
Groupe de travail Routes – Atelier thématique 2
Identification des gestionnaires
Arrêtés de circulation

Identifiant		Version	Date de création
CR_GT routes_AT2_20230703_v0.3.docx		0.3	03/07/2023
Rédacteur	Louise Le Bellec		
Relecteurs	Jean-Luc Millon ; Dominique Laurent		

Document(s) lié(s) :

Support de présentation de l'atelier

Sommaire

1	Animation	3
2	Rappel du contexte.....	4
2.1	Objet du mandat.....	4
2.2	Rôles de l'IGN et du CEREMA.....	4
2.3	Attentes de la séance.....	4
2.4	Organisation de la séance	4
2.5	Tour de table.....	4
3	Ouverture de la problématique par Bruno Béguin, Montpellier Métropole	6
3.1	Présentation des méthodes de la métropole de Montpellier, par Bruno Béguin.....	6
3.2	Réactions.....	6
4	Sondage : concepts à préciser	7
	Echanges sur les termes	7
5	Domanialité	8
5.1	Définition	8
5.2	Les données	8
6	Gestion et gestionnaire(s)	10
6.1	Définition	10
6.2	Informations sur les gestionnaires.....	11
7	Les arrêtés	13
7.1	Besoin(s).....	13
7.2	La typologie des arrêtés.....	13
8	Sujets connexes	15
9	Prochains ateliers thématiques	16
10	Conclusion.....	17

1 Animation

Nom, prénom	Unité
Le Bellec Louise	IGN (animation du GT)
Millon Jean-Luc	CEREMA (animation du GT)

2 Rappel du contexte

2.1 Objet du mandat

L'objet du mandat a été rappelé en préambule à cette réunion afin de permettre à tous les participants d'avoir le même niveau d'information. Les éléments relatifs au montage, aux objectifs opérationnels et au planning ont été repartagés avec l'ensemble des participants, certains n'étant pas présents à la première réunion.

Il convient également de rappeler que le périmètre du groupe de travail sera à affiner à mesure des ateliers et est à ce jour à envisager dans une acception très large.

2.2 Rôles de l'IGN et du CEREMA

L'IGN et le CEREMA assument la co-animation du groupe de travail (réunion, communauté Osmose dédiée – en cours de préparation). Le CEREMA dispose d'une expertise métier, l'IGN d'une expertise technique, toutes deux au service des participants du groupe de travail. Enfin, l'IGN et le CEREMA seront en charge de la rédaction des livrables attendus.

2.3 Attentes de la séance

Les ateliers thématiques répondent aux attentes suivantes :

- Initier la mise en place d'une terminologie commune, qui, si nécessaire, fera l'objet de nouvelles discussions dans les ateliers suivants,
- Echanger sur les questionnements, les cas d'usages et les enjeux de la thématique de l'atelier, à savoir l'identification des gestionnaires, la notion de gestionnaire, et les décisions réglementaires relatives à la voirie (arrêtés de circulation),
- Mettre en relief les difficultés rencontrées par les acteurs du secteur.

Les thématiques « identification des gestionnaires » et « arrêtés de circulation » avaient été identifiées par les participants de la réunion plénière du 09/05/2023 comme un thème à traiter en priorité.

2.4 Organisation de la séance

De la même manière que pour l'atelier 1, cet atelier a été construit en partant des définitions liées à la thématique de la séance, pour aller vers l'identification des objets et données communs qu'il faudrait intégrer à un référentiel national.

