

Direction interdépartementale des Routes Atlantique

Rapport général

Octobre 2005



Organisation cible de la DIR Atlantique

Le présent rapport vise à expliciter les principes présidant à la mise en place d'une Direction Interdépartementale des Routes à Bordeaux couvrant le réseau national structurant de l'inter-région Atlantique, inclus dans les régions Aquitaine et Poitou Charentes.

Le choix d'une organisation interrégionale doit permettre de répondre aux principes essentiels de prise en charge des missions d'entretien, d'exploitation et de modernisation du réseau structurant national non concédé :

- exploiter le réseau par grands itinéraires
- prendre en charge la maîtrise d'œuvre des grands travaux routiers en réponse à la commande de la maîtrise d'ouvrage en DRE, afin d'assurer dans la durée la conduite des projets dans le respect des coûts et des délais

L'organisation proposée pour la DIR Atlantique répond à ces impératifs et s'attache à une compacité de sa structure de façon à obtenir :

- une plus grande efficacité au vu de la taille en tirant parti du recentrage sur des activités déterminées.
- un bon développement des compétences par la professionnalisation des fonctions et l'émergence de métiers qualifiants

Les choix d'organisation retenus ont été présentés et débattus avec les organisations syndicales, les DDE et transmis aux préfets de région pour avis.

Rappel du réseau en charge par la DIR Atlantique

Le réseau dont la DIR Atlantique a la charge s'organise autour de la liaison Nord Sud RN 10- A63 non concédée entre Poitiers (échangeur autoroute A10 Poitiers Sud) jusqu'en limite de concession avec l'autoroute A63. A cet axe s'ajoute la RN 134 entre Pau et le Somport, via Oloron et la vallée d'Aspe. Cet itinéraire inclut les rocades de Bordeaux, auxquelles se greffent les RN 89 vers Libourne et l'autoroute A 660.

La desserte du littoral Atlantique vient le compléter avec la desserte de la Rochelle par les RN 248 et 11 d'une part et la RCEA entre Royan et l'est d'Angoulême à Chasseneuil sur Bonnieure ; le report de la limite entre DIR à la frontière départementale est de la Charente avec la Haute Vienne, reste posé mais n'est pas favorable pour la DIR Centre Ouest basée à Limoges.

Cet ensemble totalise environ 750 km dont 50 de voies rapides urbaines.

La consultation des conseils généraux sur le projet de décret de constitution du réseau routier national structurant a mis en évidence trois points principaux.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

- Incorporation des rocade de la Rochelle dans le réseau national et à titre temporaire dans l'attente de la réalisation de l'autoroute A 831 de la RN 137 entre la Vendée et Rochefort, en Charente maritime.
- Dans les Landes, maintien dans le réseau de la RN 124 entre St Géours de Maremme et Mont de Marsan, à compléter d'ailleurs avec une portion départementale au delà jusqu'à la future A65 (le tout incluant la rocade de Mont de Marsan) pour assurer une liaison Bayonne Mont-de-Marsan et à terme vers Agen et mailler les autoroutes A 62, A63, A64 et A65. Il semble à ce jour peu probable que la RN 124 soit reprise dans le RRN structurant.
- Affichage du projet de liaison directe de l'A650 entre Pau et Oloron, dans les Pyrénées Atlantique, dans le prolongement de la future autoroute A65.

Seuls les points 1 et 3 ont été pris en compte par le Ministre ainsi qu'il a été affiché lors de la conférence de presse du 25 juillet 2005 et intégrés au projet de décret en cours d'examen au Conseil d'Etat. C'est sur cette base que sont dimensionnés les services et moyens nécessaires à la future DIR Atlantique.

Par ailleurs, doivent être signalés trois points particuliers, concernant le présent réseau routier Etat, n'entrant pas dans le dimensionnement de la DIR mais qu'il importe de spécifier préalablement.

Le Conseil Général des Landes entend retarder autant que possible le transfert des RN et en particulier de la RN 124 entre Mont de Marsan et St Géours, c'est à dire à l'échéance de 2008 le plus vraisemblablement. Il est proposé que les moyens correspondants restent en DDE sans intégration à la DIR en phase temporaire.

L'entretien et l'exploitation de la future déviation d'Aire sur Adour de la RN 134 n'est pas pris en compte. Ses travaux démarrent et elle devrait être livrée à la fin 2006. Elle a vocation à intégrer la concession future de l'A 65, dont le concessionnaire sera connu avant l'été 2007. A ce jour son exploitation en phase provisoire ne fait pas partie du cahier des charges de concession et reste à la charge de l'Etat ; mais ce point sera à révoquer lors de la mise au point du contrat de concession. En tout état de cause, si l'Etat devait la prendre en charge ce serait sur les mêmes principes que ceux prévalant pour la RN 124.

Il a été acté par le Ministre que le transfert de la RN 137 (route bidirectionnelle de faible longueur 17 km, dont la traverse de Marans) au nord de la Rochelle ne serait effectif qu'à l'issue du processus soit au 1/1/2008. En phase transitoire, il semble difficile que l'entretien et l'exploitation de cette RN soient assurées par la DDE qui ne disposerait plus des moyens de pilotage d'une telle section, ni d'ailleurs par la DIR qui ne la porterait qu'une année. La recherche d'une solution conventionnelle avec le CG 17 serait à envisager.

Conduite de la réflexion

La mise en place de l'équipe de préfiguration, composée de 8 personnes à ce jour a permis de traiter de l'organisation de la future DIR en s'attachant dans un premier temps à établir un état des lieux et à identifier les enjeux d'entretien, d'exploitation et de modernisation du réseau de la DIR Atlantique.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Dans un deuxième temps, ont été identifiés les éléments de stabilité et les options possibles dans l'organisation de la DIR. Trois scénarios particuliers ont été cernés concernant le pilotage de l'entretien et de l'exploitation, l'organisation de l'ingénierie routière sur les grands travaux, et la localisation des CIGT, entités chargés de la gestion du trafic et de l'information en lien avec le CRICR. La présentation et l'analyse de ces scénarios sont disponibles sur la page intranet consacrée à la DIR dans le site de la DRE Aquitaine.

L'examen de ces scénarios a conduit à stabiliser un organigramme cible définissant les constituants majeurs de la DIR et leur localisation générique. La validation de ces dispositions débouchera sur une phase suivante de mise au point détaillée de l'organisation, notamment par la définition précise des attributions de chaque unité, y compris dans leur délimitation et dans les rapports avec les autres unités de la DIR. Il en est de même des localisations plus fines, de la composition de chaque unité, définie par catégorie de personnels avec les fiches de postes, des aspects matériels et budgétaires nécessaires à chaque unité ; tous éléments destinés à en préparer la mise en place effective 2006 en lien avec les DRE et les DDE.

Ce travail conjoint avec les DDE - outre leur association à la construction ci-dessus dans un processus bilatéral DDE par DDE- porte évidemment sur la concertation avec les représentants syndicaux et l'information du personnel. Les principes directeurs de la concertation avec les OS sont détaillés ci-dessous.

Eléments essentiels et enjeux sur le réseau

La connaissance du réseau, des organisations et moyens actuels des DDE, se fait sur la base d'un cadre commun aux DIR.

Les enjeux principaux

En matière d'entretien et d'exploitation du réseau les enjeux portent principalement sur :

- la gestion de la RN 10 avec trafic lourd très élevé, chaussées très fortement sollicitées et problèmes de stockage hebdomadaire des PL en fin de semaine et d'exploitation en cas de fermeture de la frontière espagnole.
- les rocade et autoroutes de Bordeaux, très chargées saturées à l'heure de pointe, le travail de nuit y est quasi systématique pour les travaux conduisant à réduire le nombre de voies circulées.
- l'accessibilité au tunnel du Somport via la RN 134; avec une viabilité hivernale sensible et avec la surveillance et l'entretien des murs de soutènements et tunnels en vallée d'Aspe
- les difficultés propres à l'arrivée sur Royan de la RCEA (RN 150) en période estivale.

Pour ce qui est de la modernisation du réseau, sans évoquer des opérations plus localisées, les enjeux se regroupent autour de trois grands secteurs classés par ordre croissant d'importance des travaux, mais avec des complexités particulières pour les deux premiers :

- L'aménagement entre « Pau » (A65) et Oloron, via l'A650, se poursuivant avec celui de la RN 134 dans la vallée d'Aspe ; il s'agit d'assurer la continuité entre l'autoroute A65 et son débouché à l'aval du tunnel d'Arbus au niveau de Pau sud-ouest et le contournement d'Oloron et des

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

aménagements qualitatifs en vallée d'Aspe, crèneaux à trois voies, déviations ponctuelles. La pression de l'Espagne et de la région Aragon pour l'aménagement de cet axe ne fera que croître. L'enjeu immédiat réside dans la viabilité et la praticabilité de l'itinéraire en permanence et par voie de conséquence à identifier les opérations prioritaires s'affranchissant des fragilités actuelles en termes de soutènements et d'instabilité de falaise.

- Les rocade de Bordeaux, la mise à deux fois trois voies de la rocade ouest, l'achèvement de la mise à 2 voies de l'A660, l'aménagement de la RN 89 vers Libourne. La saturation de la rocade les difficultés récurrentes sur les axes cités conduisent à envisager ces travaux à court-moyen terme.
- La réalisation de la RCEA et l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RN 10 correspondant grossièrement à la moitié de l'activité prévisible à terme. L'aménagement de la RN 10 est très largement avancé et ne resteront que des sections bidirectionnelles isolées qu'il conviendra d'engager. Quant à l'aménagement de la RCEA, il fait partie d'un plan spécifique d'aménagement du réseau national, portant particulièrement en région Poitou Charente, sur le désenclavement de la façade Atlantique et du secteur de Royan en particulier.

Le cas particulier des parcs

En avril 2005, le directeur des Routes et le directeur du Personnel ont demandé aux préfigurateurs de bien identifier la commande potentielle à passer aux parcs de l'Equipement (hors évolution de leur statut juridique) et de mettre en évidence les besoins de compétence au sein des DIR qui ne peuvent être satisfaits que par des agents à statut OPA.

A ce stade de la réflexion et dans l'attente des conclusions définitives du rapport Courtial et des suites que lui réservera le Ministre de l'Equipement, la DIR Atlantique se situera dans la continuité de la commande actuelle aux parcs de l'Equipement, notamment sur :

- Location flotte véhicules et engins TP et viabilité hivernale
- Viabilité hivernale avec renfort vers les CEI sous contrainte forte (notamment en vallée d'Aspe)
- Réparation de glissières de sécurité
- Marquage en peinture son renouvellement
- Appui pour le fauchage et les dépendances vertes
- Contrôles qualité et prestations de Laboratoire

Il est possible d'étendre cette commande, selon les caractéristiques des parcs et des opportunités techniques se présentant, au regard de leur environnement politico-économique. Sur certaines activités au caractère saisonnier (comme l'appui à la viabilité hivernale), elles permettent de compléter d'autres activités assurant ainsi le plein emploi sur l'année (fauchage, glissières...).

Les compétences minimales dont devrait se doter la DIR Atlantique en interne avec des personnels de statut OPA, dans ses activités propres, correspondent à ce jour à l'entretien des PMV et équipements dynamiques d'exploitation, ainsi qu'à l'éclairage public des Rocades de Bordeaux.

Les travaux menés au niveau de la DIR Atlantique, avec les parcs de sa zone, se basent sur la continuation d'une commande aux Parcs de la part de l'Etat avec les évolutions prévues par le rapport du CE Courtial, en souhaitant pouvoir conventionner au besoin avec le CG. Trois hypothèses de travail ont été envisagées : réduction de l'activité et commande a minima, statu quo, extension de l'activité.

Les choix d'organisation de la future DIR

L'organisation cible s'appuie à présent sur un réseau routier national structurant stabilisé et sur une délimitation quasi définitive des DIR entre elles, notamment en Charente avec une limite à Chasseneuil sur Bonniere pour la partie exploitation, et en limite départementale pour l'ingénierie routière sur la RCEA.

Chacune des trois grandes parties ci après fait l'objet d'un rapport particulier joint en annexe, qui en détaille et précise les tenants et aboutissants.

Entretien et exploitation de la Route

L'organisation sur le terrain des fonctions d'entretien et d'exploitation de la Route

L'organisation en matière de CEI et de localisation des unités d'exploitation obéit à une logique de proximité des infrastructures à gérer en suivant à la fois une maille de 40 à 50 km de distance entre CEI et en s'attachant à réutiliser les implantations actuelles si possible, et dans un second temps à les localiser sur des points d'échange et à proximité de localités de taille suffisante.

En région Poitou Charentes la proposition se base sur les réflexions initiées par la DRE et établies conjointement entre les RGR des quatre départements, (le rapport figure sur l'hébergement intranet de la mission, au sein du site de la DRE Aquitaine).

Cette organisation est en réalité nouvelle étant entendu que trois DDE sur quatre sont sous le régime de l'article 6. Ne sont pas dans ces DDE identifiées les équipes intervenant sur le réseau national, sauf en ce qui concerne le CEI de Chagnolet traitant des Rocades de La Rochelle.

Par ailleurs sa constitution progressive à deux fois deux voies conduit également à recomposer l'organisation des CEI en s'affranchissant des sites actuels.

En définitive les localisations préconisées sont les suivantes :

RN 10	4 CEI, Couhé, Mansle-Ruffec, Angoulême (mixte avec RCEA), Monlieu La Garde
RN 11-248	1 CEI à La Rochelle avec un point d'appui à Mauzé sur Mignon
RN 141-RN 150 (RCEA)	3 CEI à Saintes et Cognac-Jarnac, et celui d'Angoulême déjà cité

En région Aquitaine, l'existant en termes de localisations répond bien aux obligations et niveaux de service de l'exploitation et de l'entretien routier. Ces CEI sont opérationnels aujourd'hui et pour trois d'entre eux nécessitent des travaux d'adaptation plus ou moins conséquents.

Ils sont complétés dans les Pyrénées Atlantiques par deux centres existants de VH au col du Somport et aux Forges d'Abel en haut de vallée.

La localisation des CEI est la suivante :

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Sur les rocades de Bordeaux : 3 CEI à Lormont, Villenave d'Ornon et Mios

Sur la RN 10 sud 2 CEI à Labouheyre et Castets

Sur la RN 134 2 CEI à Oloron et Bedous, avec le maintien dans l'immédiat du point d'appui de Lescar (ou éventuellement Gelos) pour la RN 134 au sud de Pau en attente de la réalisation de l'A 650 ; sont intégrés les deux centres de viabilité Hivernale du Col du Somport et des Forges d'Abel.

En matière d'unités d'exploitation :

- Un district à Angoulême pour gérer la RN 10 et le nœud Angoumois avec quatre CEI
- Un district à Saintes pour la partie sud de la RN 10, la RCEA ouest et la RN11-248, avec trois CEI et un point d'appui
- Un district unique pour les rocades de Bordeaux ; cette entité est à envisager à court-moyen terme à l'occasion de la mise en concession de la RN 10-A63 ou des travaux à engager dans le cadre de la mise à deux fois trois voies de la rocade ouest de Bordeaux. Les CEI Girondins seront regroupés dans un seul district en lieu et place de ceux instaurés sur la base actuelle.

En attendant les deux unités actuelles de Lormont et Villenave seront maintenues telles quelles. A court terme, les structures présentes sont sans doute un peu surdimensionnées quoique les enjeux urbains et le trafic très élevé sur les rocades et autoroutes urbaines autour de Bordeaux justifient en première phase la correspondance entre district et CEI.

- Un district commun pour le CEI de Mios et les deux CEI Landais, bâti à partir de la structure de la subdivision Autoroutes actuelle de Mios. Il présenterait l'avantage de bien coordonner l'exploitation de la RN 10 au delà de la périphérie de Bordeaux. Cette entité sera reconsidérée lors de la mise en concession citée ci-dessus, avec le départ de la RN 10 au delà de l'échange avec l'A660. Ce qui ne sera pas transféré au futur concessionnaire de l'A63 sera regroupé avec le district de Bordeaux ci-dessus qui comprendra trois CEI (Villenave, Lormont et celui de Mios).
- Un district pour la RN 134 (cf cas particuliers) avec intégration dans une division polyvalente IR et exploitation, dans un dispositif original adapté à la configuration de montagne de l'axe. Sa localisation devrait se situer à Oloron de manière pérenne dès la phase transitoire. Il comprend deux CEI et un point d'appui.

