les publications IDRRIM</p>	<p>5 Besoin de compatibilité de la norme et de la méthodologie avec la doctrine technique connexe en renforçant l'interface avec les acteurs tiers susceptibles d'influencer la doctrine routière</p> <p>13 Disparité des modules dispensés par les réseaux de formation</p> <p>14 Manque d'accompagnement dans la mise en œuvre</p> <p>15 Besoin de définir le juste équilibre entre harmonisation et flexibilité dans l'application de la méthodologie</p> <p>16 Manque de connaissance des dérogations licites existantes</p>	<p>6 Besoin de réponse aux différents usagers, aux nouveaux usages, dont les STI, et enjeux transverses, notamment en matière environnementale pour être réactif face aux évolutions réglementaires</p> <p>17 Manque de retours d'expérience en vue de l'amélioration continue de la méthodologie</p>
Normalisation	<i>Irritants transverses</i>					
	<p>21 Manque de représentativité des utilisateurs aux commissions</p> <p>22 Manque de coordination entre les commissions de normalisation</p>	<p>18 Représentation des donneurs d'ordre limitée par manque de disponibilité</p> <p>23 Absence de vision stratégique sur les sujets à prioriser</p>	<p>24 Complexité croissante de la normalisation, notamment au niveau européen</p>	<p>19 Coût de la participation (droit de siège et norme internationale)</p> <p>25 Coût d'accès à la norme trop élevé y compris pour les contributeurs</p> <p>26 Accès à l'information complexe et reposant sur la proactivité des acteurs</p> <p>27 Traductions parfois inexactes</p>	<p>20 Manque de lisibilité du processus pour les différents acteurs</p> <p>28 Besoin de définir le juste équilibre entre harmonisation et flexibilité dans l'application de la norme</p>	
Recherche et Innovation	<p>37 Absence de consultation formelle avec les collectivités territoriales et les entreprises au moment de la contractualisation du COPS entre l'Etat et l'Université Gustave Eiffel (ex-IFSTTAR)</p>	<p>38 Recherche fondamentale reléguée au profit de la recherche appliquée</p> <p>29 Besoin de faire de l'innovation un levier l'économie et d'efficacité</p>	<p>39 Financement <i>via</i> appels à projet versés à la fin des projets</p>	<p>34 Risque d'entrave à l'innovation si la méthodologie et la normalisation sont trop rigides</p> <p>35 Besoin d'un tiers de confiance pour avaliser les solutions innovantes proposées par les industriels (en-dehors du CIRR : Cerema)</p> <p>40 Manque de visibilité sur la recherche en cours</p>	<p>30 Difficulté pour les entreprises à trouver des terrains d'expérimentation permettant des tests sur la durée et en conditions réelles (y.c. pour lauréats du CIRR)</p> <p>31 Coût des expérimentations supporté uniquement par les gestionnaires des routes</p> <p>32 Le CIRR ne finance qu'un seul accompagnement d'expérimentation (le Cerema accepte de plus en plus les expérimentations complémentaires)</p> <p>33 Incohérence temporelle entre début de l'expérimentation et obtention des autorisations environnementales</p>	<p>36 Absence d'une liste recensant les innovations qui ont été testées et présentant les résultats associés</p>