2.5 Tour de table

Prénom – nom	Entité	Poste / intérêt pour le GT.
Benjamin Drouet	1Spatial	Intervient auprès de collectivités locales et territoriales pour la mise à disposition de solutions pour la gestion des routes et des voiries. Intérêt et acteur pour les questions de référentiel.
Marielle Fauré	Here Technologies	Fournisseur de solution de mobilité. Intérêt pour la mise en œuvre de ce référentiel unique avec des données sur une plateforme unique afin de faciliter la mise à jour des cartes.
Marie Chalmel	IGN	En charge du suivi des spécifications de la BD topo, côté production et du suivi de la collecte en général.
Vincent Janes	ONISR	ONISR est intéressé par la géolocalisation des accidents et par l'identification des gestionnaires.
Aurélie Souvignet	CD Haute-Loire	
Christophe Gruffat	1Spatial	Editeur de solutions sur le référentiel voirie et sur le domaine public. Objectif d'homogénéisation d'un référentiel.
Emmanuelle Detève	Métropole Nice Côte d'Azur	Administratrice de la base de données SIG pour la métropole Nice Côte d'Azur. Intérêt pour les thématiques liées au filaire de voies.
Loïc Arthur	CD 31	Pôle géomatique à la direction des routes au CD Haute Garonne. En charge du référentiel routier. Besoin d'homogénéisation du référentiel routier pour pouvoir communiquer avec les différents outils. Les questions relatives aux gestionnaires et aux arrêtés de circulation rencontrent des difficultés dans les outils.
Martin Schoreisz	CEREMA	En Nouvelle Aquitaine, travail sur un observatoire du trafic routier supporté par le référentiel BD Topo de l'IGN. Enjeu : cohérence entre les données fournies par les gestionnaires et les données attributaires contenues dans la BD topo (notamment en ce qui concerne la domanialité).
Jonathan Jouannet	Métropole Nice Côte d'Azur	Chef de service Géomatique. Producteur de la donnée de référence voirie. Intérêt pour les données en annexe de la route (domanialité etc).

Cédric Blanchard	ANSC	Agence du numérique de la sécurité civile, en charge du développement du futur logiciel de traitement de l'alerte pour les pompiers (NEXSIS). Besoin de formats standards, en tant que consommateur de la donnée.
Amelie Maitrepierre	ANSC	Agence du numérique de la sécurité civile, en charge du développement du futur logiciel de traitement de l'alerte pour les pompiers (NEXSIS).
Jean de Villeneuve	ST(SI) ²	Service des technologies et des systèmes d'information de la sécurité intérieure. Responsable du socle SIG de la sécurité intérieure notamment pour proposer des webservices, des données diverses pour les applications des forces de l'ordre... Besoin de cohérence entre les données et de calculs d'itinéraire. Utilisateur des données de la BD topo.
Jean-Roc Morreale	AITF - métropole européenne de lille	Représentation AITF. A Lille, responsable d'une unité qui a pour charge de maintenir et d'exporter au prestataire la base qui sert aux applications de génération d'arrêtés d'occupation de voirie et de circulation.
Bruno Béguin	Montpellier Métropole	Chef de projet géomatique au pôle Voirie, en charge du référentiel de voies et de l'alimentation des logiciels de gestion de travaux.
Nicolas Godelu	SDIS38	Géomaticien pompiers de l'Isère. Utilisation de la BD topo et prochainement de NEXSIS.
Marc Despres	Bordeaux Métropole	Direction de l'information géographique, en charge du référentiel voies et adresses.
Nicolas Varenne	Bordeaux Métropole	Chef de projet informatique à la direction du programme numérique urbain. Assistance à maîtrise d'ouvrage pour différents métiers autour de la voirie : la gestion patrimoniale ou l'occupation du domaine public, la production d'actes et le service foncier. Intérêt pour la modélisation des objets métier.
Emmanuelle Thomas	CD 73 - Savoie	Appui technique sur l'activité géomatique de l'ensemble de la collectivité. Accompagnement des services de la direction des infrastructures dans la gestion du référentiel routier. Le référentiel routier de la collectivité est basé sur celui de l'IGN (association à l'IGN via l'espace collaboratif). Identification d'écarts entre l'utilisation des termes, notamment de « gestionnaire ».
Claire Tissot	CD 73 – Savoie	Direction de l'infrastructure. Responsable du service exploitation des routes. Prise d'arrêtés de circulation qui reposent sur le référentiel.
Valérie Journet	CD 73 – Savoie	
Michel Travichon	CD 03 - Allier	
Clotilde Carton	CD Loire	Responsable du système d'information géographique au niveau des routes du département de la Loire et responsable du SIR. Intérêt sur les impacts sur les modèles de données. Travail collectif au niveau des CD de la zone Auvergne-Rhône Alpes : afin de normaliser les pratiques et les échanges.
Grégoire Vourc'h	Brest métropole	Service SIG de Brest Métropole et du pays de Brest (103 communes). Dispose d'informations de gestion et d'informations de domanialité sans les avoir nécessairement intégrées au filaire. Cas spécifiques des EPCI ayant pris la compétence en gestion sur une partie des voiries. Intérêt pour la question des arrêtés : difficulté d'en récupérer l'intégralité sur le territoire (accompagné d'un stagiaire en charge des calculs d'itinéraires et d'isochrones).
Aurélié Fonteyne	Ville de Roubaix	Responsable du service SG pour la ville de Roubaix et donc producteur de de la partie données voiries notamment l'intégration des arrêtés de circulation. Intérêt pour échanger ces données.
Magali Noirault	Département de la Charente Maritime - 17	Responsable de la cellule SIG du département, rattachée depuis peu à la direction des systèmes d'information et du numérique. En charge de la mise à jour du référentiel routier, en lien avec le service des routes pour le rattachement des données métiers. Gestion de 6000 km de voies. Remontées vers l'IGN pour les mises à jour. Favorable à un modèle d'échange commun. Outil utilisé : Géo SI Routier.
Aurore Martin	Département de la Charente Maritime - 17	Direction des infrastructures du département de la Charente maritime. Responsable du système d'information routier, en lien avec la cellule SIG pour mettre à jour le référentiel.
Louise Le Bellec	IGN	Co-animateur
Jean-Luc Millon	CEREMA	Co-animateur
Frédéric Bonniot	IGN	Responsable des partenariats et des relations institutionnelles sur la thématique transport.
Dominique Laurent	IGN	Service normalisation