Est récapitulée en annexe la situation immobilière pour les CEI, seuls 5 centres (les 3 de Bordeaux, La Rochelle, Labouheyre) correspondant aux exigences d'entretien et d'exploitation du réseau structurant à ce jour. Pour les autres implantations les locaux sont ou vétustes ou bien mal positionnés. En attente de la réalisation des nouveaux centres, il semble opportun de constituer et de positionner sans tarder leurs équipes sur des implantations définitives (ou provisoires proches...) et dans les locaux temporaires au besoin.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Les estimations faites pour les CEI conduisent dans une première approche à formuler un besoin global nouveau (non compris moyens déjà budgétés sur opération engagées, pour lesquelles les CP sont en attente) :

Implantations provisoires (hors foncier, et travaux de pré-aménagement)	152 000 €
Création et remise à niveau des CEI	19 250 000 €

Pilotage de l'entretien et de l'exploitation

L'organisation envisagée sur la base de 3 niveaux hiérarchiques s'appuie sur une direction d'exploitation, placée au niveau direction. Cette direction pilotera directement les districts, dont est affirmé le rôle de responsabilité locale directe sur la partie de réseau dont elles ont la charge.

Un service politique routière sera l'appui technique et fonctionnel à la direction d'exploitation. Ce service conduira globalement la déclinaison et la mise en œuvre des politiques d'entretien, sera le point d'appui pour le pilotage des actions de terrain et par conséquent le lieu de leur synthèse et mise en cohérence. Ce service, basé à Bordeaux, comprendra les unités suivantes :

- maîtrise d'ouvrage de l'entretien et exploitation de la route
- cellule opérationnelle entretien routier, mise en œuvre des politiques de l'entretien et exploitation de la route
- un bureau d'études de l'ingénierie de l'entretien de la route et de la sécurité routière
- cellule des ouvrages d'art, avec un point d'appui spécifique « Murs » à Pau
- CIGT avec ses deux PC opérationnels

La responsabilité des districts portera en particulier sur les points suivants :

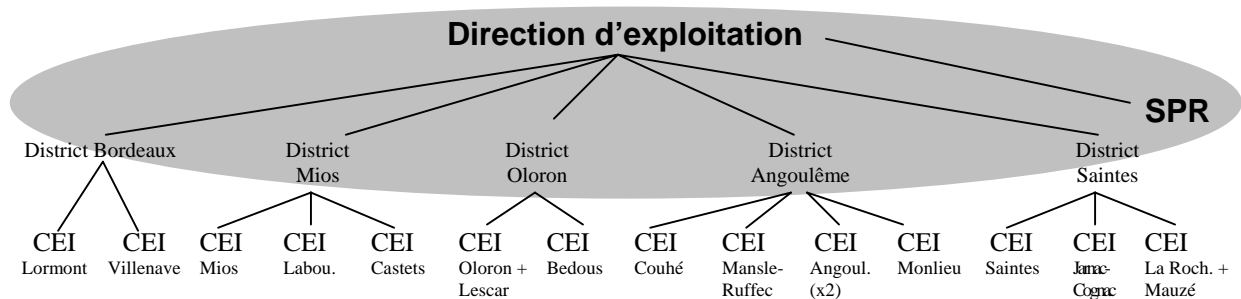
- La traduction opérationnelle de la politique d'entretien et exploitation de la route sur son secteur, la contribution à la surveillance du réseau et sa connaissance.
- L'encadrement direct et l'organisation du travail des CEI,
- La conduite des opérations de gros entretien
- La gestion du domaine routier
- L'exploitation et les chantiers sous circulation
- Le rôle de maître d'œuvre des travaux de gros entretien
- La gestion de trafic et l'appui aux DDE et donc aux préfets en gestion de crise sur le réseau de la DIR ; en tant que de besoin elles pourront également apporter leur expertise sur la coordination technique dans ce cadre.
- Un appui et conseil aux DDE en matière d'aménagement routier

Dans cette organisation, hormis les deux entités de Bordeaux à court terme, les districts ont vocation à être tenus par des ITPE.

De ce fait l'organigramme est très compact et chacun des trois niveaux hiérarchiques jouant un rôle bien identifié :

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

- La direction d'exploitation et le service politique routière pilotent globalement le domaine et les activités correspondantes, disposant des cellules de portage et de pilotage de l'entretien et de l'exploitation de la route
- les districts conduisent l'action de terrain
- les CEI mettent en action et réalisent les opérations prévues



Les CIGT

Le rôle des CIGT se décompose en deux missions principales : premièrement, le suivi en temps réel du trafic, le traitement des remontées d'incidents et dysfonctionnements en termes d'exploitation, le suivi des interventions des unités d'exploitation, l'information du CRICR, et la gestion des crises routières. Secondement, en temps différé le CIGT assure un rôle d'ingénierie de trafic, tant pour l'analyse des données à froid que pour la préparation des plans de gestion de trafic, le développement des systèmes d'aide au déplacement, leur évolution...

Sur le réseau géré par la DIR Atlantique, les enjeux définis plus haut en matière de gestion de trafic se décomposent en :

- Les problèmes de trafic sur les rocade de Bordeaux et l'aide au déplacement des usagers avec le système « Aliénor » en cours de déploiement. La DIR intègre de fait les orientations prises notamment en ce qui concerne la coopération avec la CUB et le développement d'un dispositif de calcul et d'affichage des temps de parcours sur la Rocade.
- La gestion de la RN 10, la mise en œuvre des plans de gestion du trafic, le suivi du trafic PL et des fermetures de la frontière espagnole, y compris l'accès au Somport.
- Le traitement de la RCEA et le nœud particulier d'Angoulême, y compris le croisement avec la RN 10, avec les accès à Royan et les encombrements estivaux sur la RN 150.
- Le traitement des rocades de la Rochelle

En déclinaison de l'architecture des CIGT prévue par la DSCR, la DIR Atlantique s'organisera autour de PC opérationnels, l'un en 3 fois 8 à Bordeaux pour les rocades, les RN 10 sud et 134 ; et l'autre en deux fois huit à Angoulême pour l'axe RN 10 et RCEA (avec relais sur le PC de Bordeaux le reste du temps). Le rôle joué par le CIGT de Bordeaux sera renforcé en matière d'ingénierie de gestion de trafic, de développement des systèmes de suivi et d'information des usagers.

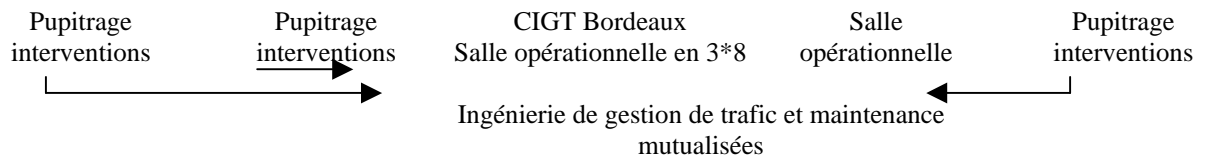
En ce qui concerne la surveillance globale du réseau et du trafic, les CIGT jouent un rôle de centralisation de l'information, mais leur rôle doit être relayé localement par un pupitrage à organiser pour celles qui ne seraient pas localisées sur le même site qu'un PC opérationnel.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Pour cela, il importe de stabiliser les fonctions du CIGT vis-à-vis de l'exploitation en CEI, de son suivi, de bien affecter les activités de pupitrage et de tenue de main courante associées ; par voie de conséquence de voir comment est assurée cette fonction de PC d'exploitation dans les autres districts.

Enfin, cette organisation s'inscrit dans un pilotage global de l'entretien et d'exploitation du réseau sur l'exploitation. L'ancrage du CIGT dans le SPR en fait un outil fonctionnel de pilotage des districts au même titre que les autres unités de ce service.

Fonctionnement du CIGT avec PC locaux



Gestion de crise

La DIR Atlantique concentrera ses moyens en temps de crise sur la viabilité de son réseau propre. Elle impliquera ses structures locales, Division, Districts et CIGT auprès des DDE dans le cadre des dispositifs organisés par les préfets de département. Elles pourront servir d'appui en tant que de besoin pour la coordination entre exploitation et apporter la connaissance générale du domaine routier. Elle n'a pas vocation à apporter ses moyens matériels et ses agents pour d'autres interventions.

Le rôle des DIR est, évidemment en tant qu'exploitant d'un réseau Etat, d'être solidaire des autres services de l'Etat et d'apporter pleinement son appui en :

- étant attentif aux interfaces avec les autres gestionnaires de réseau et jouant un rôle proactif dans la coordination inter-opérateurs

- apportant toutes les informations sans délai aux structures de crise

- épaulant les DDE et donc le Préfet par ses compétences techniques et ses représentations locales, ceci tant dans l'élaboration des plans de secours qu'en phase de crise

La coopération entre DDE et DIR peut s'envisager en travaillant de manière concertée sur leurs documents internes respectifs d'organisation face à la crise, en mutualisant leurs compétences et pour les DIR, en s'appuyant sur les compétences qu'auront développé les DDE en matière d'ingénierie de crise.

Bien que ne relevant pas strictement de la gestion de crise, il est important de clarifier le rôle respectif de ces échelons et de bien cerner qui fait quoi dans des situations critiques de pré-crise, avec pour la DIR et le CIGT et ses PC opérationnels :

- veille quant à l'évolution des trafics et des situations météo...

- coordination entre gestionnaires de réseau

- remontée d'informations au CRICR qui diffusera une information synthétisée (Préfet et grand public...)

En phase de préparation, la DIR sera évidemment très étroitement associée à l'élaboration des plans de gestion de trafic, plans intempéries (PIZO...) et plans de coupures.

Ingénierie Routière

Organisation de l'ingénierie routière

Les enjeux en matière d'investissement routier sont explicités dans l'annexe correspondante. Les hypothèses prises pour définir l'organisation de la DIR sont issues d'un travail d'identification des opérations de modernisation du réseau compatibles avec les efforts financiers constatés antérieurement. Il a été établi par la Direction des Routes et recoupé avec les informations des DDE et des DRE.

L'investissement total se situe, sur une échéance correspondant à deux plans, à un montant évalué à 1300 millions d'euros en phase opérationnelle, soit 110 Millions d'euros par an environ :

Etude DR	Source DDE-DRE
16	320
17	150
79	30
86	80
33	400
40	-
64	320
Total	1300

1280 à 1370

Hormis la Gironde où la quasi-totalité des études est à engager en phase amont de la DUP, toutes les opérations seront déclarées d'utilité publique à échéance du XIIe plan.

Ce plan de charge correspond à environ cent trente personnes au total. Il est évidemment tributaire de l'effort financier consenti par l'Etat sur la modernisation du réseau. L'importance des constituants des SIR sur les secteurs ci-dessous sera fonction du rythme et des priorités avec lesquels seront conduites les opérations d'investissement au delà du XIIe plan.

Pour cette raison et par principe général, lié au caractère temporaire par nature de l'activité, l'évolutivité des structures sera affichée. Les SIR seront constitués d'équipes études et travaux et au besoin de structures spécifiques d'études (à Bordeaux principalement), organisées par projet, chaque responsable de projet constituant son équipe de projeteurs selon les besoins et en fonctions des compétences propres de chacun. La taille des SIR sera naturellement appelée à évoluer en fonction de l'évolution, dans le temps, de l'ampleur et de la localisation des travaux à venir.

Ceci n'est pas exclusif du positionnement ponctuel sur site des travaux d'équipes de maîtrise d'œuvre de chantier, voire d'études d'exécution. Ce ne devrait qu'être temporaire et constituer des bases d'appui, et non des sites durables.

Sans évoquer des opérations plus localisées, les enjeux se regroupent autour de trois grands secteurs cités plus haut classés par ordre croissant d'importance des travaux, mais avec des complexités particulières pour les deux premiers :

- L'aménagement entre « Pau » (A65) et Oloron, via l'A650, se poursuivant avec celui de la RN 134 dans la vallée d'Aspe.
- Les rocades de Bordeaux, la mise à deux fois trois voies de la rocade ouest, l'achèvement de la mise à 2 fois 2 voies de l'A660, l'aménagement de la RN 89 vers Libourne

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

- La réalisation de la RCEA et l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RN 10 correspondant grossièrement à la moitié de l'activité prévisible à terme. Pour des raisons de continuité des opérations et de mémoire sur des études en cours à présent au SGT d'Angoulême, il est proposé que la DIR Atlantique poursuive et achève les opérations de mise à 2*2 voies de la RCEA à l'est d'Angoulême dans le département de la Charente, section Chasseneuil-Etagnac, ceci sans modifier le dimensionnement du service.

A cela s'ajoutent des opérations plus localisées, telles que la mise à deux fois deux voies de la RN 11 et de la RN 248 dans les Deux-Sèvres, la mise aux caractéristiques autoroutières de cette liaison en Charente Maritime, des aménagements sur les rocades de La Rochelle...

Deux SIR, Angoulême et Bordeaux, permettent de répondre globalement à ces enjeux et de préserver les principales compétences en place dans les SGT actuels. Leur seront adjoints un site secondaire à Saintes pour le premier, et la division basée à Pau pour le second dotée de son autonomie (cf infra) le SIR assurant un pilotage fonctionnel global de l'activité et du plan de charge. Le SIR de Bordeaux disposera en son sein d'un pôle Ouvrages d'Art qui interviendra en appui sur les ouvrages non courants et les ouvrages non-type évoqués par les chefs de projet ; les chargés d'étude du pôle interviendront au sein des équipes-projets constituées pour chaque opération.

Les autres sites (La Rochelle et Mont de Marsan) ne seront pas maintenus au delà du traitement des opérations en cours. Pour ces deux sites, la mise en œuvre de dispositions transitoires se fera au vu du plan de charge, des départs prévisibles tout en définissant un seuil critique en deçà duquel le site sera fermé.

- Aquitaine : maintien d'un site « études opérationnelles » temporaire à Mont De Marsan pour la fin du XIIe plan (notamment déviation d'Aire sur Adour) à regrouper dès que possible avec Pau.
- Poitou Charentes : maintien d'un site à La Rochelle pour l'achèvement du CPER et éventuellement de la RN11-248 et regroupement par la suite sur Saintes à prévoir.

La compétence actuelle de la DDE 64 en matière de soutènements et tunnels, en conception mais aussi en surveillance et entretien doit pouvoir être préservée et renforcée par la constitution d'une antenne spécifique de la cellule OA du SPR, intervenant sur ces trois fonctions, et mise en réseau avec celle de Bordeaux. Cette compétence pourra dans cet esprit servir plus globalement au sein de la DIR Atlantique.

L'organisation des SIR peut se résumer de la manière suivante :

SIR Aquitaine

Bordeaux Division de
Pau
4 Chefs de 2 Chefs de
projet projet
45 personnes 25 personnes

←
*Mont de
Marsan*
ETN
temporaire à

SIR Poitou-Charentes

Angoulême Saintes
3 Chefs de 2 Chefs de
projet projet
35 personnes 25 personnes

←
La Rochelle
ETN
temporaire à

regrouper sur
Pau et/ou
Bordeaux

regrouper sur
Saintes

Les activités support

Le secrétariat général

La DIR Atlantique s'inscrit complètement dans le processus initié par l'ex DPSM (puis la DGPA) sur la mutualisation des activités support et des secrétariats généraux des services déconcentrés, au plan régional ; ou encore interrégional, toutes (ou partie de) ses fonctions étant rapatriées sur sa région de rattachement.

Il lui revient de se doter, avec un SG resserré, des compétences et moyens clés pour assurer son management et son pilotage stratégique ainsi que les missions dont la proximité et l'efficacité et/ou la spécificité routière imposent qu'elles soient en lien fort avec la production opérationnelle même du service. Il est à noter que la DIR peut être le lieu d'exercice de fonctions mutualisées (ex politique d'hygiène et de sécurité du travail, CAP des personnels d'exploitation...).

En attendant que ceci soit opérationnel, la DIR fonctionnera avec une équipe pour un pilotage a minima et avec des activités support assurées par les DDE en prestation de service en attente de la mutualisation à organiser. La constitution de la DIR ne peut s'envisager sans la mise en place concomitante de toutes ses composantes et bien entendu de ces fonctions essentielles au titre du secrétariat général.

La direction de la DIR et les missions transversales

En période de fonctionnement permanent la direction se compose du directeur et d'un adjoint, directeur d'exploitation, avec l'appui d'un cabinet de direction, dirigé par un agent de catégorie B, et de missions transversales chargées d'impulser les actions de transformation, de pilotage concernant tout le champ couvert par la DIR.