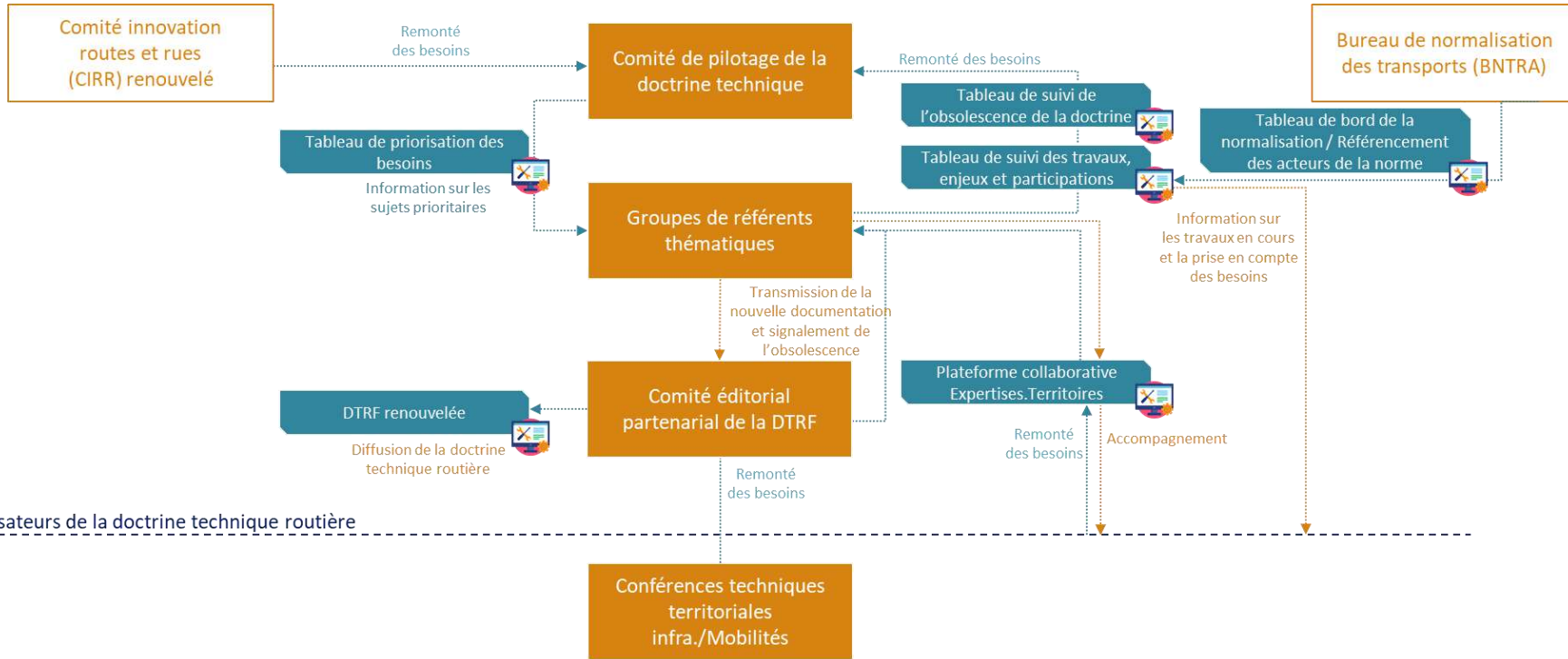
Les recommandations pour la méthodologie

- #1** Faire évoluer le Comité des maîtres d'ouvrage routiers (COMOAR) vers **un comité permanent** destiné à renforcer la coordination de l'État, des collectivités territoriales et des producteurs dans le **pilotage de la doctrine technique routière**
- #2** Assurer la **prise en compte des besoins et l'accompagnement des utilisateurs dans l'interprétation de la doctrine technique par l'intervention de groupes de référents thématiques** qui pourront être des groupes existants (comités de l'IDRRIM, comités miroirs de PIARC France,...). Ces groupes veilleront à rester à la pointe des pratiques internationales
- #3** Déployer **un tableau de bord de pilotage transparent de la doctrine technique routière** permettant de **suivre l'obsolescence** et la **mise à jour** des documents, la priorisation des **besoins** exprimés et les **enjeux** inhérents aux travaux en cours
- #4** **Rénover le portail de la Documentation technique routière française (DTRF)** pour garantir **l'exhaustivité et la qualité du corpus** de la doctrine technique routière et faciliter **l'accès de tous les acteurs**
- #5** Faire des **Conférences techniques territoriales (CTT)** **un lieu privilégié de la remontée des besoins et du retour d'expérience** du terrain tout en relayant les autres canaux de remontée des besoins

Les recommandations pour la méthodologie

Coordination nationale

Coordination territoriale



Légende



Suites données

- # La création du **comité de pilotage de la doctrine technique routière** a été validée par le **Ministre** et annoncée lors du congrès de l'IDRRIM. Il sera installé le **16 juin**.
- # Les **groupes de référents thématiques** sont en cours de constitution, ce sont en majorité des groupes existants dont les attributions et la composition sont légèrement amendées pour assumer cette mission :
 - Pour fin septembre : état de lieux de la doctrine existante et besoins priorités pour 2023
 - En octobre : ces besoins seront soumis au comité de pilotage
- # Les **conférences techniques territoriales du Cerema** sont opérationnelles pour remonter les besoins du terrain
- # Le **projet de refonte de la DTRF** est en cours de cadrage
- # La **réorganisation de la DGITM** crée le **département TEDET** qui compte parmi ses **missions** « la coordination, en association avec les collectivités locales, des travaux de définition de la doctrine technique routière, en veillant à la prise en compte des nouveaux enjeux, de l'innovation et de la spécificité de chacun des réseaux d'infrastructures »