3 Ouverture de la problématique par Bruno Béguin, Montpellier Métropole

3.1 Présentation des méthodes de la métropole de Montpellier, par Bruno Béguin

Le support filaire de voies de la métropole de Montpellier est OSM : cet outil est utilisé pour alimenter le référentiel de la métropole et pour récupérer les contributions des acteurs locaux, notamment du SDIS de l'Hérault. Les données sont intégrées dans l'outil de la métropole par un outil de contrôle et d'import, *Le bon tag*.

Le filaire est millésimé et accessible dans les bases via un outil web qui permet de qualifier la domanialité du filaire de voies :

- Voies de la métropole,
- Voies privées,
- Routes départementales,
- Routes nationales.

Il existe des accords avec le conseil départemental pour savoir qui exploite certaines voies pour des **raisons de continuité du territoire**.

Les mises à jour ont servi d'abord à la mise à niveau de la base de données en 2016 quand la métropole a été créée, associées à des enquêtes sur le territoire (via un prestataire) et à des traitements SIG sur les propriétaires du cadastre.

La mise à jour de la donnée se fait maintenant grâce aux alertes du service foncier qui alerte sur le changement de domanialité d'une voie.

La donnée est diffusée notamment sur l'outil de gestion de travaux : *Littéralis Expert* de *Sogelink*. Cela permet d'autoriser les travaux sur le domaine public (la métropole ne donne pas d'autorisation sur le domaine privé). Ce logiciel permet de restituer la donnée aux instructeurs de travaux, ce qui permet d'avoir des retours de leur part quant à la cohérence de la donnée.

La donnée sert également pour l'urbanisme pour **identifier le nombre de voies privées sur la métropole pour bâtir une stratégie d'intégration dans le domaine public des voies prioritaires**.

La métropole diffuse également sa donnée via **l'open data dans un modèle OSM enrichi** de champs internes, notamment des descriptifs de domanialité.