L'équipe de direction mérite d'être renforcée à titre temporaire, pour poursuivre et parachever la mise en place de la DIR, et en consolider le fonctionnement, avec une direction du développement. Elle aurait pour attributions principales de porter le développement des nouveaux modes de travail de gérer les phases transitoires et d'animer pour cela l'ingénierie routière et la relation avec les SMO. Elle aurait pour attribution de superviser la mise en place et le pilotage des activités support mutualisées, notamment les ressources humaines, les moyens généraux, de l'immobilier de la mise en œuvre de la LOLF au sein de la DIR. Elle assurerait également la mise en place et la montée en charge des missions transversales.

Trois missions transversales seront instaurées, sur l'audit et l'évaluation et l'administration des données, la politique qualité et la gestion environnementale et enfin sur la communication et les relations avec les usagers.

Particularités à traiter

La RN 134 dans la Vallée d'Aspe

A ce jour la RN 134 – destinée à faire l'objet d'un classement et d'un examen particulier au titre du futur Schéma Directeur d'Exploitation de la Route - dans la vallée d'Aspe est exploitée avec un niveau de service estival en intervention en viabilité, sur incidents et accidents, limitée aux heures ouvrables et par appel des agents hors de ces heures sans astreinte particulière.

En ce qui concerne le service hivernal, il est assuré de début novembre à fin mars sur un niveau N2. Il serait opportun de le relever en N1, notamment en réallouant au traitement de la partie sud de la RN 134, en haut de vallée, les moyens consacrés au déneigement du col ; ce qui ne se justifierait plus lorsque les TMD passeront dans le tunnel. La viabilité hivernale fonctionne avec le renfort d'OPA du Parc et de vacataires dans les CE de la Vallée. Deux points d'appui de viabilité hivernale sont activés au col du Somport et aux Forges d'Abel (arrivée Tunnel) avec en permanence une équipe de 4 agents se relayant une semaine sur deux dans chacun de ces deux centres. Les circuits de viabilité hivernale sont au nombre de sept et doivent être réexaminés dans le détail.

Compte tenu de son classement particulier, des soucis affichés par nos voisins d'outre Pyrénées, de son niveau de trafic, la RN 134 fera l'objet d'une réflexion spécifique en vue de définir et valider les niveaux de service de viabilité, de surveillance et d'exploitation.

A partir de là il sera nécessaire d'identifier les écarts entre moyens permanents et besoins de pointe (viabilité hivernale éventuellement et en temps de crise), de voir quels moyens apporter en appoint. L'appui du parc est à envisager y compris à terme et sur ce point il importera, selon le rapport du CE Courtial, de rechercher un accord avec le Conseil général pour un soutien en matière de viabilité hivernale. Sera également à examiner la coordination avec les concessionnaires actuel (A64) et futur (pour A65) du réseau Etat concédé proche, une fois aménagé la liaison Pau Oloron., en partie concédée et en partie DIR.

La division de la DIR à Pau prendra en charge à la fois le pilotage de l'entretien et de l'exploitation de cette section et l'ingénierie routière basés à Pau, ceci en dérogation à un principe général constitutif des DIR, séparant ingénierie routière et exploitation-entretien. Seront ainsi favorisées les synergies entre exploitation et travaux neufs indispensables en secteur de montagne en fond de vallée pour garantir les accès lors des travaux avec la réactivité voulue.

Par ailleurs la gestion de crise avec une représentation de bon niveau à Pau, et la coordination entre travaux de modernisation de cet axe et son exploitation, militent pour ce type d'organisation à mettre sous l'égide d'un cadre de 2^e niveau. Cela permettra une proximité, un travail sur le terrain avec la DDE sur les questions d'aménagement et une bonne compréhension des enjeux liés au territoire indispensable pour cette route.

Ce cadre aura la responsabilité complète sur ces unités, il rendra compte au directeur d'exploitation pour la partie EER et coordonnera son plan de charge avec le responsable du SIR de Bordeaux.

La division comprendra l'équivalent de deux unités de production pour l'investissement routier fonctionnant en mode projet, une antenne de la COA spécialisée en murs de soutènements, et le district d'Oloron. Lui sera rattaché en phase transitoire le site temporaire de Mont de Marsan chargé d'achever la réalisation du XIIe plan dans les Landes.

La RN 10 au sud de Bordeaux et sa mise en concession

A ce jour la RN 10 fait partie des voiries conservées par l'Etat et destinées à être prises en charge par la future DIR. Il est prévu que la mise à 2*3 voies de la RN 10 - en attente du contournement autoroutier de Bordeaux - se fera dans le cadre d'une concession de courte durée, en préambule d'une concession plus globale intégrant le contournement autoroutier de Bordeaux.

A ce jour la DIR se doit de mettre en place une organisation a minima intégrant l'entretien et l'exploitation de la RN 10 mais susceptible d'évoluer à court terme, avec la disparition des activités liées à la RN 10. L'organisation en matière d'entretien et d'exploitation en est rendue délicate au sud de Bordeaux. Dans cet état d'esprit et vu l'échéance annoncée à court terme pour la concession, les effectifs ont été considérés tels quels sans renforcement, alors qu'il serait certainement opportun pour tenir le niveau de service de compléter les deux CEI existants.

La vraie difficulté réside dans les conséquences de la mise en concession pour les personnels. Le concessionnaire aurait vocation dès signature du contrat ou à date d'effet à prendre en charge l'exploitation de la RN 10.

En ce cas le devenir des agents - leur reconversion, intégration au concessionnaire ou leur reclassement dans la fonction publique territoriale - est à regarder de près. Le devenir des sites et des moyens d'intervention est également posé. L'annonce de la mise en concession, d'ici fin 2005, risque de brusquer et de tendre la discussion.

Un état des lieux a été fait avec la DDE 40 sur la question de la reconversion du personnel (démographie, lieu d'habitation...). Sur les 40 agents concernés, l'examen de situations individuelles permet d'envisager des solutions de reclassement interne pour un tiers d'entr'eux seulement. Les départs en retraite sont marginaux. Seraient concernés par une intégration au futur concessionnaire environ 25 agents. La recherche de postes auprès des communes ou groupements de communes est à regarder également.

Le principe du détachement auprès du futur concessionnaire semble acquis. Le dispositif n'est cependant pas calé et ne donne pas toutes les garanties nécessaires. Il va de soi que la proposition à faire par le futur concessionnaire pour la reprise de ces agents doit s'accompagner d'un réel progrès de leur situation pour susciter des candidatures, la proposition de faire de ces conditions d'intégration un des critères de choix lors de l'appel à concession va dans ce sens.

Les effectifs

A ce jour les besoins ont été identifiés à partir des réflexions issues du chantier organisation des services routiers ; en particulier les GT Exploitation piloté par l'Ingénieur Général JM Lannuzel pour les CEI, et GT entretien piloté par Y Dupuy pour le pilotage de l'entretien et de l'exploitation de la route. A partir des simulations de la DR et de la méthode ECI-RN (JP Gastaud) pour l'ingénierie routière. Ces évaluations sont explicitées dans les rapports particuliers annexés au présent rapport.

Trois configurations de moyens ont été examinées correspondant, l'une à la mise en service de la DIR, la deuxième au réseau complet y compris RN 10 au sud de Bordeaux et enfin la troisième tenant compte de la mise en concession de la RN 10.

	A la mise en service	Réseau après concession RN 10	Réseau sans concession RN 10
Entretien et exploitation	354	345	385
<i>CEI</i>	288	279	319
<i>Districts</i>	34	34	34
<i>SPR</i>	32	32	32
CIGT	19	29	29
SIR	127	127	127
Activités support	35	34	34
Total	535	535	575

Les besoins à la mise en service de la DIR ont été évalués sur la base du réseau tel qu'il est à ce jour et avec le niveau de service correspondant. La livraison de sections à deux fois deux voies aménagées sur la RN 10 et la RCEA impliquera un renforcement des moyens progressif jusqu'au niveau souhaité, conformément aux préconisations du GT Lannuzel.

L'apport éventuel des parcs et l'intégration d'OPA dans les DIR n'ont pas été pris en compte.

Les moyens que peuvent dégager les DDE ont été analysés dans une note jointe en annexe. Elle met en évidence la possibilité d'une mise en place de la DIR sur la base du fonctionnement actuel mais supposant une croissance des moyens à consacrer au réseau à l'avenir pour faire face aux nouvelles missions de gestion de trafic avec le second PC du CIGT basé à Angoulême, et à la montée en puissance des niveaux de service sur la RN 10 et la RCEA avec leur mise à deux fois deux voies.

Mouvements de personnel

L'identification des personnels appelés à intégrer les futures DIR se fera dans un calendrier conjoint avec celui de la réorganisation des DDE, des transferts au CG et la mise en place des Services de Maîtrise d'Ouvrage des DRE. Avant tout il conviendra de consolider l'allocation des effectifs de chacune des parties de service ou nouveaux services cités ci-dessus.

- mise en cohérence par programme dans le cadre du budget LOLF 2006 avant mise au point de l'organisation détaillée
- validation par les administrations centrales et notification aux préfets des effectifs à transférer en vue de la négociation avec le Conseil Général

D'une manière générale, les discussions engagées sur le pré fléchage et l'affectation des personnels avec les DDE conduisent à partager des préoccupations communes portant sur les enjeux, les principes et les modalités.

- Sur la simulation préalable indispensable
- Sur le positionnement rapide de l'encadrement, i.e. premier niveau inclus.
- Sur l'ouverture de la bourse aux postes, si elle peut se limiter en postes (hors postes relevant de la DIR), elle ne doit en aucun cas être limitante pour les candidats à un mouvement.
- Sur les marges de manœuvre à conserver à toutes les étapes, il y a risque à affecter trop vite les agents sur des postes non modifiés

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

- Sur la maximisation des mouvements vers les sièges des DIR et les sites pérennes des SIR avec une incitation forte à la mobilité pour ceux susceptibles de muter...

Information des personnels

Le dialogue direct a jusqu'à présent été privilégié en première phase. Les réunions avec le personnel des services concernés ont été organisées avec la DDE et avec la participation de la direction ou des chefs de service pour les visites de terrain, ces dernières contribuant également au dialogue direct avec les agents.

Dans un deuxième temps se met en place une communication plus structurée et formelle. Elle ne peut se faire que sous l'égide des DDE et par les canaux qui sont en place : intranet, journaux locaux, affiches, panneaux... Il ne semble pas en effet opportun de mettre en place une communication autonome de la préfiguration de la DIR en tant que telle.

Le rôle de la DIR est de fournir aux DDE, aux DRE, et à leur chargé (e) de communication des « kits » de communication : informations construites, articles, brèves, communiqués, documents... dont ils pourront faire usage dans leur production, aux différentes étapes d'avancement de la préfiguration.

Ceci a l'avantage de la cohérence de l'information et respecte les attributions présentes des DDE vis-à-vis d'un personnel dont ils ont à ce jour la responsabilité tant que les DIR ne sont pas opérationnelles. Ceci se construit à travers un réseau des chargés de communication qui s'organise dans la zone de la DIR et sur la mise en ligne sous peu des documents d'étude de la DIR sur l'intranet de la DRE Aquitaine en accord avec le DRDE.

Concertation avec les organisations syndicales

La démarche par principe est conduite en étroite coopération avec le DDE et s'inscrit dans les processus locaux de concertation et d'information du personnel. La concertation sur la préfiguration et l'organisation de la DIR ne peut être décollée de la réorganisation des DDE. Elle se base sur les principes définis ci-dessous :

- En attendant que les DIR aient le leur, l'avis sur l'organisation de la future DIR sera donné par chaque CTPS de DDE
- La concertation sera inscrite a priori dans les processus initiés localement.
- Par ailleurs il importe de donner aux organisations syndicales une vision d'ensemble de la réorganisation. La mise en place d'une concertation informelle au niveau interrégional, en bilatéral avec chaque organisation syndicale et en présence des DDE répond à cette préoccupation.

A ce jour les relations avec les OS se sont déroulées de la façon suivante :

- un ensemble de rencontres avec les organisations syndicales locales, - présentation, calage de la méthode écoute - dans chaque DDE à l'initiative conjointe du DDE et du préfigurateur avant l'été
- une première série de réunions interrégionales a été tenue en juin avec la CFDT et la CGT. La présentation rapide de l'état des lieux et des scénarios d'organisation de la DIR ainsi que des

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

points sensibles à traiter a été faite. Elle a donné lieu à échange et débat. La fédération FO de l'Équipement s'est manifestée ultérieurement pour participer à ce processus local.

- Le SANTE a été reçu en audience restreinte en juillet.
- A la rentrée de septembre, une tournée de chaque DDE avec rencontre des organisations syndicales, notamment pour certaines en CTPS locales a été menée.
- Une deuxième phase de rencontres interrégionales a été engagée en Octobre sur la base de l'organisation cible, des moyens et de leur allocation aux unités à créer. Elles ont eu lieu avec FO et la CFDT et est prévue fin Octobre avec la CGT

L'organisation cible de la DIR a été présentée dans quatre CTPS (DDE 16, à deux reprises –17 - 40 et 64 à deux reprises) a été prévue à deux occasions en DDE 33 et en DDE 86 et n'a pu se faire faute de quorum côté syndical. Il est également prévu en DDE 79 une présentation au prochain CTPS.

Rendu compte et dialogue

L'organisation de la DIR sera évoquée principalement en interne à l'Etat, tout d'abord avec les équipes de direction des DDE et avec les DRE - sur notamment le lien avec la mise en place SMO - et en particulier le DRDE Aquitaine en tant que responsable du pôle transports-aménagement dont relèvera la future DIR. Les propositions seront évoquées avec la DR avant mise en débat.

Trois approches spécifiques sont mises en place :

Faire le lien avec la mission confiée aux MIGT en matière de suivi et de conseil sur la réorganisation des services déconcentrés.

Tenir informé le Préfet de département de Gironde, préfet de région Aquitaine en tant que préfet de rattachement et son homologue de Poitou Charentes.

Une présentation de l'organisation cible de la future de DIR en CAR Aquitaine a été réalisée le 4 octobre, il n'y a pas eu de réactions négatives ; seules ont été formulées des demandes de précisions sur l'organisation générale de la filière investissement routier. Elle est prévue mi Novembre en région Poitou Charentes en liaison avec la DIR Centre-Ouest.

En externe, l'information auprès des préfets, des conseils généraux et des grands élus, quand elle est souhaitable sur les localisations des principales composantes de la DIR ne peut s'envisager qu'en accord avec les DDE. Les DDE jouent en effet pleinement leur rôle d'interface et sollicitent la mission de préfiguration en tant que de besoin.

Calendrier Général

La préfiguration de la Direction interdépartementale des Routes Atlantique entre dans le calendrier global défini pour la mise en place de DIR.

Calendrier général	Calendrier particulier DIR Atlantique
Fin juillet : rapport d'étape sur l'état des lieux et détermination des moyens disponibles et mobilisables pour constituer les services	Fait : Analyse des scénarios de la DIR Atlantique Phase de concertation avec les DDE les OS et dialogue externe Conclusion sur les scénarios
Septembre 2006 Stabilisation de l'organisation aux moyens et effectifs près	Validation interne organisation cible par la DGR.
Octobre 2005, validation des moyens et effectifs alloués à la DIR	Négociation dans le cadre régional avec les deux DRE
Automne : CTPM sur l'organisation des DI R et présentation devant les CTPS des DDE	Examen de variantes possibles de l'organigramme cible, mise au point de l'organigramme à terme, description des phases transitoires Concertation avec les DDE Dialogue avec OS et avis des CTPS des DDE Retour d'information au personnel
Novembre : organigramme détaillé de la DIR et du SMO et publication des fiches de postes des A+ et A, lancement du pré-fléchage en fin Novembre	Mise en forme de l'organisation détaillée, description complète de la DIR, affichage des moyens humains matériels et budgétaires, établissement des fiches de postes des A et des postes clés.
1 ^{er} semestre 2006 ; bourse aux postes et pré-fléchage des personnels sur les DDE réorganisées les DIR et Conseil généraux	Procédure de suivi et de coopération DDE – DIR des décisions des DDE en matière d'affectation à mettre en œuvre
Mi 2006- fin 2006 : les DIR doivent être opérationnelles (avec sans doute l'appui des DDE sur certaines fonctions) pour la viabilité hivernale 2006-2007	

Récapitulation des chantiers à poursuivre et/ou engager

Pour Octobre 2005

- Définition de la commande aux parcs et attentes en termes de compétences pour les OPA qui pourraient rejoindre la DIR dans les sept départements concernés, en cours de validation avec les DDE
- Définition des niveaux de service et recherche de solutions d'organisation adaptées pour la RN 134 dans la Vallée d'Aspe, travail engagé.