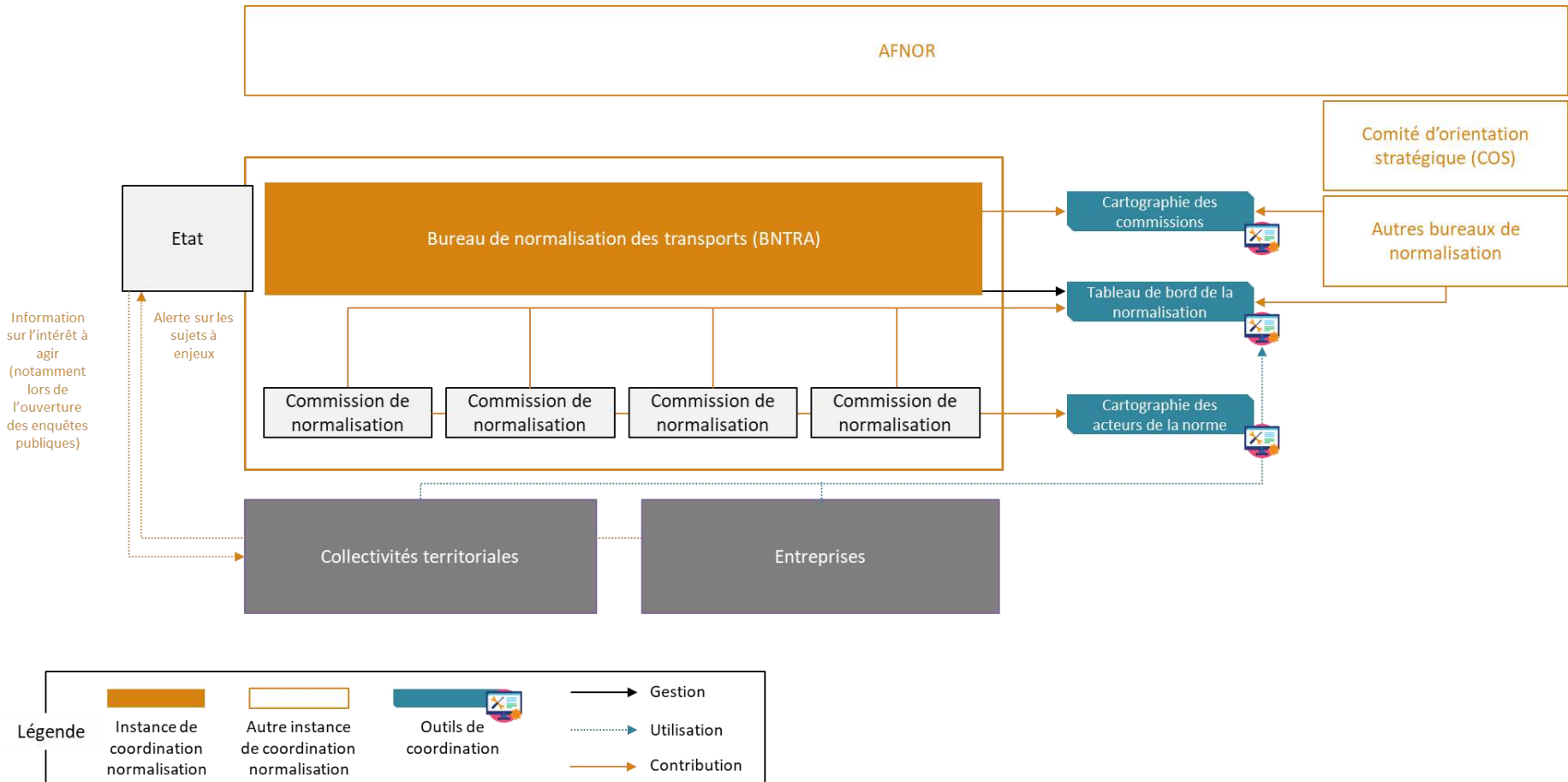
Groupes de référents thématiques pressentis