3.2 Réactions

Le département de Savoie utilise également *Littéralis*. Une limite a été identifiée par les utilisateurs : dans certains cas, il y a **une ambivalence sur le gestionnaire de l'infrastructure (notamment l'entretien de la chaussée) et le propriétaire du foncier**, que *Littéralis* ne permet pas de gérer.

De même, la Savoie rencontre des difficultés pour identifier avec ce logiciel la domanialité des routes départementales dans leur traversée des agglomérations.

La métropole de Montpellier indique une autre limite à l'utilisation de *Littéralis* : une *voie* conforme à la définition attendue dans le logiciel peut être déclarée soit publique, soit privée, or **il peut exister de telles voies incluant des tronçons publics et des tronçons privés**. La métropole de Montpellier a choisi d'identifier dans de tels cas la voie comme publique, pour admettre des permissions de voirie, mais l'instructeur est informé qu'une partie est privée.

5 Domanialité

5.1 Définition

Domanialité :

- Il s'agit de désigner le **propriétaire** de la voie / route. Il n'y a qu'un seul propriétaire par portion de voie, mais il peut y avoir plusieurs propriétaires différents sur une même voie (tout dépend en fait de la définition du concept *voie*).
- La propriété est encadrée par un **acte** (arrêté, transfert de compétences...).
- Le domaine peut être **public** ou **privé** :
 - o Il existe différents domaines publics :
 - Routier, fluvial etc,
 - Sur différents propriétaires autorisés : département, Etat, etc.
 - Les voies du domaine privé peuvent être ouvertes à la circulation.
- **La notion de domanialité n'est pas toujours liée à un cadre géographique.** Est notamment proposé l'exemple du département de l'Allier qui est propriétaire de 5 km de route dans le Puy-de-Dôme : c'est l'Allier qui a construit cette route, qui en est propriétaire.
- En cas de nouvelle voie, le maître d'ouvrage public de l'infrastructure acquiert les terrains pour pouvoir construire. Dans le cas d'acquisitions amiables, les terrains sont **intégrés dans son domaine privé** par l'acte notarié. Après définition par le maître d'ouvrage de l'assiette requise par l'infrastructure, celle-ci est **intégralement versée dans le domaine public adéquat**. Les surfaces non requises peuvent ensuite être transférées si justification à un autre domaine public, ou aliénées et revendues, mais ces actions ne sont pas instantanées.
- Au niveau opérationnel, les éléments garantissant la complétude de l'assiette requise par l'infrastructure ne sont pas toujours disponibles pour les services en charge de son intégration dans le domaine public.

Précisions sur la distinction domaine privé / public

Un cas particulier est remonté (par plusieurs participants) : celui des voies dans le domaine public, avec une domanialité publique mais sur des terrains privés. Cette situation existe mais semble liée à des problèmes de mise à jour ou être le signe d'une carence de régularisation, de contentieux. Elle n'en reste pas moins devoir être gérée dans une base d'informations.

A l'inverse, il peut y avoir des **domaines privés, utilisés comme un espace public ouvert à la circulation publique**, mais qui restent des espaces privés.

Les participants indiquent utiliser alors différentes sources, notamment le cadastre, pour identifier ce qui relève du domaine privé (dans une parcelle cadastrale) et ce qui relève du domaine public (hors parcelle).

A noter : **les collectivités ont leur propre domaine privé** (par exemple voies d'accès).

5.2 Les données

Sondage : Vos systèmes d'information comportent-ils des informations domaniales ?

Oui	70% (14)
Non	20% (4)
Je ne sais pas	10% (2)

Sondage : Si oui, les données domaniales que vous utilisez dans votre métier concernent :

- **Le domaine public routier d'au moins une collectivité ? (Etat, département, métropole, commune)**
- **Au moins un autre domaine public ? (maritime, fluvial, ferroviaire, militaire...)**
- **Des propriétés privées ? (y compris d'organismes publics)**

A. Le domaine public routier d'au moins une collectivité ? (Etat, département, métropole, commune)	56% (14)
B. Au moins un autre domaine public ? (maritime, fluvial, ferroviaire, militaire...)	12% (3)
C. Des propriétés privées ? (y compris d'organismes publics)	32% (8)

Les besoins d'informations sont précisés :

- Il existe un besoin de connaissance y compris du domaine privé pour la gestion de la route, notamment des questions **d'électricité** et de **réseau d'éclairage urbain** (cela peut concerner des quartiers complets).