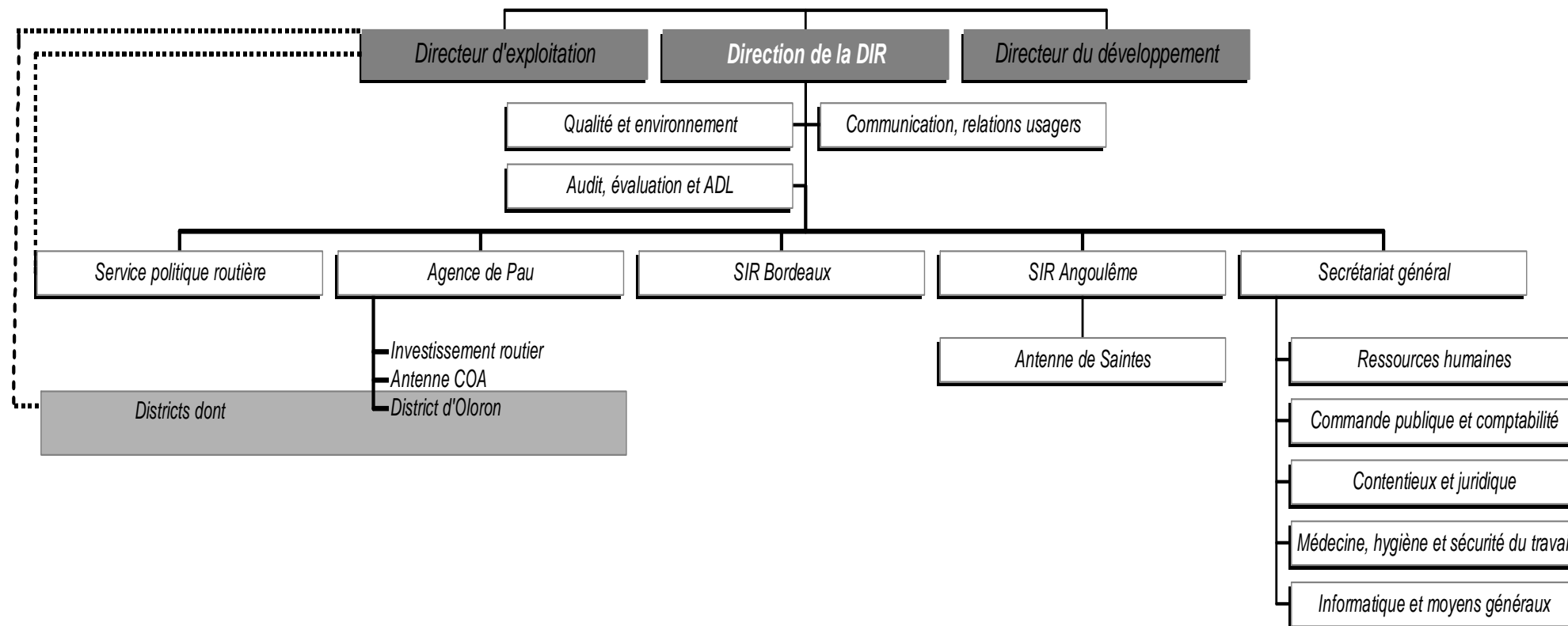
Pour la fin 2005

- Réflexion à poursuivre sur la concession de la RN 10 en A63 au sud de Bordeaux, identification des solutions possibles
- Pré-définition des modalités de l'organisation de la viabilité hivernale 2006-2007 à partir des CE actuels
- Définition de la flotte de véhicules et engins nécessaires pour la DIR, identification de l'investissement à court terme à ce titre.

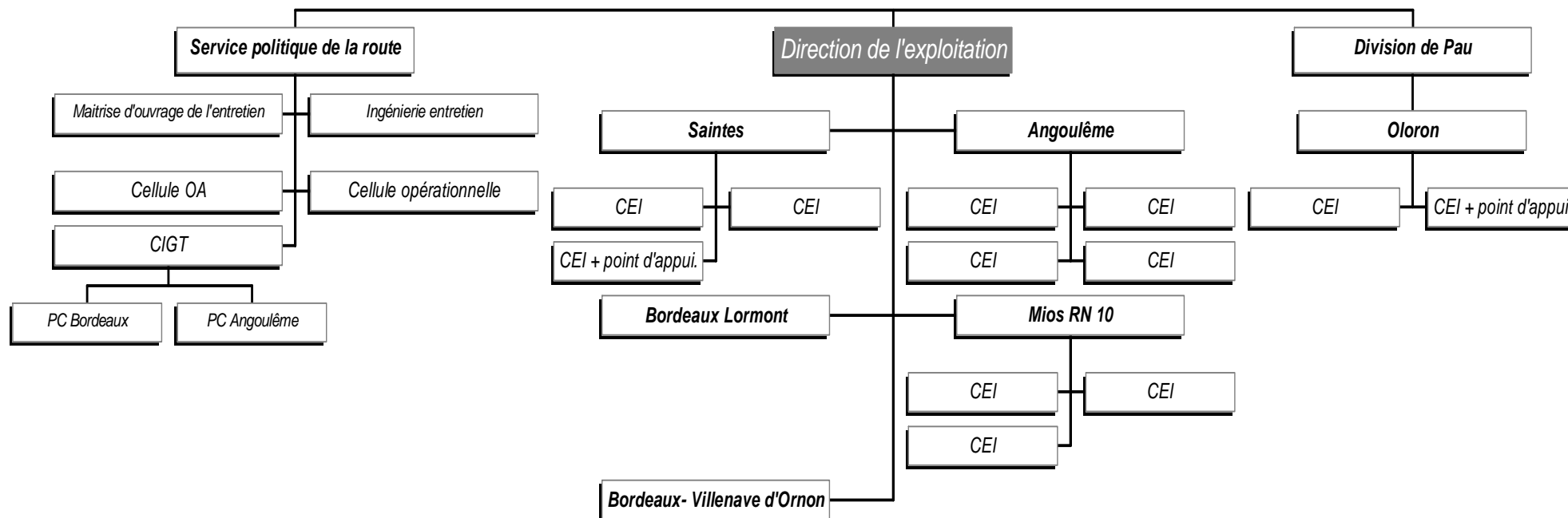
De manière permanente

- Outils de communication à développer
- Identification des décisions et initiatives locales à prendre pour organiser la DIR

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique



Organigramme général de la DIR Atlantique



Organigramme de la direction d'exploitation

Observations formulées, poursuite de la réflexion

Par la MIGT 6

Lors d'une réunion le 8 juin en présence d'Y Massenet, les observations suivantes ont été formulées par S Dutruy et C Bernhard:

- Délimitation de la DIR, il semble opportun que chaque itinéraire dans chaque département ne soit géré que par une seule DIR pour des raisons de cohérence en gestion de crise, de facilitation de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage en investissement. Pratiquement pour la DIR Atlantique cela revient à repousser les compétences 35 km à l'est de la limite actuelle sur la RN 141 (RCEA).
- Rôle en matière de crise sur la RN 134. Disposer de moyens et d'un pilotage fort dans le secteur semble souhaitable. Est signalé l'enjeu particulier d'accès au tunnel ferroviaire du Somport destiné aux secours ; à ce jour les responsabilités quant à leur praticabilité doivent être redéfinies et effectivement assurées.
- Compétences en matière d'ouvrages d'art. La préservation des compétences en ce domaine relativement rares est indispensable, la réflexion doit être approfondie en examinant plus précisément, quelles sont-elles, leur pérennité et les conditions de leur reproduction et/ou reconstitution voire extension.
- Localisation des CEI et unités d'exploitation. Validation globale du schéma proposé, en insistant sur la nécessité de revoir l'organisation de la gestion des rocade urbaines de Bordeaux, avec la mise en place d'un pilotage unique des trois entités actuelles.
- Ingénierie routière. Le schéma à deux SIR semble plus robuste, d'autant que ces services seront certainement la variable d'ajustement éventuelle lors de réductions d'effectifs, sauf à ce que la LOLF et la négociation puissent « sanctuariser » les moyens et effectifs des programmes routes et sécurité routière.
- Relations DIR SMO. Le pragmatisme doit prévaloir en phase opérationnelle pour ne pas bloquer la mécanique. Un système de gestion commun SMO-DIR mérite d'être instauré, alimenté conjointement par le maître de l'ouvrage (SMO) et le maître d'œuvre (DIR), et leur restituant respectivement les informations dont ils ont besoin.

Par les DDE

Les remarques faites sur le document par les DDE portent en premier lieu sur la délimitation et l'organisation des unités d'exploitation.

Dans les Landes M Renon souhaite dissocier la prise en charge de la RN 10 de celle de la RN 134 et constituer une entité entre les CEI de Castets, Labouheyre et Mios, plutôt que d'avoir une district Sud Aquitaine. Y Massenet fait la même observation.

Sur la RCEA, en Charente et Charente Maritime, il est préférable selon B Buisson et C Vinclair de revoir la décomposition en CEI et district en envisageant un CEI supplémentaire à Jarnac et en réduisant le périmètre ouest de celui d'Angoulême. En ce cas le district de Saintes se chargerait de la RCEA avec

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

deux CEI et ceux de l'A831 (RN11 et 248) avec le CEI de La Rochelle (Chagnolet) et le CEI secondaire localisé à proximité de Mauzé sur le Mignon.

Le choix fin de la localisation du CEI Nord Angoulême sur la RN 10 devrait plutôt se porter sur Ruffec, tout d'abord pour des raisons de bon maillage avec le réseau des unités d'exploitation et de répartition homogène des implantations entre la DDE réorganisée et la DIR. C'est un souhait très fortement formulé par le préfet et le PCG. Ensuite, Ruffec étant un pôle plus important et n'étant pas plus excentré sur la section à traiter que l'implantation de Mansle, rien ne fait donc difficulté à donner suite à ce point.

Ces dispositions ont été prises en compte.

En outre, dans les Pyrénées Atlantiques, les observations faites par F Dupin sont de trois ordres : tout d'abord le souhait du préfet de disposer d'un cadre de rang suffisant pour représenter la DIR localement ; ensuite en phase transitoire, tant que la liaison Pau Oloron A65-A650 RN 134 n'est pas réalisée, il convient de conserver un CE d'appui à Lescar pour le traitement de la RN 134 en sortie Sud de Pau ; enfin il est bon de préserver la compétence acquise au sein du service de la route en matière d'ouvrages d'art, soutènements et tunnels, en conception mais surtout en surveillance et entretien. Cette compétence pourrait servir d'ailleurs plus globalement au sein de la DIR Atlantique.

La DDE des Landes s'inquiète de la fermeture de l'ETN de Mont-de Marsan et des conséquences pour la reconversion des agents, à l'occasion de la mise en concession de la RN 10.

Par ailleurs M Renon souhaite que le représentant local de la DIR participe aux réunions de crise locales et puisse épauler au besoin le DDE.

Par la Direction Générale des Routes

La DGR à qui l'organisation projetée a été présentée à deux reprises les 27 mai et 15 septembre (à laquelle a été associée la DSCR), valide les grandes lignes de l'organisation. Lors de la première réunion les traits principaux ont été évalués : deux S.I.R. assortis d'une antenne, une Direction d'Exploitation sur trois niveaux avec un SPR, un CIGT unique avec deux salles opérationnelles. Les observations suivantes ont été formulées :

- la présence d'un adjoint au directeur chargé de l'ingénierie routière ne lui paraît pas justifiée.
Réponse, sans doute faudra-t-il plutôt envisager un poste d'adjoint généraliste, nécessaire afin de muscler la direction en phase de montée en charge, mais qui ne serait pas forcément indispensable à terme... Par la suite, la coordination entre SIR pourrait être assurée par celui de Bordeaux.
- la place dans l'organigramme du CIGT, son intégration au SPR, sa connexion avec le suivi des interventions des districts sont à regarder de plus près.
Réponse : est-ce certain que l'intégration au SPR facilitera la relation avec les districts ? L'organisation et la répartition des attributions, la circulation et la capitalisation de l'information sont à préciser
- L'organisation de la DIR pour les rocade de Bordeaux serait plus pérenne avec la mise en place d'un district de niveau de responsabilité pour le chef de district, de catégorie A confirmé (le niveau A+ a été évoqué mais semble surdimensionné).
Réponse : cette évolution est à envisager à court ou moyen terme avec l'évolution du réseau : le

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

départ de la RN 10 concédée et/ou la mise à 2 fois 3 voies de la rocade ouest ; il semble prématuré et inopportun de regrouper les districts alors qu'à ce jour le dispositif fonctionne.

- La taille et le pilotage des antennes des SIR sont à revoir.

Réponse : c'est en effet à préciser, le pilotage ne sera pas obligatoirement local ; la taille minimum se situerait aux alentours de 20 à 25 personnes par site, à voir selon le plan de charge sur lequel il n'y a pas aujourd'hui une réelle visibilité...

- Quel sera le type d'organisation au sein des SIR, mise en place d'ETN, y aura-t-il des BE fléchés études amont.

Réponse : à partir d'une organisation par projet, il est possible de spécialiser un chef de projet sur les études amont notamment pour le SIR de Bordeaux avec l'aménagement de la rocade qui en sera encore au stade anté-DUP.

Autres sujets abordés

- Les difficultés de transfert de personnel vers un futur concessionnaire autoroutier (de droit privé a priori) pour la RN 10 sud sont réelles. A ce jour, au stade actuel du droit, il n'existerait pas de dispositif et de règlement juridique pour leur intégration.
Avant d'envisager des textes nouveaux à prendre, il convient de rechercher s'il n'y a pas des formules possibles méconnues auxquelles recourir, notamment en s'intéressant aux régies communales d'eau potable transférées à un fermier de droit privé. Dans tous les cas, un état des lieux et une analyse sans a priori de toutes les solutions potentiellement envisageables seront engagés.
- Immobilier : il est à prévoir la construction de nouveaux CEI, notamment en région Poitou Charentes, a minima 5 plus un secondaire et la rénovation/transformation de trois autres ; les possibilités financières semblent limitées sauf à les prendre sur opération... par les temps qui courent, ce n'est pas forcément plus efficace...
- L'allotissement des opérations et leur séquençement, comment assurer la cohérence et gérer les interfaces sur un axe : les DIR pourraient jouer un rôle d'AMO et ainsi être en quelque sorte l'ensemblier, ce point est à approfondir.

Lors de la seconde réunion, l'organigramme a été précisé, a été rappelée la prise en compte de la sécurité routière au sein de la direction d'exploitation et de la nécessité de clarifier la place de la gestion de trafic et de l'information des usagers.

Sur le premier point la sécurité routière est prise en charge par le BE de l'entretien et de la sécurité routière au sein du SPR, chargé de la veille du diagnostic et d'étudier les opérations de mise en sécurité du réseau (ASIL, opérations ponctuelles du PRAS...)

Sur le second point, la DSCR évoque la place du CIGT au sein au SPR, elle souhaiterait lui voir conférer son autonomie propre et le rattacher au directeur d'exploitation, pour lui faciliter les relations avec les districts. En réalité le rattachement du CIGT au SPR offre de bonnes garanties de relations avec les équipes d'exploitation, le SPR étant le service qui assure au quotidien la relation avec les districts.

Le CIGT sera de ce fait pleinement intégré aux actions du SPR, et ses préoccupations bien prises en compte notamment en matière de consignes à respecter en matière de remontées d'information depuis les CEI et districts, ainsi que la réactivité en réponse à ses sollicitations.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Ont été validés les points complémentaires suivants :

- Mise en place d'une entité spécifique mixte EER et IR pour la RN 134. Précision DIR A, elle sera dénommée division, le terme district étant réservé à la seule unité d'entretien et d'exploitation.
- Instauration d'une fonction temporaire de direction du développement

Avec les organisations syndicales

Les points principaux abordés avec les organisations syndicales lors des réunions de juin et octobre portent plus sur la conduite générale de la réorganisation du Ministère et sur le devenir général des parcs en particulier que sur l'organisation même de la future DIR Atlantique, les points principaux abordés sont repris ci-dessous.

Expression de la CFDT

La CFDT souligne le fait que ces réorganisations doivent être conduites en prenant en compte les intérêts du service public et des personnels. Les organisations retenues ne doivent pas être en mode « dégradé », doivent préserver les conditions de travail des personnes, notamment lors de la mise en place de travail posté ou décalé, avec l'affectation suffisante d'effectifs. A cette occasion, la CFDT attire l'attention sur la difficulté du recrutement de chefs d'équipe et sur la « pénurie » d'agent sur ce grade.