N°	Thème		Avancement
1	Conception, gestion de la sécurité, gestion de trafic, ingénierie du trafic	à créer	Pilote briefé
2	Chaussées, terrassements, géotechnique, gestion de patrimoine	existant	Première réunion du groupe a eu lieu le 25/01
3	Ouvrages d'art	existant	Première réunion du groupe a eu lieu le 02/03
4	Tunnels	existant	Pilote briefé
5	Dispositifs de retenue	existant	Première réunion du groupe a eu lieu le 10/03
6	Signalisation	existant	Pilote briefé
7	Systèmes de transport intelligents	à créer	Recherche d'un pilote
8	Viabilité hivernale, gestion de crise, résilience	existant	Première réunion du groupe a eu lieu le le 23/02
9	Exploitation, services à l'usager	existant	A lancer
10	Environnement	à créer	A lancer
11	Aménagement urbain	existant	Première réunion du groupe a eu lieu le 09/03
12	Modes actifs	existant	Première réunion du groupe le 23/03

Les recommandations pour la normalisation

- #6** Mettre en place un **tableau de bord partagé de suivi de la normalisation** pour donner de la visibilité à l'ensemble des parties prenantes sur les **travaux en cours** et les **sujets à enjeux** dans les commissions hébergées par le BNTRA et les autres bureaux de normalisation
- #7** **Rechercher au sein du BNTRA**, en lien avec l'AFNOR et les ministères concernés, **des solutions en faveur de la participation des collectivités territoriales** aux travaux de normalisation routière