- Le besoin d'identification du domaine privé existe également en ce qui concerne les **travaux** : les réseaux tiers contactent les services publics qui leur donnent des prescriptions indiquant ce qu'elle ferait si le domaine concerné était public (même si les services publics ne sont pas habilités à donner des permissions).
- Il est également nécessaire de connaître les **domaines des grands organismes privés** (bailleurs sociaux, organismes d'aménagement du territoire...)
- Côté SDIS, le besoin évoqué est celui du **nommage des voies privées et de leur inscription dans la BAN**. (note : dans certains cas, les voies privées peuvent être dénommées par les communes)

Sondage : Comment modélisez-vous l'information de propriété dans votre métier ?

A. Cartographiquement, par des surfaces et des attributs	25% (7)
B. Cartographiquement, par des lignes et des attributs	74% (20)
C. Cartographiquement, mais autrement	0% (0)
D. Sans cartographie	0% (0)

Sondage : Si vos informations de domanialité sont cartographiées, les appuyez-vous sur un support générique ?

A. Sur un plan topographique de corps de rue (~ 1/200ème)	20% (6)
B. Entre deux abscisses curvilignes d'un référentiel routier linéaire connu (Point-Repère + abscisse, adresse postale + abscisse...)	34% (10)
C. Sur le cadastre communal	13% (4)
D. Sur une carte à grande échelle type BD TOPO (~ 1/10000ème)	13% (4)
E. Sur une image raster type carte de randonnée (~1/25000ème)	6% (2)
F. Sur une carte à moyenne échelle type BD Carto (~ 1/100000ème)	0% (0)
G. Sur un autre support	10% (3)
H. Sur aucun support	0% (0)

Les échanges précisent que le SIG permet de choisir le fond de plan (notamment des orthophotos, non mentionnées dans le sondage), voire qu'il est possible d'utiliser différents supports en même temps.

Par ailleurs, certains SI ne proposent que les éléments concernant la domanialité de la collectivité : ainsi, dans le SI de l'Allier, seules les données du domaine public du département apparaissent.

Cas particuliers

- Il existe un cadre légal qui définit le domaine public et il est possible d'**avoir des éléments privés sur le domaine public** : les textes législatifs sont à prendre en compte (par exemple sur la constitution de droits réels).

6 Gestion et gestionnaire(s)

6.1 Définition

Gestion :

- Il s'agit d'une **question de compétence d'intervention** : qui intervient sur la route dans tel et tel cas ?
- La gestion peut être encadrée par une **convention si le gestionnaire et le propriétaire sont différents** (ou au titre du pouvoir de police pour les maires, par exemple pour la signalisation).
- Une distinction est à faire entre « **en agglomération** » et « **hors agglomération** » :
 - o Une route en agglomération :
 - le maire détient le **pouvoir de police**, notamment au niveau de la circulation ;
 - L'Etat et les départements gardent la charge de la gestion et de l'entretien de leurs chaussées ;
 - Les trottoirs, la signalisation vont faire l'objet de convention.
 - o Hors agglomération, généralement le gestionnaire a le pouvoir de police, et la domanialité et la gestion sont souvent similaires (Etat ou conseil départemental) – à l'exclusion des cas des ouvrages concédés.
- Le gestionnaire est en charge de l'entretien de la voie. Cependant, **l'entretien recouvre différentes réalités qui peuvent être réparties entre différents gestionnaires** : déneigement, ouvrages d'art, revêtements de chaussée... Il peut donc y avoir plusieurs acteurs simultanés, les périmètres d'intervention et missions de chacun étant figés par voie conventionnelle.
 - o L'exemple proposé est celui des passages supérieurs et inférieurs sur autoroute : la répartition des rôles est fixée par une convention entre la société d'autoroute, le propriétaire Etat et le gestionnaire du passage.
- Une autre question soulevée est celle de la **temporalité** : il existe une période de latence entre la décision de remettre à la gestion d'une voie d'un acteur à un autre et l'arrêté qui sanctionne cette décision. Le département de l'Allier livre son fonctionnement :
 - o Lorsqu'il s'agit de déclassement de routes nationales, l'arrêté est attendu avant de prendre la charge de la gestion.
 - o Lorsqu'il s'agit de voies nouvelles, le département est gestionnaire dès la mise en service mais l'incorporation dans le domaine peut prendre plus de temps car nécessite des arrêtés d'intégration (impliquant des documents spécifiques).