Réponse : la réflexion sur l'organisation est fondée sur les niveaux de service selon la catégorie de routes et que les dispositions retenues seront pragmatiques (pas de 3x8 par exemple si les nécessités de service ne le justifient pas). Par ailleurs, la DIR intègre dans sa réflexion le fait que les organisations de travail doivent tenir compte des « cycles » humains et de la qualité de vie des agents.

Lors de la réunion d'Octobre, ont été abordées les questions propres aux moyens globaux nécessaires, la CFDT insistant sur la nécessité de disposer des moyens suffisants et non de travailler avec les moyens étriqués, de ne pas avoir une « organisation de bouts de ficelle » (sic). La CFDT réaffirme son exigence que les moyens suffisants soient donnés aux nouveaux services de l'Etat pour pouvoir fonctionner en mode définitif, et non en dégradé.

Réponse : le dimensionnement est réaliste et raisonnablement ambitieux, les besoins nouveaux doivent faire l'objet d'un abondement net, tel le CIGT d'Angoulême ou la mise en services des sections futures à 2*2 voies.

La CFDT souhaite que l'organisation des DIR ne découle pas d'un schéma monolithique, mais soient adaptée à la réalité locale. Il est ainsi nécessaire de tenir compte des effectifs en place actuellement dans la définition de l'organigramme initial de la DIR. Par exemple, les Cexp actuellement en SGT doivent, dans la future bourse aux postes, pouvoir retrouver leur place au sein des SIR.

Réponse : le prépositionnement est itératif et intégrera les adaptations possibles en termes de grades sur les fiches de postes.

La CFDT refuse que la rémunération des agents soit indexée sur le niveau de service de la voie, ce qui induirait des disparités entre les personnels de la DIR. Elle souligne que la réorganisation des services

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

risque de pénaliser certains agents sur la PTETE s'ils sont affectés dans des CEI où cette prime est plus faible.

Réponse : une harmonisation s'impose, mais en liaison avec les contraintes d'exploitation et d'organisation du service.

La CFDT réaffirme qu'elle restera très vigilante sur le devenir des agents chargés de l'entretien et de l'exploitation de la RN10 dans les Landes dans le cadre du projet de mise en concession de cet axe.

Réponse : le détachement est possible auprès du futur concessionnaire c'est un point d'acquis, mais qui ne suffit pas pour régler le pb, il faut rendre attractif cette possibilité de détachement.

Devant les propositions de réorganisation de la VH, astreinte conditionnelle - une personne par camion dans certains cas... - la CFDT précise qu'elle s'oppose au principe de la VH conditionnelle avec établissement d'une liste annuelle des agents potentiellement en astreinte, les empêchant de pouvoir organiser leur vie privée pour les jours à venir dans l'attente de savoir si l'astreinte est déclenchée. Ceci s'apparenterait alors à de l'astreinte non rémunérée. Si elle admet qu'il est possible de réfléchir et d'apporter des modifications aux pratiques actuelles (dont) elle refuse que cela soit généralisé à l'ensemble des interventions, notamment celles induisant une multiplicité d'opérations à effectuer fréquemment (changement dosage de sel, réglage de la hauteur de la lame...) en plus de la conduite.

Réponse : Il est proposé d'engager le débat sur l'optimisation du service hivernal et notamment du principe de n'avoir qu'une seule personne par camion en VH sur certains types d'intervention bien identifiés (tel que le préventif en 2x2 voies par exemple).

La CFDT préfère que les instances paritaires officielles des DIR soient mises en place au niveau le plus large possible, tel des CLAS régionaux plutôt que départementaux.

Expression du SANTE

Le SANTE au delà des questions liées au statut rappelle son souhait d'avoir des postes motivants « à responsabilités » sans pour autant revendiquer des postes de chefs d'unité ou de cellule. Il note au passage que les DDE ne sont pas allées au bout en termes de missions nouvelles à porter (risques, aménagement et développement durable...) et considère pour sa part que les catégories B techniques resteront plutôt dans des services Etat.

Réponse Tout d'abord, la mise en place des DIR assurant la maîtrise d'œuvre des travaux de modernisation va conduire à redéfinir les compétences ETN en mettant l'accent sur des compétences techniques indispensables à conforter et développer à l'instar de ce qu'a engagé la DDE 33, avec un fonctionnement par projet et des techniciens responsables d'études ayant vocation à se spécialiser sur les champs techniques de la conception routière.

Dans les missions et au sein du SPR ; il est explicitement prévu de pourvoir des postes de chefs de cellule ou de mission par des B++, sur emploi fonctionnel de chef de subdivision.

Par ailleurs la réflexion menée sur les métiers et les compétences au plan national a été attentive à ce que soient prévus des postes répondant aux aspirations des techniciens de prendre en charge des responsabilités effectives.

Il n'est pas à exclure que les techniciens puissent se positionner aussi comme responsables de CEI. Par contre les districts ont plutôt vocation à être tenues par des catégories A.

Expression de la CGT

D'une manière générale la CGT affirme son opposition de principe au processus en cours et la décentralisation engagée à ce jour. Elle conteste le bien fondé de la mise en place des DIR, le démantèlement de l'Équipement et considère qu'il s'agit d'une étape vers une privatisation complète

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

du réseau routier national et la création d'agences routières de statut de type établissement public voire à caractère privé.

Réponse : Il appartient au ministère de l'Équipement de mettre en œuvre la loi du 13 août 2004 pour ce qui le concerne. Par ailleurs les DIR seront des services déconcentrés de l'État dépendant des préfets, ce choix est délibéré, c'est une garantie suffisante.

La CGT demande des précisions sur le fonctionnement des bureaux d'études. Y aura-t-il toujours des comptables en DIR ?

Réponse : Le SMO en DRE n'assurera pas les missions de bureau d'études. Les études techniques seront réalisées par les DIR ou les CETE pour les études amont. L'examen des incidences sur l'urbanisme par exemple restera de la compétence de la DDE.

En matière de gestion comptable, la DIR ne sera plus le liquidateur des marchés. Certaines tâches de comptabilité, effectuées aujourd'hui en DDE, seront du ressort des DRE.

Ainsi, la DRE en qualité de maître d'ouvrage, et la DIR maître d'œuvre devront chacun assurer des tâches de comptabilité. La réflexion est en cours pour examiner comment fonctionner de manière optimale, pour éviter notamment des redondances entre les deux services.

La CGT souligne également les risques de tension au moment du préfléchage, si une priorité est donnée aux personnels des CEI intervenant sur RN pour intégrer la DIR. Par ailleurs, les métiers vont changer, notamment pour les personnels des centres mixtes qui n'interviendront plus que sur le réseau RN. Cela peut poser des problèmes pour certains agents reconnus inaptes sur deux fois deux voies.

Réponse : Il va, par ailleurs, effectivement falloir examiner, de manière spécifique, le cas des personnes reconnues inaptes à l'exploitation des 2x2 voies. La reconversion sera moins facile qu'aujourd'hui. Mais il sera certainement nécessaire de développer les passerelles inter-corps pour faciliter ces conversions suite à problèmes de santé.

Concernant la bourse aux postes, s'il y a des structures spécialisées qui entreront dans la DIR sans évolution notable, chacun est bien-sûr libre de choisir d'intégrer ce nouveau service où d'aller vers les autres postes qui seront proposés.

Par ailleurs, il serait judicieux que les procédures de bourses aux postes soient menées selon un même calendrier entre les différents départements afin d'élargir l'éventail des possibilités d'affectation.

La CGT souligne que l'on se base actuellement sur les équivalents temps plein (ETP). Or, dans le cas des centres mixtes, lorsque l'on s'aperçoit qu'il n'y a pas suffisamment de personnes sur RN, on pioche dans les effectifs RD. Avec le nouveau système, ce type de souplesse ne sera plus possible.

Réponse : le regroupement des centres permettra de retrouver ces marges de manœuvre. Par contre, il faudra certainement développer le travail inter-centres, et organiser les renforts de manière différente d'aujourd'hui.

La CGT demande si l'ensemble des CEI seront constitués sur la base des centres existants, qui ne sont pas appelés à connaître de modifications. La CGT demande quelles seront les conditions de travail dans les CEI et comment les personnels administratifs pourront intégrer la DIR.

Réponse : il y aura des personnels administratifs dans les différentes entités de la DIR. Dans ce cadre, il convient d'identifier les types de postes nécessaires au bon fonctionnement de la structure et de les ouvrir via un appel à candidature, sur lequel le principe d'équité prévaudra.

Concernant la politique d'exploitation de la route, plusieurs groupes de travail ont été mis en place au niveau national. Le groupe de travail traitant de l'exploitation et l'entretien routier préconise de fixer 3 types de voies (VRU, liaisons autoroutières, routes inter-régionales) et de leur associer des niveaux de services.

Avec le trafic supporté par la RN10, il faudra certainement entrer dans un fonctionnement en 2x8. Par contre, pour la RCEA, cela devrait pouvoir se faire dans un terme un peu plus long. Les seules

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

possibilités actuellement offertes découleraient de rééquilibrages entre les différents programmes LOLF. Il convient par ailleurs de bien voir où le curseur est placé concernant les transferts vers les Conseils Généraux.

La CGT s'interroge à propos du volume de CEI nouveaux à construire. Les personnels pré-fléchés sauront-ils où ils seront positionnés avant la construction des nouveaux centres ?

Réponse : Une identification des futurs centres à créer, et la mise en place de solutions transitoires sont engagées. Ces dernières apparaissent nécessaires (tel que, par exemple, le maintien en provisoire des personnels sur des sites existants ou la mise en place d'aménagements temporaires).

Il faut privilégier les solutions par lesquelles les personnes seront positionnées géographiquement, dès l'entrée en service de la DIR, sur leurs sites définitifs.

Une deuxième Eu ma réunion interrégionale bilatérale a eu lieu avec la CGT le 26 octobre 2005.

Après le rappel de la position de principe de la CGT, notamment la privatisation rampante des RN, le refus de la création des DIR, le constat du retard dans la sortie des textes et le calendrier irréaliste, l'opposition à l'avancée coûte que coûte de ce dossier, la présentation de l'ensemble de l'organisation de la future DIR Atlantique et la conséquence par département a été faite et le débat a porté sur :

Ont été abordés les niveaux de service et l'organisation du travail, le recours ou non au travail en 2*8.

En réponse : hormis la nécessité de systématiser la patrouille et d'organiser une astreinte de sécurité de manière générale sur l'année, les principes en vigueur et dans l'organisation particulière en DDE seront maintenus à la mise en place de la DIR ; leur harmonisation, affichée aujourd'hui, sera à conduire et à rendre opérationnelle après mise en place de la DIR

La CGT affirme son désaccord, mais sans en faire un casus belli, sur l'évolution de la VH, avec l'astreinte conditionnelle et l'intervention sans accompagnateur en préventif.

Réponse : il est rappelé en réponse la nécessité d'ouvrir ce dossier et d'en examiner la faisabilité concrète et de ne pas se tromper d'enjeu. Il ne s'agit pas de rechercher des économies de crédits indemnitaires mais d'optimiser la mobilisation de moyens sur la viabilité en général ; en plaine et climat océanique la VH reste modérée, elle est certes réelle mais plus occasionnelle. Ce qui importe c'est d'identifier les situations où la VH à un est possible et de mettre en place une astreinte conditionnelle selon les conditions météo prévues. L'effort doit porter sur l'exploitation et la viabilité durant toute l'année, et les moyens dégagés y être consacrés.

Sur la concession future de la RN 10, la CGT s'y refuse, plus pour des raisons de politique routière que par rapport au devenir des agents ; à ce jour toutes réponses ne sont pas apportées.

Réponse : il ressort pour la DIR que le détachement des agents vers le futur concessionnaire est possible à ce jour ; ceci au vu de l'analyse de la DGPA sur les textes relatifs au détachement vers un organisme à statut privé mais rendant des missions d'intérêt public moyennant quelques conditions. C'est un point positif. En revanche, seule une avancée réelle dans les conditions de travail et de rémunération des agents les amènera à sauter le pas, en ce cas que le processus de mise en concession aboutisse pour eux à une proposition incitative, le seul maintien de leur rémunération ne suffira pas.

Pour la CGT il y a des conditions nécessaires d'information (statut textes, orga des CG) comme préalable au lancement du prépositionnement. De même les fiches de postes devront comprendre des informations détaillées quant aux conditions du poste (sujétions régime indemnitaire et primes, organisation du travail...)

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Réponse : prise acte des préalables ; cependant ne seront dans la fiche de poste que les éléments essentiels, on se situe dans la continuité du fonctionnement actuel hormis la veille permanente sur le réseau.

De même le préfléchage doit selon la CGT permettre de traiter équitablement des situations de maintien sur place en priorisant l'ancienneté par rapport à des agents plus récemment arrivés et qui resteraient sur leur poste inchangé où ces derniers seraient prioritaires.

Réponse : c'est en effet un piège potentiel de cette priorité qui pourrait ôter des marges de manœuvre pour la résolution de cas socialement délicats. Mais traiter ce type de configuration suppose négociation et dialogue avec les intéressés, d'où l'importance des structures d'accompagnement et du caractère itératif du pré-positionnement.

Le devenir des OPA et des commandes des DIR aux Parcs a été posé.

Réponse : la DIR A n'a dimensionné en son sein que les postes spécifiquement DIR à savoir maintenance spécialisée des équipements d'exploitation. Le rapport définitif de Courtial doit répondre sur la robustesse et la pertinence de ses propositions - notamment l'intégration du parc au Conseil Général et une convention de prestation pour l'Etat, donc les DIR - quant aux réactions des CG... (en Pyrénées Atlantiques, le CG est partant pour travailler avec la DIR, d'autres CG réservent leur position). La question n'est pas tranchée définitivement.

Quel sera le devenir des agents et quel sera le traitement des situations pour les sites IR fermés.

Réponse : sera défini un calendrier sur la poursuite des opérations en cours (achèvement du XIIe plan), la définition des effectifs minima correspondants, l'identification des départs possibles, et enfin le traitement social au cas par cas pour faire un biseau sur les cas non résolus.

Expression de Force Ouvrière

Dans une déclaration préalable, le délégué auprès de la préfiguration met en avant l'inquiétude des agents devant les conditions dans lesquelles s'opère la transformation du Ministère. Il rappelle l'opposition de Force Ouvrière à la conduite de la réorganisation de l'Equipement liée à la décentralisation. Il précise qu'en l'absence de tout texte réglementaire il est prématuré de mettre en place les nouveaux services et les DIR pour les raisons suivantes :

- transferts contre l'avis des personnels
- le retard dans la publication des textes réglementaires ne donnant pas à ce jour de garanties statutaires de ce fait
- organisation des DIR déroutante car hors de la logique territoriale et administrative actuelle
- tout ceci dans un contexte laissant augurer d'une privatisation à venir

Il demande à être informé de tous les documents produits : états des lieux, organigramme etc.

Réponse, Il est pris acte de cette déclaration préliminaire, pour le projet de la DIR le rapport à la DGR de fin Octobre sera transmis aux organisations syndicales et mis sur l'Intranet de la DRE. Il est répondu aux questions sur les dates de sortie du décret de transfert du réseau et sur le statut des agents.

Qu'en est-il du devenir des OPA et leur rôle en matière de VH et de métiers spécifiques tels pupitreur ou gestionnaire de l'éclairage public

Réponse : La DIR se base sur l'inversion du mode conventuel actuel préconisée par le rapport du CE Courtial. De ce fait les seuls postes d'OPA dans la DIR se limitent à ceux signalés ci dessus. Il n'a pas été envisagé d'appeler des OPA en pupitrage en continuité avec ce qui s'est fait jusqu'à présent. Mais si cela se révèle indispensable en raison de la reconversion d'OPA notamment, cela peut évoluer.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Le prépositionnement des agents soulève de multiples questions. Les décrets d'homologie et d'intégration sont longs à paraître, il n'est pas possible d'enclencher la bourse aux postes sans ces textes, ni sans la création de la DIR. Il en est de même de l'avancement des réflexions dans les conseils généraux. L'organisation des cellules de gestion et d'appui dans les DDE n'est pas claire. Les agents attendent les bourses aux postes mais l'avancement et les critères ne sont pas les mêmes dans les DDE. *Réponse* il est indispensable de lever les incertitudes au préalable pour que les agents puissent faire un choix en connaissance de cause, les informations signalées devront être fournies avant lancement du pré-positionnement.