Les recommandations pour la normalisation



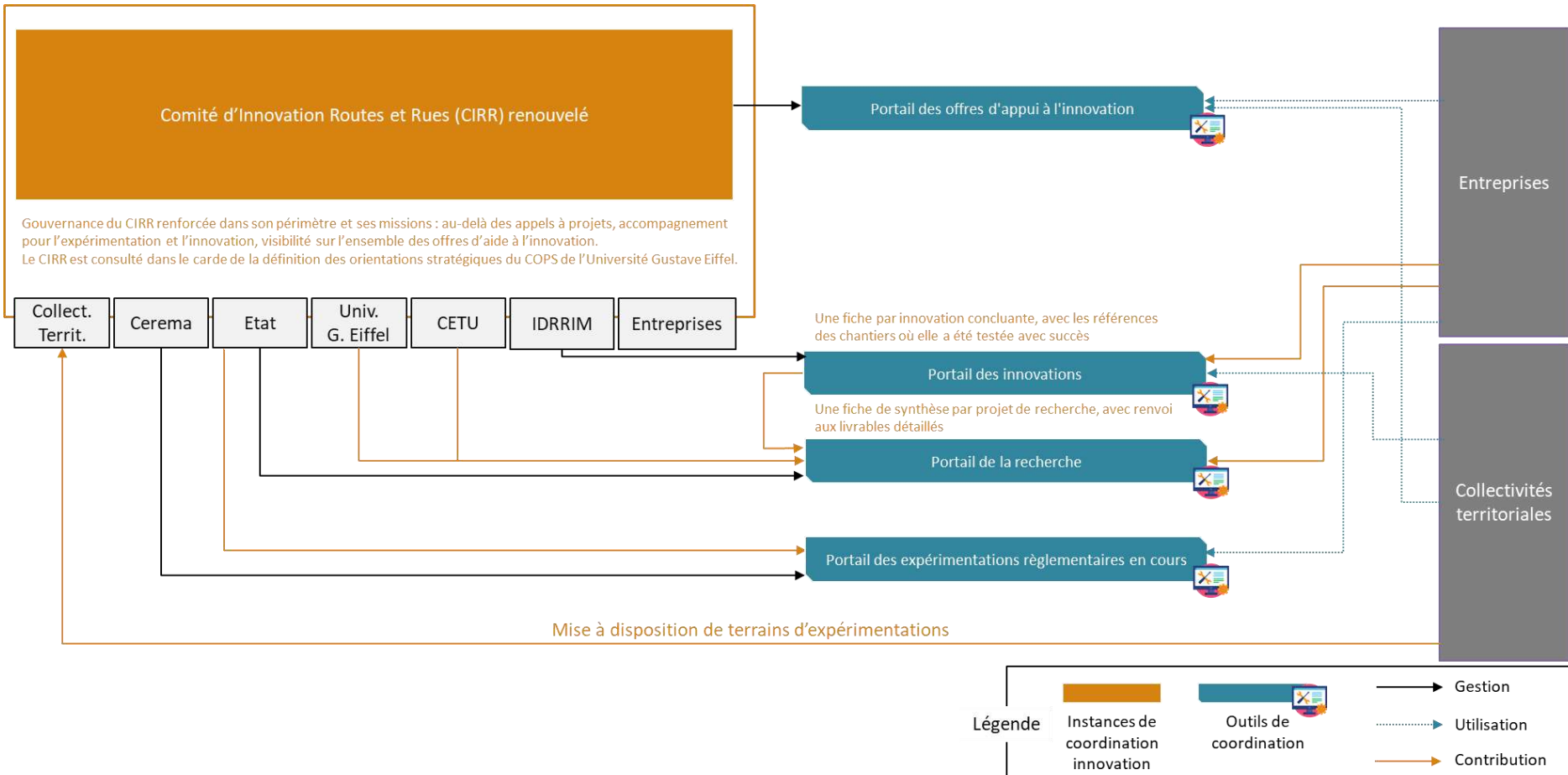
Suites données

- # Les recommandations ont été présentées au BNTRA, endossées par lui et il les a incluses dans ses objectifs
- # Le BNTRA a pris la décision **d'affranchir temporairement les collectivités des droits de siège** dans l'attente d'une réponse concertée sur l'organisation de leur participation aux travaux de normalisation
- # Une réunion exceptionnelle du comité de pilotage stratégique du BNTRA en janvier 2022 a fait le point sur les **enjeux stratégiques des différentes CN**

Les recommandations pour la recherche et l'innovation

- #8 Elargir le périmètre et les missions du Comité Innovation Routes et Rues (CIRR)** au-delà des seuls appels à projets, pour proposer un **accompagnement et un suivi complet du processus de l'innovation**, en lien avec l'Institut pour la recherche appliquée et l'expérimentation en génie civil (IREX) et la future Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT)
- #9 Associer les collectivités territoriales et les entreprises** (le cas échéant via leurs fédérations et groupements) dans la **définition des orientations stratégiques pluriannuelles de recherche** par les producteurs de doctrine
- #10 Développer un portail de diffusion des résultats des innovations confirmées** ainsi qu'un **portail de diffusion d'informations sur les travaux de recherche** en cours et achevés, avec si possible un regard international

Les recommandations pour la recherche et l'innovation



Suites données

- # Le CIRR a été élargi à des représentants de l'IREX et de l'AIT et a tenu une réunion stratégique sur les suites données aux recommandations
- # L'appel à projets 2022 est paru sous la bannière AIT. Ses thèmes sont recentrés, des précisions sont apportées sur le niveau TRL attendu
- # Les réflexions se poursuivent sur l'élargissement à de nouveaux tiers de confiance et le retour des chartes d'innovation proposé par le comité Avis
- # L'articulation entre CIRR renouvelé et Comité FRI de l'IDRRIM est à approfondir
- # Le portail des innovations confirmées est en place, le portail des expérimentations réglementaires en cours est en construction, le portail des offres d'appui à l'innovation et le portail de présentation des résultats de recherche restent à développer

Les recommandations transversales

- #11 Renforcer la prise en compte des enjeux transversaux** (bruit, biodiversité, résilience au changement climatique, évolution des usages et multifonctionnalité de l'espace viaire, véhicules autonomes, ...) **dans l'évolution de la doctrine technique routière** par la **mise en place d'une veille thématique** et par la **conduite d'études d'impact** sur le corpus existant lors de la parution d'un nouveau texte structurant (ex. LOM, Loi Climat et Résilience)

- #12** En saisissant l'opportunité ouverte par le pacte d'engagement de l'IDRRIM, les JAMI et la création de l'Université Gustave Eiffel, **mener une réflexion collective** entre tous les acteurs **sur les enjeux de formation et de complémentarité des compétences** entre maîtres d'ouvrage, ingénierie publique et ingénierie privée

Suites données

- # La réorganisation de la DGITM fixe :
 - Au département TEDET une mission de « **coordination des actions et politiques en faveur de la transition écologique des mobilités routières**, transversalement à la direction des mobilités routières et en lien avec les autres directions du Ministère »
 - Au département TUD une mission d' « **éclairage des politiques** ou projets en matière de mobilité routière, au regard de la transition des mobilités routières induite par **la digitalisation et l'automatisation** »

- # Le Comité Ingénierie de l'IDRRIM a lancé fin 2021 un groupe de travail sur **la complémentarité des compétences** entre les différents types d'ingénierie

Merci de votre attention

Eric Ollinger
Chef du département TEDET
DGITM/DMR
Eric.ollinger@developpement-durable.gouv.fr