Précisions sur les besoins relatifs à la gestion

En cas **d'accident sur la voirie**, il est nécessaire de connaître le gestionnaire. Dans le cadre de NEXSIS, un système de gestion des partenaires sera mis en place, au-delà de la gestion de la route (l'information sur le gestionnaire ne sera pas portée par la donnée « route »). L'objectif est de pouvoir prévenir automatiquement tous les partenaires concernés : réseaux de gaz, d'électricité...

Une des difficultés identifiées est celle de l'identification des gestionnaires sur les **échangeurs**.

Le cas des ouvrages d'art

L'Etat applique une règle sur les ouvrages d'art : le gestionnaire d'un ouvrage d'art est celui qui a la **voie portée** par l'ouvrage. Il peut y avoir des cas différents, dont les dispositions sont alors précisées dans la convention.

Dans le cas où deux domaines se superposent via un ouvrage d'art, la gestion de l'ouvrage est donc à la charge du gestionnaire de la voie portée mais pour assurer l'entretien, il est en général amené à établir des conventions, ou des accords avec l'autre gestionnaire (exemple proposé : le passage supérieur d'une voie départementale sur autoroute : des accords entre gestionnaires seraient nécessaires afin de permettre le bon entretien de l'ouvrage, la sécurité des agents et celle des usagers de l'autoroute).

Au niveau numérique, s'il y a une convention, il est possible de l'annexer à l'ouvrage. La difficulté réside dans les cas où on ne dispose pas de la convention.

L'établissement des conventions

Existe-t-il des modèles de convention ? Oui au niveau de l'Etat : il existe des conventions-types avec RRF par exemple. A priori non dans les autres cas, mais les conventions se ressemblent plus ou moins. Il serait intéressant de se renseigner pour identifier les informations communes ou les typologies de conventions².

Les rétablissements de voirie

L'Etat considère que la voirie existait, il la rétablit donc sur un nouveau tracé (en fonction de son projet). Un cas typique est celui de la voie dite « de désenclavement ». À partir du moment où la voie est mise en service, il est considéré qu'elle appartient au gestionnaire de la voie initiale.

² Les participants sont invités à déposer sous Osmose (dans la salle dédiée à cet atelier) les modèles dont ils disposent.

Les échanges sur ces questions de terminologie seront poursuivis dans le cadre de la communauté Osmose.

6.2 Informations sur les gestionnaires

Sondage : Vos systèmes d'information indiquent-ils :

- **Les gestionnaires de routes ?**
- **D'autres gestionnaires ?**
- **Les deux ?**

A. Les gestionnaires de route ?	66% (10)
B. D'autres gestionnaires ?	0% (0)
C. Les deux ?	33% (5)

Les participants précisent que leurs SI indiquent généralement une **entité**, sauf pour les SDIS qui disposent d'un **contact** (et même plusieurs contacts).

La Savoie précise son mode de fonctionnement : la notion de gestionnaire n'est pas reportée sur un référentiel routier commun. Chaque couche métier a sa propre définition géométrique : il va y avoir des linéaires spécifiques au déneigement routier et des linéaires spécifiques à la gestion des enrobés par exemple. Donc l'identité du gestionnaire va être définie sur X couches de données métiers (qui s'appuient toutes sur le même référentiel).