Sur la concession envisagée pour la RN 10 sud : trois possibilités existent pour les agents, un changement de poste à proximité (DDE ; CG), au sein de la DIR (mais mobilité plus importante) ; détachement auprès du concessionnaire (obligation de reprise de personnel et critère de qualité sociale). Il faut pouvoir envisager de laisser partir dès maintenant les agents des deux centres landais. *Réponse* il doit y avoir continuité de l'exploitation qui rend difficile la gestion en sifflet de ce dossier. Toute fois il est pris note de la suggestion faite notamment en ayant recours à l'entreprise pour accompagner la réduction d'effectifs. Le dossier a été ouvert à la DGPA, le DDE des Landes et le préfigurateur y sont très attentifs.

Une clarification des métiers de B expl en CEI et en districts notamment en matière de surveillance des chantiers est nécessaire

Réponse : Ce sera forcément un partage, le pilotage des travaux se fera par le district mais le chef de CEI apportera sa connaissance et sa disponibilité.

Quelle sera l'implantation du futur district de Bordeaux ?

Réponse Villenave d'Ornon semble en raison de sa localisation de ses locaux et de la surface disponible bien adapté.

FO affirme son refus de l'astreinte météo et de la conduite d'engin de VH sans accompagnateur en circuit de salage ou déneigement (trafic PL, isolement, nuit/jour : sécurité des agents).

Réponse : à ce jour il est souhaité une optimisation de la VH et de mettre en discussion le bon niveau de traitement et les moyens adaptés à la réalité d'une VH océanique de plaine (hors Vallée d'Aspe bien sur).

Direction interdépartementale des Routes Atlantique

Organisation de l'entretien et de l'exploitation

Octobre 2005

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
13/09/05	N. Larraux	
26/09/05	N. Larraux	
30/09/05	N. Larraux	
15/10/05	N. Larraux	

Affaire suivie par

Alain GUESDON – Service Gestion de la Route

Tél. 05.56.24.81.94, fax 05.56.24.86.90

Mél. alain.guesdon@equipement.gouv.fr

Nathalie LARRAUX – Préfiguration DIR Atlantique

Tél. 05.57.57.76.01, fax. 05.56.24.86.90

Mél. nathalie.larraux@equipement.gouv.fr

Référence Intranet

http://intra.dre-aquitaine.i2/rubrique.php3?id_rubrique=225

Sommaire

1.	ORGANISATION CIBLE DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION DE LA ROUTE.....	4
1.1	PRINCIPES GENERAUX D'ORGANISATION ET DE NIVEAUX DE PRATIQUES	4
1.2	LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION	5
1.3	LE SERVICE DE LA POLITIQUE ROUTIERE (SPR)	5
1.3.1	<i>La cellule maîtrise d'ouvrage (CMO).....</i>	<i>6</i>
1.3.2	<i>Le bureau d'étude de l'entretien et de la sécurité routière (BE).....</i>	<i>6</i>
1.3.3	<i>Le bureau opérationnel (BO).....</i>	<i>7</i>
1.3.4	<i>La cellule ouvrages d'art (COA).....</i>	<i>8</i>
1.3.5	<i>Le centre d'information et de gestion de trafic (CIGT).....</i>	<i>8</i>
1.3.6	<i>Les effectifs du Service de la Politique Routière.....</i>	<i>9</i>
1.4	LES DISTRICTS	10
1.4.1	<i>Le district d'Angoulême.....</i>	<i>12</i>
1.4.2	<i>Le district de Saintes.....</i>	<i>13</i>
1.4.3	<i>Le district de Bordeaux.....</i>	<i>14</i>
1.4.4	<i>Le district d'Oloron.....</i>	<i>15</i>
1.5	LES EFFECTIFS DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION	16
1.6	LA REPARTITION DES TACHES ENTRE SERVICE DE LA POLITIQUE ROUTIERE ET DISTRICTS	17
2.	ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DE LA ROUTE A LA CREATION DE LA DIR.....	21
2.1	LE CONTEXTE AU 1 ^{ER} SEPTEMBRE 2006.....	21
2.2	LE SERVICE DE LA POLITIQUE ROUTIERE A LA CREATION DE LA DIR.....	21
2.3	LES DISTRICTS A LA CREATION DE LA DIR.....	22
2.3.1	<i>Le district d'Angoulême.....</i>	<i>23</i>
2.3.2	<i>Le district de Saintes.....</i>	<i>23</i>
2.3.3	<i>Les trois districts de Bordeaux.....</i>	<i>25</i>
2.3.4	<i>Le district d'Oloron.....</i>	<i>26</i>
2.4	LES EFFECTIFS DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION A LA CREATION DE LA DIR.....	26
3.	RECAPITULATIF DU DIMENSIONNEMENT DES CEI	26

1. Organisation cible de l'entretien et de l'exploitation de la route

1.1 Principes généraux d'organisation et de niveaux de pratiques

Le réseau routier national structurant géré par la DIR Atlantique est :

- la liaison Nord Sud par la RN 10 considérée comme une liaison autoroutière non concédée (faibles intempéries hivernales),
- les rocades de Bordeaux sur lesquelles se greffent les liaisons autoroutières vers Libourne, vers Agen et vers Arcachon considérées comme voies rapides urbaines (faibles intempéries hivernales),
- La desserte de la Rochelle par les RN 248 et 11, rocades incluses, considérée comme une liaison autoroutière non concédée (faibles intempéries hivernales),
- La desserte de Royan par la Route Centre Europe Atlantique (RN 141 et 150) considérée comme une liaison interrégionale (faibles intempéries hivernales),
- enfin, l'accès à l'Espagne depuis Pau par la RN 134 considérée de ce fait comme un cas particulier (fortes intempéries hivernales).

Cet ensemble totalise environ 750 km dont 50 de voies rapides urbaines.

En matière d'entretien et d'exploitation de ce réseau, les objectifs généraux sont :

- Assurer la sécurité des usagers et des personnels,
- mettre en place un niveau de service adapté au caractère structurant du réseau,
- exploiter ce réseau de façon moderne et homogène par itinéraires, en déployant des outils et des équipements d'exploitation « temps réel » adaptés aux attentes des usagers,
- mettre en oeuvre des politiques de gestion et d'entretien cohérentes, soucieuses de la préservation du patrimoine et de son amélioration.

En particulier l'organisation et le dimensionnement retenus répondent aux niveaux de pratiques suivants:

- une surveillance organisée du réseau notamment par un recueil de données automatisé et/ou un patrouillage régulier
- des interventions sur incidents possibles 24h/24h 7j/7 sur l'ensemble du réseau par la généralisation du système d'astreinte de sécurité
- des interventions pré-curatives et curatives en viabilité hivernale réalisées par des équipes d'interventions renforcées et prioritaire sur les interventions d'urgence pendant les périodes d'intempéries
- une gestion du trafic performante organisée autour d'un CIGT et de plusieurs PC (Un PC VRU en 3x8 et un PC d'axe en 2x8)

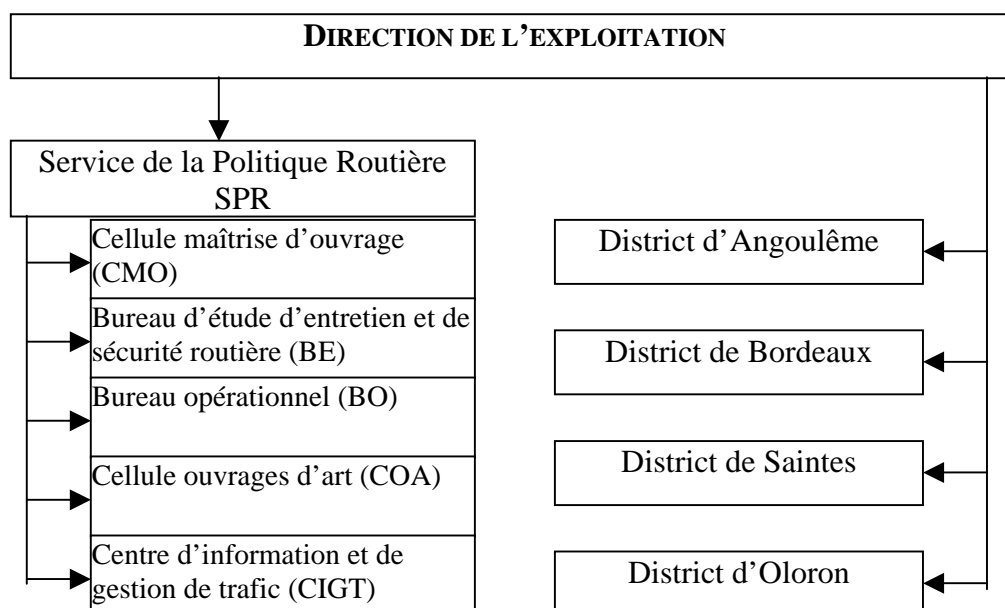
Les niveaux de service seront déclinés par itinéraire par la suite selon la catégorie de l'infrastructure.

L'organisation cible présentée ci après a été constituée sur la base des deux hypothèses suivantes :

- les axes RN10, RN141 et 150 sont aménagés en 2x2 voies et équipés en matière de gestion du trafic,
- la RN 10 est concédée (A 63) au sud de Bordeaux.

La direction de l'exploitation est alors composée de :

- Un service de la politique routière
- 4 districts : Angoulême, Bordeaux, Saintes et Oloron



1.2 La direction de l'exploitation

La direction de l'exploitation a en charge le pilotage de la filière entretien–exploitation en terme de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Le directeur de l'exploitation :

- fixe les objectifs et niveaux de service à atteindre
- assure le pilotage social (négociations organisationnelles et salariales) de la filière en liaison avec le secrétariat général
- assure le pilotage de la filière
- assure le pilotage des services fonctionnels et territoriaux

Le directeur de l'exploitation est également directeur-adjoint de la direction interrégionale des routes.

La direction de l'exploitation est composée de :

- 1 A + : directeur de l'exploitation
- 1 Cadm : secrétariat

1.3 Le service de la politique routière (SPR)

Le service de la politique routière constitue le pôle technique en charge de :

- la mise en œuvre des politiques nationales et l'élaboration des politiques locales,
- la programmation technique et financière,
- l'ingénierie de l'entretien et de l'exploitation.

L'organisation de son pilotage est la suivante :

- 1 A+ : chef du service politique de la route
- 1 C adm : secrétariat du chef de service
- 2 C adm : pool secrétariat et appui aux unités du SPR

Le SPR est composé de 5 unités:

- une cellule maîtrise d'ouvrage
- un bureau d'étude de l'entretien routier et de la sécurité routière
- un bureau opérationnel
- une cellule ouvrage d'art
- un centre d'information et de gestion de trafic

1.3.1 La cellule maîtrise d'ouvrage (CMO)

Elle est chargée de :

- la définition des niveaux de service d'entretien (renouvellement des chaussées, fauchage, renouvellement des équipements....) et d'exploitation (surveillance du réseau, objectifs d'ingénierie et de gestion du trafic, patrouillage, interventions de sécurité, DOVH)
- la prise en compte de la qualité au sein de la filière entretien exploitation en liaison avec le chargé de mission qualité
- la gestion du régime indemnitaire : politique de rémunération, gestion et suivi des indemnités (suivi et déclinaison des textes et directives nationales)
- le suivi financier des opérations et des budgets annuels, de la définition de l'organisation de la commande publique (allotissements par secteur et par lot), du contrôle des marchés et de leur passation
- la liaison avec les Préfets et les DDE sur la réglementation de la circulation, de la police de la route
- la programmation annuelle de l'entretien (renouvellement chaussées, signalisation verticale, horizontale, équipements, entretien ouvrages d'art)
- la tenue de la base de données routières SICRE
- la répartition des crédits et l'établissement des bilans financiers et techniques

La cellule est constituée :

- 1 A tech : chef d'unité
- 1 B+ tech : adjoint, chargé des indemnités et de l'organisation de la commande
- 1 B tech : chargé de la programmation de l'entretien et de la connaissance du réseau
- 1 B expl : chargé des niveaux de service et de l'organisation de l'exploitation
- 2 C adm : chargés de la répartition des crédits et des bilans

1.3.2 Le bureau d'étude de l'entretien et de la sécurité routière (BE)

Le bureau est chargé de :

- l'élaboration des études d'entretien depuis les études préalables jusqu'aux études opérationnelles (sondages, reconnaissance et dimensionnement des chaussées) (hors OA)
- la préparation des DCE nécessaires à la mise en œuvre du programme d'entretien (hors OA)
- l'élaboration des études de petits travaux d'adaptation des infrastructures

- la connaissance de l'accidentologie sur le réseau de la DIR (exploitation des données des pôles techniques en DDE)
- les études d'ingénierie de sécurité routière (modification des conditions d'exploitation, petits aménagements, veille, diagnostic)
- le suivi de la démarche SURE
- le contrôle qualité des projets des SIR (CSPR)
- le contrôle des arrêtés d'exploitation et des avis sur l'organisation des chantiers (entretien et investissement) en liaison avec la CMO pour la partie « juridique » administrative
- l'établissement de consignes opérationnelles pour les interventions : pose de balisage, basculement, interventions d'urgence...

Le bureau est constitué de :

- 1 B+ tech : chef d'unité
- 1 B tech : chargé des études et préparation des DCE
- 1 B tech : chargé de la sécurité routière
- 1 B exp : chargé de l'exploitation et des consignes d'interventions
- 2 C tech : chargés des études et de la cartographie

1.3.3 Le bureau opérationnel (BO)

Le bureau est chargé de :

- la politique matériel et équipement :
 - définition des matériels en liaison avec les unités d'exploitation et responsable hygiène-sécurité, définition de la politique d'équipement, des équipements de travail, définition des programmes annuels et suivi de leur exécution
 - l'achat des matériels et équipements : préparation des DCE (mission éventuellement en liaison avec les parcs)
 - l'élaboration de consignes d'utilisation des matériels
 - la gestion de la flotte de véhicules
- la politique immobilière : modernisation des centres, construction des centres, entretien des centres
- la gestion administrative et domaniale : limitation du domaine public, occupation du domaine, cession et achat, police domaniale, instruction administrative des dossiers d'exploitation, SIG routes
- l'exécution des marchés en liaison avec les districts et le SG (contrôle préalable, préparation de la consultation)

Ce bureau est constitué de :

- 1 B+ tech : chef d'unité
- 1 B expl : chargé de l'aspect matériel
- 1 B adm : chargé de l'aspect immobilier et de la gestion domaniale
- 1 B adm : chargé de l'exécution des marchés
- 1 C adm : chargé de la gestion administrative
- 1 C tech : chargé de l'élaboration des DCE en liaison avec les cat B
- 1 C tech : chargé de la cartographie

1.3.4 La cellule ouvrages d'art (COA)

La cellule est chargée de :

- la surveillance du patrimoine OA (organisation des visites en liaison avec le CETE et les subdivisions) et la tenue de la base de données LAGORA, la tenue des dossiers d'ouvrages (en liaison avec les SIR)
- l'élaboration des propositions de programmation d'entretien et d'investissement sur les OA en liaison avec la cellule maîtrise d'ouvrage (préparation du programme annuel et proposition de triennal)
- les études d'entretien et la préparation des DCE correspondants
- les études et réalisation des travaux de grosses réparations
- la participation aux études ouvrages neufs en liaison avec le SIR pour la prise en compte de la problématique de l'entretien des OA

Une antenne de la COA est créée à Pau car l'état des murs de soutènement de la RN 134 en vallée d'Aspe nécessite une surveillance et un entretien de proximité des ouvrages existants. Elle interviendra de manière active lors des visites des ouvrages sensibles. L'antenne assure aussi un contrôle en matière de conception des ouvrages neufs.

La COA est constituée de :

- Bordeaux
 - 1 A tech : chef d'unité
 - 2 B tech chargés d'étude en surveillance et réparations
 - 1 B expl chargé de l'organisation de la surveillance des ouvrages
 - 1 C tech chargé de la tenue de la base LAGORA et de la tenue des dossiers d'ouvrages
 - 1 C tech : chargé de l'élaboration des DCE
- Antenne de Pau
 - 1 B+ tech : responsable de l'antenne
 - 1 B tech: chargé d'étude surveillance et réparation
 - 1 C tech: chargé d'étude.

1.3.5 Le centre d'information et de gestion de trafic (CIGT)

Le CIGT a pour missions la surveillance du réseau, l'ingénierie de trafic en temps réel et différé, la réalisation des plans de trafic, la participation à la gestion de crise.