Sondage : Comment modélisez-vous dans votre SI métier le périmètre d'un gestionnaire ?

A. Cartographiquement, par des surfaces et des attributs	21% (3)
B. Cartographiquement, par des lignes et des attributs	71% (10)
C. Cartographiquement, mais autrement	0% (0)
D. Sans cartographie	7% (1)

Sondage : Si vos informations de répartition de gestion sont cartographiées, les appuyez-vous sur un support générique ?

A. Sur un plan topographique de corps de rue (~ 1/200ème)	20% (5)
B. Entre deux abscisses curvilignes d'un référentiel routier linéaire connu (Point-Repère + abscisse, adresse postale + abscisse...)	29% (7)
C. Sur le cadastre communal	12% (3)
D. Sur une carte à grande échelle type BD TOPO (~ 1/10000ème)	12% (3)
E. Sur une image raster type carte de randonnée (~1/25000ème)	8% (2)
F. Sur une carte à moyenne échelle type BD Carto (~ 1/100000ème)	4% (1)
G. Sur un autre support	12% (3)
H. Sur aucun support	0% (0)

Plusieurs départements précisent que les conventions de gestion ne sont pas systématiquement bien remontées dans les SIG et que les agents routiers du terrain maîtrisent l'historique, y compris lorsqu'il y a plusieurs gestionnaires de voirie sur un même tronçon (travaux, déneigement, élagage...). Il n'y a donc pas de source commune et pérenne permettant de disposer de l'information.

Une distinction est à faire entre :

- Le transfert de responsabilités sur un réseau par un gestionnaire,
- La sous-traitance de certaines activités via des baux d'entretien ou d'exploitation.

La même distinction apparaît par exemple entre :

- **Gestionnaire**
- **Exploitant**

Le critère à prendre en compte est : vers qui un tiers peut-il se retourner ? C'est l'information qui est souhaitée. C'est le gestionnaire officiel qui reste responsable.

Face à la diversité des modes de gestion du modèle de données en fonction des besoins de chaque producteur de données voirie, il pourrait être pertinent de trouver un dénominateur commun et aller au-delà de ce qu'offre le

Fantoir : il est demandé d'avoir pour **chaque voie un identifiant national** et une dénomination de voie certifiée par la commune, et disposer ainsi d'une base unique.

Ces distinctions et propositions pourront faire l'objet d'une discussion dans la communauté Osmose dédiée.

7 Les arrêtés

7.1 Besoin(s)

Sondage : La connaissance des arrêtés de circulation est-elle utile à votre activité ?

Très utile	100% (19)
Un peu utile	0% (0)
Pas vraiment utile	0% (0)
Inutile	0% (0)

Globalement, il y a 2 enjeux pour la publication de ces arrêtés : porter à connaissance auprès du grand public et calcul d'itinéraires.

Sondage : Quelles informations réglementaires concernent directement votre activité ?

A. Statut particulier de la route (autoroute, voie express, déviation) : restrictions d'accès à certaines catégories de véhicules / Restrictions d'accès des riverains	10% (13)
B. Restrictions d'accès aux grands ponts et tunnels	10% (13)
C. Viabilité hivernale	8% (11)
D. Restrictions de gabarits et de poids	10% (13)
E. Restrictions de voies à certaines catégories de véhicules	11% (14)
F. Limitations de vitesse, globales ou par voie de circulation	9% (12)
G. Sens uniques	7% (9)
H. Schéma directeur national de signalisation de direction (liaisons vertes)	3% (4)
I. Schéma directeur local de signalisation de direction (liaisons blanches)	3% (4)
J. Statut de Route à Grande Circulation	8% (11)
K. Itinéraires de transport exceptionnels	7% (10)
L. Restrictions de transport de matières dangereuses	5% (7)
M. Restrictions de transports de grume	1% (2)
N. Restrictions en rapport avec l'agriculture	0% (1)
O. Autres	1% (2)

7.2 La typologie des arrêtés

Il est précisé qu'il est important de distinguer les arrêtés permanents des arrêtés temporaires. Les propositions du sondage sont liées à des arrêtés permanents.