Le CIGT est rattaché dans son ensemble au service fonctionnel de politique de la route (SPR). Il est composé d'une partie bureau d'études et de deux salles opérationnelles : une à Bordeaux pour l'agglomération bordelaise et la vallée d'Aspe, une à Angoulême pour l'axe RN 10 et la RCEA.

Le bureau d'études a en charge :

- les études de déploiement (avec la possibilité de les faire exécuter par les SIR pour la phase opérationnelle)
- la préparation et la conduite des travaux correspondants (pôle travaux) (avec la possibilité de les faire exécuter par les SIR pour la phase opérationnelle)

- les études de trafic (en temps différé et définition des paramètres à recueillir) et d'exploitation (plans)
- l'organisation des relations avec les unités d'exploitation (tenue des mains courantes) la maintenance des installations en terme d'organisation de la maintenance et de définition technique (pôle maintenance)

Les salles opérationnelles ont pour mission :

- la gestion du trafic en temps réel
- la surveillance météo notamment en période de viabilité hivernale

La salle opérationnelle de Bordeaux intervient en 3x8. La salle opérationnelle d'Angoulême intervient en 2x8, la salle de Bordeaux prenant le relais en dehors des heures ouvrées.

Elles sont chacune sous la responsabilité fonctionnelle d'un chef de salle dont le rôle est :

- d'organiser les plannings
- de gérer le fonctionnement des salles (veiller au bon état des matériels)
- d'établir les consignes aux pupitreurs à partir des documents généraux (plans, directives internes)
- de veiller à la remontée des données vers la partie bureau études
- d'assurer le lien avec la maintenance

Une équipe de maintenance, pilotée par la partie ingénierie du CIGT, doit être située à proximité des équipements dynamiques gérés par les salles opérationnelles et être en mesure d'intervenir si besoin en dehors des heures de service : elle sera composée de 3 OPA à Bordeaux et de 2 OPA à Angoulême. Cette équipe sera également en charge de la maintenance des stations SIREDO, excepté une base spécifique organisée à Oloron pour la RN 134 (C expl du district à former).

Les effectifs du CIGT sont :

	A+	A tech	B+tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	C expl	Ouv	Total
CIGT Bordeaux		1	1	3	2		1	1	8	3	20
PC Angoulême					1				6	2	9
Total		1	1	3	3		1	1	14	5	29

1.3.6 Les effectifs du Service de la Politique Routière

Les effectifs cible du service politique de la route sont :

	A+	A tech	B+tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	C expl	Ouv	Total
SPR	1							3			4
CMO		1	1	1	1			2			6
BE			1	2	1		2				6
BO			1		1	2	2	1			7
COA (dont antenne de Pau)		1	1	3	1		3				9
CIGT		1	1	3	3		1	1	14	5	29
Total	1	3	5	9	7	2	8	7	14	5	61

1.4 Les districts

Les districts sont rattachés fonctionnellement au service de la politique routière et hiérarchiquement au directeur de l'exploitation.

Les responsables de districts sont les représentants locaux de la DIR auprès des préfets, des DDE, des autres administrations, des collectivités territoriales et des usagers.

Les districts sont chargés de la mise en œuvre de l'ensemble des politiques de gestion, d'entretien et d'exploitation et sont composés de 3 à 5 centres d'entretien et d'intervention. Ils ont donc en charge:

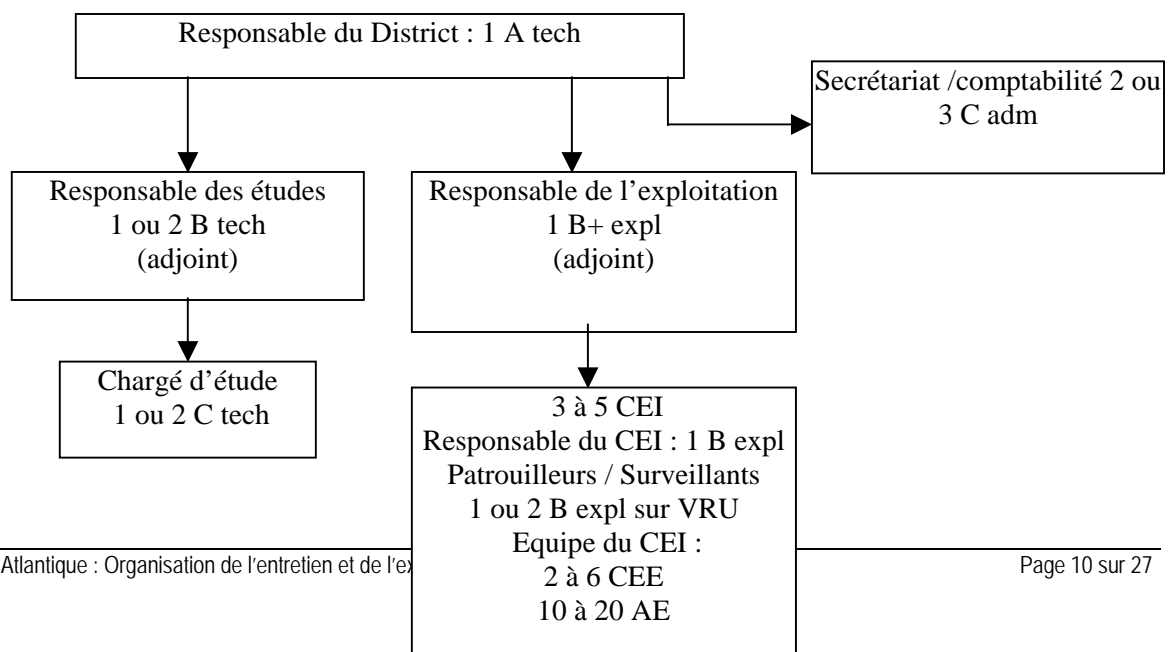
- l'entretien courant (fauchage, nettoyage, renouvellement d'équipements), l'entretien programmé (propositions d'opérations, suivi de l'exécution des chantiers).
- la participation à la connaissance du patrimoine (relevés de terrain, visites des OA).
- la gestion : dommage au DP (recouvrement), occupation du domaine, relations avec les usagers, application de la loi sur la publicité.
- l'exploitation : mise en œuvre du patrouillage, surveillance, interventions de sécurité, exploitation des chantiers de la DIR, préparation des chantiers pour la partie exploitation, vérification de sécurité (visites régulières des équipements, visites de conformité...).
- la réalisation des études d'exploitation (préparation des dossiers d'exploitation, avis sur interventions de tiers), la préparation de DCE (petits travaux d'entretien, marchés d'équipement, achats de fournitures...) selon les allotissements définis par la CMO, les études relatives à la gestion du domaine (délimitation, visites de terrain).
- La fonction personnel de proximité (absences, indemnités, dossiers)
- la liquidation des dépenses relatives à l'entretien et l'exploitation.

Le maintien de la liquidation des dépenses au niveau des districts permet de bénéficier de la proximité entre lieu de constatation et préparation de la liquidation. De plus le nombre restreint de districts facilitera le pilotage depuis le siège des fonctions comptabilité/marché.

Un centre d'entretien et d'intervention a en charge :

- la surveillance du réseau
- la viabilité hivernale (préventive sur VRU / précurative et curative sur autre réseau et en fonction de la zone VH), prioritaire sur les interventions d'urgence
- les interventions d'urgence en complément de la surveillance
- l'entretien du réseau

L'organigramme général d'un district est :



L'organisation des districts et CEI en matière d'exploitation tient compte des caractéristiques du réseau ce qui permet de définir des niveaux de pratiques adaptés, comme cela est préconisé dans le rapport du groupe de travail « Lannuzel ». Les niveaux suivants sont des niveaux de base qui sont adaptés ensuite à la taille des CEI et aux conditions de trafic locales (% PL, saisonnalité etc.)

Pour les voies rapides urbaines à faibles intempéries (3 CEI concernés)

- Surveillance du réseau 7j/7 : 2f/j ouvrés et 1f/j le week end et jours et fériés
- Interventions d'urgence garanties d'où astreinte de sécurité avec retour 1/5 semaines
- Viabilité hivernale d'où astreintes VH avec retour 1/2 à 3 semaines
- Organisation du travail en 2x8
- Dimensionnement : 2 B expl, 6 CEE, 20 AE

Pour les liaisons autoroutières non concédées à faibles intempéries (7 CEI et 1 point d'appui concernés)

- Surveillance du réseau 5j/7 : 1 f/j ouvrés
- Interventions d'urgence garanties d'où astreinte de sécurité avec retour 1/6 semaines ou 1/3 semaines si en 2x8
- Viabilité hivernale d'où astreintes VH avec retour 1/2 à 3 semaines
- Organisation du travail en 1x8 avec éventuelle possibilité de passer en 2x8 lors des périodes de pointe de trafic (été)
- Dimensionnement : 1 B expl, 5 CEE, 15 AE

Pour les routes interrégionales à faibles intempéries (2 CEI concernés)

- Surveillance du réseau 2 à 3 fois par semaine : 1f/j les lundi, mercredi et vendredi matin
- Interventions d'urgence garanties d'où astreinte de sécurité avec retour 1/5 à 6 semaines
- Viabilité hivernale d'où astreintes VH avec retour 1/3 semaines
- Organisation du travail en horaires normaux
- Dimensionnement : 1 B expl, 4 CEE, 12 AE

Pour le cas particulier de la RN 134 et compte tenu des fortes intempéries hivernales (2 CEI et un point d'appui concernés)

- Surveillance du réseau 2 à 3 fois par semaine et 7j/7 en période hivernale
- Interventions d'urgence garanties d'où astreinte de sécurité avec retour 1 /5 semaines
- Viabilité hivernale d'où astreintes VH avec retour 1/2 à 3 semaines
- Organisation du travail en horaires normaux et répartition des équipes entre CEI et centres de déneigement (astreinte dortoir) en période hivernale
- Dimensionnement: 1 B expl, 3 CEE, 11 AE

La nécessité de la mise en place d'une astreinte de sécurité à l'année pose la question de l'organisation renforcée pendant la viabilité hivernale et d'un retour d'astreinte très fréquent pour les agents (1 semaine sur 2 en cas d'interventions).

Afin de conserver une organisation du travail acceptable pour le rythme de travail des agents, la DIR étudiera les possibilités de :

- mise en astreinte VH conditionnelle en fonction des prévisions météorologiques pour le réseau à faibles intempéries hivernales
- 1 ou 2 agents par engins en fonction des caractéristiques du réseau et de la compétence des agents

- appel à des compétences externes pour certaines prestations notamment en VH curative (vacataires accompagnateur, OPA du Parc etc.)

Par ailleurs, comme cela est détaillé ci-après par district, le dimensionnement est adapté à la marge en fonction des situations locales : longueur, complexité du réseau, fréquence, saisonnalité des perturbations etc.

1.4.1 Le district d'Angoulême

Le district d'Angoulême gère :

- la RN10 et le nœud Angoumois considérée comme une liaison autoroutière à faibles intempéries hivernales
- une partie de la RN141 considérée comme une liaison interrégionale à faibles intempéries hivernales

Le réseau est réparti entre les 4 CEI de la manière suivante :

➤ CEI de Couhé : la RN 10 de l'intersection avec la bretelle de l'A10 (PR60) au sud de Poitiers à la RD948 dans les Deux Sèvres (PR1,5 lieu dit Maisons Blanches), soit 48,5 km et 101 km pondérés.

➤ CEI de Mansle / Ruffec : la RN 10 de la RD948 à l'entrée d'Angoulême, avant le lieu dit Les Chauvauds (PR 42,5), soit 48 km décomposés en :

- 5 km de 2x2 voies en 79, avec 1,3 km d'échangeurs
- 43 km de 2x2 voies en 16, avec environ 10 km d'échangeurs

soit 107,3 km pondérés

➤ CEI d'Angoulême :

- la RN 10 du lieu dit Les Chauvauds au Nord de Barbezieux (au niveau de l'échangeur avec l'ancienne RN10, au niveau du PR80), soit environ 38,5 km constitués de 18 km de 2x2 voies et de 10 km d'échangeurs.
- la RN141 Est d'Angoulême à Chasseneuil sur Bonniere (35 km) et une antenne de la RN141 Ouest (problématique du nœud Angoumois), à savoir la section Angoulême – intersection avec RD37 ou RD 939 (soit 5 km) soit 40 km. dont 21 km de 2x2 voies et 10 km d'échangeurs

soit 135 km pondérés

➤ CEI de Montlieu La Garde : la RN 10 au Nord de Barbezieux (PR80) et St-André de Cubzac (intersection RN10-A10), soit 60 km dont :

- 49,6 km de 2x2 voies
- 17 km d'échangeurs

soit 127,6 km pondérés.

Le dimensionnement de base prévoit une équipe de sécurité (1 CTRL ou CEE, 2 AE) par CEI et par semaine pour les interventions d'urgence avec un retour d'astreinte de 5 semaines et la surveillance du réseau en patrouille 1 fois par jour 5 j / 7.

Les astreintes sont renforcées lors de la période de viabilité hivernale en fonction des conditions météorologiques. Les circuits de salage sont assurés par 1 agent ou 2 agents par engin en fonction des configurations des circuits.

Le CEI d'Angoulême est renforcé (2 Bexpl, 6 CEE et 20 AE) compte tenu de son réseau étendu (78,5km au total), et de la présence du nœud Angoumois ainsi que l'importance des travaux sur le secteur. Ce renforcement doit permettre une permanence sécurité en 2x8 extensible en 2x12. La permanence est alors placée sous la responsabilité d'un CEE en horaire posté et assurée par 2 AE en horaires postés.

Les effectifs du district d'Angoulême sont :

	A tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège	1	1	1		2	3			8
CEI Couhé			1				5	15	21
CEI Mansle			1				5	15	21
CEI Angoulême			2				6	18	26
CEI Montlieu			2				5	15	22
Total	1	1	7		2	3	21	63	98

1.4.2 Le district de Saintes

Le district de Saintes gère :

- la RN141 à l'Ouest d'Angoulême et la RN150 (qui forment la RCEA : route centre Europe Atlantique), considérées comme routes interrégionales à faibles intempéries
- la desserte de la Rochelle depuis l'A 10, par les RN11 et RN248 considérées comme une liaison autoroutière à faibles intempéries.

Le réseau est réparti entre 3 CEI et 1 point d'appui de la manière suivante :

- CEI de Jarnac : la RN141 depuis la RD37 jusqu'à l'échangeur avec la RD135E (Chérac), soit 47 à 48 km
- CEI de Saintes : la RN141 et la RN150 depuis la RD135E jusqu'à Royan (intersection avec RD25), soit 47 à 48 km
- CEI de La Rochelle (CEI de Chagnolet) : la RN11 depuis Mauzé sur le Mignon (intersection avec RD911) jusqu'à la Rocade de la Rochelle inclus (RN 237 jusqu'au giratoire de la Repentie, RN 537 et RN 137 jusqu'à l'intersection avec la RD937), soit environ 52,5 km
- Point d'appui de Mauzé sur le Mignon (dépend du CEI de la Rochelle) : la RN11 et la RN248 entre la RD911 et l'origine de la RN248, soit environ 25 km.

Le linéaire total du CEI de La Rochelle, point d'appui compris est de 77,5 km.

Sur la RCEA, le dimensionnement prévoit une équipe de sécurité (1 CTRL ou CEE et 2 AE) par CEI par semaine pour les interventions d'urgence (avec un retour d'astreinte de 5 semaines) et la surveillance du réseau (patrouillage 3 fois par semaine).

Les astreintes sont renforcées lors de la période de viabilité hivernale en fonction des conditions météorologiques. Les circuits de salage sont assurés par 1 agent ou 2 agents par engin en fonction des configurations des circuits.

Sur la RN 248 et la RN 11, ainsi que sur les rocades de la Rochelle, le dimensionnement de base prévoit une équipe de sécurité (1CTRL ou 1 CEE, 2 AE) par semaine et par centre (1 AE pour le

centre d'appui) pour les interventions d'urgence avec un retour d'astreinte de 5 semaines, et la surveillance du réseau (patrouillage passif 1 fois par jour 5j/7). La permanence de sécurité du point d'appui est organisée avec le centre de La Rochelle pour le tour des chefs d'équipe.

Les astreintes sont renforcées lors de la période de viabilité hivernale en fonction des conditions météorologiques. Le point d'appui intervient pour l'entretien courant et la VH (1 circuit). Les circuits de salage sont assurés par 1 agent ou 2 agents par engin en fonction des configurations des circuits.