Les arrêtés temporaires

Les **arrêtés temporaires** autorisent des dispositions d'exploitation transitoires demandées par le gestionnaire et ont une durée limitée dans le temps. Ils n'ont pas nécessairement vocation à être partagés car ils sont très nombreux, hétérogènes et non informatisés. Il est très difficile de les exploiter. Certaines collectivités transmettent des compilations des informations de perturbation aux éditeurs etc.

Toutefois, les SDIS ont besoin des informations sur les arrêtés temporaires pour savoir quelles routes sont coupées et quelles casernes peuvent intervenir.

Les besoins concernent aussi les calculateurs d'itinéraires en raison des impacts que peuvent avoir les arrêtés de vitesse, les interdictions de tourner à gauche etc.

Bordeaux Métropole indique avoir créé des **indicateurs de perturbation de circulation**, avec différents niveaux en fonction de l'impact sur la circulation, pour indiquer l'existence d'un arrêté de circulation temporaire.

La difficulté à transmettre de l'information en temps réel réside aussi dans **la mise en œuvre des arrêtés sur le terrain** : en effet, une entreprise qui doit intervenir sur une chaussée va demander un temps d'arrêt de la circulation

plus long que le temps réel des travaux. Donc l'impact sur la circulation peut être identifié sur une période de trois semaines mais n'être effectif que quelques jours.

Les arrêtés permanents

Il existe une grande hétérogénéité au niveau des **arrêtés permanents** :

- Certains sont égarés
- Certains datent de plusieurs dizaines d'années, et cela implique un travail de toilettage :
 - o les PR sont parfois obsolètes ce qui rend ces arrêtés attaquables,
 - o il existe des écarts entre les arrêtés et la signalisation, et à l'inverse, on trouve des restrictions qui n'ont pas d'arrêté,
 - o tous les arrêtés n'ont pas été identifiés.
- Certains n'existent que sous forme de scan, non présents dans le SIR, et la géolocalisation des actes est nécessaire pour l'intégration (mais coûteuse et fastidieuse).
- Quelques ordres de grandeur ont été communiqués : dans le département de la Loire, il y a environ 850 arrêtés permanents sur l'ensemble du réseau, la Ville de Roubaix en dénombre 2600 (depuis 1980, et hors archives), Bordeaux 12000...

8 Sujets connexes

Certains sujets nécessiteront un traitement complémentaire :

- La distinction entretien et exploitation
- La police de la conservation (relative à l'entretien du patrimoine, à sa conservation dans le temps et à la sécurité des usagers)
- Les demandes d'alignements
- Le pouvoir de police
- Le lien entre l'arrêté et les objets géographiques : est-ce un lien sur le linéaire de voie, sur une surface, sur un ponctuel ?

9 Prochains ateliers thématiques

Les ateliers thématiques reprendront à la rentrée de septembre.

10 Conclusion

Les données liées à la domanialité sont nécessaires pour la gestion des arrêtés, qu'il s'agisse du domaine privé ou public.

Le propriétaire d'une voirie n'en n'est pas nécessairement le gestionnaire. Une ou plusieurs personnes morales impliquées dans la gestion de la voie peuvent donc être identifiées. Cette potentielle multiplicité d'acteurs sur un même tronçon est à prendre en considération pour la constitution du référentiel.

On constate parfois des écarts entre la décision et la publication d'un arrêté, mais également des difficultés de mise en conformité réglementaire ou de mise à jour des données.

Les arrêtés peuvent être temporaires ou permanents. Nécessaires pour les calculs d'itinéraires, il n'est pas toujours simple d'en avoir la connaissance (documents anciens, non adéquation du terrain et de l'arrêté, temporalité de certains arrêtés...). Une normalisation des pratiques serait assurément bénéfique.