Les effectifs du district de Saintes sont :

	A tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège	1	1	1		2	2			7
CEI Jarnac			1				4	12	17
CEI Saintes			1				4	12	17
CEI La Rochelle			2				5	18	25
Point d'appui Mauzé sur le Mignon							1	8	9
Total	1	1	5		2	2	14	50	75

1.4.3 Le district de Bordeaux

Le district de Bordeaux gère :

- La rocade de Bordeaux (A 630 et RN 230)
- Une partie de la RN 10 Nord et Sud, de la RN 89 jusqu'à Libourne, et de la RN250 vers Arcachon
- Les autoroutes autour de Bordeaux : A62, A63, A631, A 660

Ces routes sont considérées comme liaison autoroutière à faibles intempéries hivernales

Le réseau est réparti entre 3 CEI de la manière suivante :

➤ CEI de Lormont : la RN89 de Bordeaux à Libourne (17,8 km) ; la RN230 des échangeurs 23 à 1 (8 km) ; l'A630 des échangeurs 1 à 11 (17,5 km) soit un total de 43,4 km dont 25,5 km de VRU et 17,9 km de VCA.

➤ CEI de Villenave : l'A630 de l'échangeur 11 au Pont François Mitterrand (17 km) ; la RN230 du Pont François Mitterrand à l'échangeur 23 (3 km) ; l'A63 de la rocade à l'échangeur 24 (12 km) ; l'A62 de la rocade à La Brède (11,1 km) ; l'A631 (2,7 km) soit un total de 45,8 km dont 22,7 km de VRU et 23 km d'autoroute (quasi VRU).

➤ CEI de Mios : l'A63 depuis l'échangeur 24 (35 km), l'A660 (21,6 km), et la RN 250 (4km) soit un total de 60,6 km dont 56,6 km de VCA

Le dimensionnement prévoit des équipes de sécurité (1 CEE ou 1 contrôleur, 2 AE) en 2x12 (2X8 extensible en 2x12) avec un retour d'astreinte toutes les 4 semaines pour les responsables de sécurité et toutes les 5 semaines pour les AE. La surveillance du réseau prend en compte la nécessité de travaux de nuit du fait des trafics importants. Elle est assurée par des patrouilles 7J/7 2f/j ouvrés et 1 f/j week-end et fériés.

Les astreintes sont renforcées lors de la période de viabilité hivernale en fonction des conditions météorologiques. Les circuits de salage sont assurés par 1 agent ou 2 agents par engin en fonction des configurations des circuits.

Les effectifs du district de Bordeaux sont :

	A tech	B tech	B expl	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège	1	2	2	2	3			10
CEI de Lormont			2			6	20	28
CEI de Villenave			2			6	20 +1 OPA	29
CEI Mios			2			6	20	28
Total	1	2	8	2	3	18	60+1	95

1.4.4 Le district d'Oloron

Le district d'Oloron gère la RN134 qui est une route bidirectionnelle en secteur de montagne caractérisée par :

- les difficultés de circulation à la sortie de Pau qui nécessitent une proximité pour intervenir.
- les caractéristiques de la route au-delà de Bedous : route étroite de montagne avec des conditions climatiques défavorables qui nécessitent la multiplication de centres de déneigement.

Le réseau de 80 km de RN 134 est réparti entre 2 CEI avec un point d'appui et deux centres de déneigement :

- *Le CEI d'Oloron* avec un *point d'appui de Lescar*, exploite la RN134 depuis la RD2 jusqu'à la RD241 (Pont Suzon -PR88), soit 50 km
 - *Le CEI de Bedous* avec 2 centres de déneigement (Forges d'Abel et Col du Somport) intervient de la RD241 (PR88 – Pont Suzon) jusqu'à l'accès au tunnel, soit 30 km et jusqu'au Col du Somport, soit 35 km
- Soit 101 km pondérés

Les astreintes de sécurité sont placées sous la responsabilité des 6 CEE (astreinte avec un retour de 6 semaines). Les CEI d'Oloron et de Bedous sont dimensionnés avec 2AE en astreinte avec un retour de 6 semaines. Le point d'appui est dimensionné avec 1 AE en astreinte avec un retour de 6 semaines. La surveillance du réseau est assurée par patrouillage 2 fois par semaine.

Les astreintes sont renforcées en période VH (du 15 novembre au 15 mars avec possibilité d'étendre la période jusqu'au 30 avril en fonction des conditions météorologiques). Les centres de déneigement sont alors activés avec une mise en astreinte en dortoir. La surveillance du réseau est systématique et le patrouillage journalier.

Les interventions VH nécessitent le renfort d'équipes d'OPA et une mobilité des équipes entre CEI. Les circuits de salage et de déneigement sont assurés par 1 agent ou 2 agents par engin en fonction des configurations des circuits. Les circuits de VH peuvent différer légèrement des limites usuelles d'intervention. Des circuits sont assurés par des agents du Parc de même que certaines astreintes. Des vacataires sont nécessaires en tant qu'accompagnateur.

Les effectifs du district d'Oloron sont :

	A tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Total

Siège	1	1	1		1	2	1		7
CEI Oloron			1				3	11	15
Point d'appui Lescar							1	6	7
CEI Bedous			1				3	11	15
Total	1	1	3	0	1	2	8	28	44

En ce qui concerne le point d'appui, une possibilité d'implantation à Gélos est à l'étude avec l'accord du Conseil général.

1.5 Les effectifs de la direction de l'exploitation

	A+	A tech	A adm	B+ tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Ouv.	Total
Direction	1								1				2
SPR	1	3		6	8	7	2	8	7	8	6	5	61
District d'Angoulême		1			1	7		2	3	21	63		98
District de Saintes		1			1	5		2	2	14	50		75
District de Bordeaux		1		1	1	8 (10)*		2	3	18 (24)*	60 (92)*	1	95 (135)*
District d'Oloron		1			1	3		1	2	8	28		44
Total	2	7		7	12	30 (32)*	2	15	18	69 (75)*	207 (239)*	6	375 (415)*

* chiffres prenant en compte les deux CEI de Labouheyre et Castets pilotés par le district de Bordeaux en cas de décalage de la mise en concession de la RN 10 sud.

1.6 La répartition des tâches entre service de la politique routière et districts

SPR	DISTRICTS
<p>Cellule maîtrise d'ouvrage</p> <p>Niveaux de service</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboration des documents cadres tels que DOSR, DOVQ et DOVH • Définition des niveaux de service (entretien et exploitation), mise en place des directives et des organisations de travail correspondantes dans le respect des règles d'hygiène-sécurité <p>Régime indemnitaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion et suivi du bilan financier du régime indemnitaire <p>Gestion domaniale Connaissance du patrimoine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition d'une politique d'occupation du domaine, élaboration du règlement de voirie (principes de conservation du patrimoine, de lutte contre la publicité, de rétrocession) • Tenue de la base de données routières incluant SIG <p>Responsabilité juridique et suivi du contentieux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notamment en ce qui concerne le défaut d'entretien, les dommages travaux publics et les occupations sans titre • Suivi des rétablissements budgétaires <p>Programmation de l'entretien routier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboration du budget annuel et identification des opérations d'entretien courant, de grosses réparations et réhabilitations (chaussées, OA et aménagement de sécurité) • Suivi de la réalisation • comptabilité niveau 2 (distribution AP et CP) <p>1.6.1.1 Organisation de la commande publique</p> <ul style="list-style-type: none"> • directive et définition d'allotissement, contrôle et passation des marchés <p>Suivi d'activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • suivi par tableau de bord d'indicateurs d'activité de l'entretien 	<ul style="list-style-type: none"> • participation à l'élaboration des documents cadre • mise en œuvre permettant de respecter les niveaux de services et les règles du droit du travail et de l'hygiène sécurité : programmation des interventions des équipes, organisation de la surveillance, des circuits VH, des travaux d'entretien, et des interventions de réparation + rendu compte sur le respect des garanties minimales • application des règlements relatifs à l'organisation du travail, suivi des indemnités, prévisions des besoins • surveillance du patrimoine (constatation des infractions) et mise à jour des données de connaissance du patrimoine • constatation des infractions et engagement des procédures contentieuses, avis sur dossiers, fournitures d'éléments en cas de mise en cause de la responsabilité de l'Etat (preuve de l'entretien normal) • proposition de programme d'action par district en cohérence avec le cadre général d'action défini par la maîtrise d'ouvrage, établissement du programme annuel du district, exécution du programme d'entretien courant, propositions d'opérations de réhabilitation, maîtrise d'œuvre des chantiers, liquidation comptable des chantiers, compte rendu d'exécution • préparation de marchés (équipements de sécurité, entretien des dépendances..), consultation pour petites prestations selon directives • remontée des données. Suivi du tableau de bord du district

Bureau d'étude de l'entretien et de la sécurité routière	
<p>Etudes d'entretien (courant et grosses réparations)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préparation des dce nécessaires à la mise en œuvre du programme d'entretien (courant et grosses réparations, réhabilitation) : réalisation notamment des dce chaussées • Etudes des travaux d'adaptation des infrastructures • Réalisation des études importantes <p>Etude d'aménagement de sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en forme des études, consultation des partenaires, traduction réglementaire des dispositifs lors des modifications des conditions d'exploitation • Pilotage de la démarche SURE <p>1.6.1.2 Avis sur la sécurité des chantiers</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle des arrêtés d'exploitation et des avis sur l'organisation des chantiers • Etablissement des consignes opérationnelles pour les interventions : pose de balisage, basculement, interventions d'urgence <p>1.6.1.3 Connaissance de l'accidentologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tenue de base de données (à partir des données des DDE). Analyse de l'accidentologie. Etude d'accidentologie 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation pour la définition technique et les aspects mise en œuvre • Avis sur partie technique des dce et préparation en liaison avec le bureau d'études des conditions de mise en œuvre • Réalisation des petites études par le district avec contrôle du BE • Avis sur études • Proposition d'action à partir de la connaissance du réseau et réalisation des études préalables • Préparation des dossiers d'exploitation des chantiers en liaison avec les partenaires (forces de l'ordre, élus) • Participation à la définition des consignes, formation des agents et contrôle de la bonne mise en œuvre • Participation aux études : avis, perception de l'exploitant, données sur les interventions
Bureau opérationnel	
<p>Politique d'achat et d'utilisation des matériels, équipement et produits</p> <ul style="list-style-type: none"> • définition des matériels en liaison avec les districts et le responsable hygiène sécurité, • définition de la politique d'équipements, des vêtements de travail, définition de la politique d'utilisation des produits • conduite des procédures d'achat groupé • élaboration des consignes d'utilisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation, réflexion sur la rationalisation • Suivi de la conformité des équipements • Retour d'expérience sur l'utilisation des matériels • Suivi des dépenses et respect des budgets alloués

<p>1.6.1.4 Gestion de la flotte des véhicules et des engins</p> <ul style="list-style-type: none"> • En relation avec les parcs ou autres structures ad hoc <p>Gestion domaniale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instruction de certains actes de gestion domaniale notamment acquisition (cession sur permis, emplacements réservés), rétrocession, vente, convention avec tiers pour les interventions sur RRN • SIG routes <p>Organisation de la commande publique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle des marchés et préparation des consultations <p>Politique immobilière des CEI</p> <ul style="list-style-type: none"> • définition des programmes en construction, modernisation et entretien 	<ul style="list-style-type: none"> • avis sur autorisation d'urbanisme (demande de cession) et opération de vente, • occupation du domaine (accès, AOT), coordination des intervenants sur le domaine public (tranchées), « encadrement » des chantiers, constatation des infractions et engagement des procédures contentieuses • préparation de marchés (équipements de sécurité, entretien des dépendances..), consultation pour petites prestations selon directives • constatation et liquidation • Proposition de modernisation des centres • Participation à la définition des programmes de constructions en tant que futurs utilisateurs
<p>Cellule ouvrage d'art</p>	
<p>Connaissance du patrimoine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tenue de la base de données Lagora <p>Organisation de la surveillance</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisation de la surveillance • Exécution de certaines visites (liste 2) et commande aux prestataires spécialisés (BE privé, CETE etc.) <p>Etudes d'entretien et grosses réparations</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proposition de programmation d'entretien et d'investissement (programme annuel et triennal) incluant l'antenne COA de Pau • Etudes d'entretien et réalisation des dce (petites et grosses réparations) 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des visites ouvrages d'art (IQA, liste 1) • Proposition des opérations de petite maintenance • Participation pour la partie réalisation sous trafic et définition des conditions d'intervention et d'exploitation • Organisation et suivi des travaux

CIGT	
<p>Surveillance du réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> Détection des accidents et incidents, traitement, gestion des situations de crise en salle opérationnelle avec tenue d'une main courante <p>Etudes de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> Etudes de trafic, de plans de coupure, des plans de gestion (transit...) <p>Déploiement des systèmes de gestion et d'information en temps réel</p> <ul style="list-style-type: none"> Etudes de déploiement et travaux Travaux de maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> Surveillance du réseau par patrouille, tenue des mains courantes et remontée d'information au cigt des évènements Interventions urgentes sur demande du cigt et rendu compte de l'intervention, participation éventuelle à la gestion de crise Participation aux études sur l'aspect gestion des coupures, connaissance des flux, connaissance des délestages Participation à l'identification des besoins, à la définition technique, au suivi des travaux
Secrétariat général	
Gestion du personnel	Fonction personnel : saisie des HS et indemnités, propositions de notations, promotions, « ambiance sociale »
SIR	
Etudes et travaux	Participation aux études pour prise en compte de l'entretien et exploitation, définition des phases de travaux, élaboration des dossiers d'exploitation, exploitation des chantiers

2. Organisation de l'exploitation de la route à la création de la DIR

2.1 Le contexte au 1^{er} septembre 2006

En ce qui concerne les districts :

- la RN 10 sud fait partie du réseau de la DIRA. Elle sera gérée par un district à Mios regroupant les CEI de Labouheyre et de Castets en attendant la mise en concession,
- il existe 3 subdivisions autoroutières sur la Gironde Lormont, Villenave et Mios pilotées chacune par un B +, leur regroupement au sein d'un district unique de Bordeaux se fera progressivement et dans tous les cas après la mise en concession de la RN 10 sud,
- l'aménagement de la RCEA (RN141 et RN150) et de la RN10 entre Poitiers et Bordeaux ne sera pas aboutie tant en terme de mise à 2 fois 2 voies que d'équipement d'exploitation, la mise en place des effectifs d'exploitation correspondants dans les CEI ainsi que celle du PC se fera progressivement à compter de la mise en place de la DIR
- compte tenu des ressources disponibles en DDE, les moyens dans les CEI sont recalés sur les effectifs actuels (en ce qui concerne les centres dédiés RN) afin de maintenir les niveaux de service existants (en ce qui concerne les centres mixtes RN/RD)

En ce qui concerne les services fonctionnels :

- le CIGT connaîtra également un renforcement au fur et à mesure de l'équipement du réseau
- cependant les moyens hors CIGT du service de la politique routière devront être mobilisés rapidement pour faire face à la complexité de la mise en œuvre de la DIR à partir des 7 DDE (phase de prise de connaissance et de transfert des dossiers cumulée avec les missions quotidiennes).

C'est pour ces raisons que la DIR A envisage l'organisation transitoire décrite ci après.

2.2 Le service de la politique routière à la création de la DIR

Le CIGT actuel, basé à Bordeaux, intervient actuellement sur les VRU bordelaises. En phase provisoire il interviendra sur l'A63 entre Bordeaux et Saint Geours de Maremne ainsi que sur l'ensemble du réseau de la DIR, en attendant la constitution d'une salle opérationnelle à Angoulême.

La partie études du CIGT sera chargée, ultérieurement, de conduire les réflexions de déploiement sur les réseaux de la DIRA. Les moyens actuels doivent être renforcés uniquement en vue de préparer ces évolutions.

Les effectifs du CIGT à la création seront les suivants :

	A+	A tech	B+tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	C expl	Ouv	Total
CIGT		1	1	2	2		1	1	8	3	19

Dans cette première phase la maintenance des stations SIREDO s'appuie sur les parcs départementaux.

Les effectifs du SPR en phase transitoire seront :

	A+	A tech	B+tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	C expl	Ouv	Total
SPR	1							3			4
CMO		1	1	1	1			2			6
BE			1	2	1		2				6
BO			1		1	2	2	1			7
COA (dont antenne de Pau)		1	1	3	1		3				9
CIGT		1	1	2	2		1	1	8	3	19
Total	1	3	5	8	6	2	8	7	8	3	51

2.3 Les districts à la création de la DIR

Compte tenu de la gestion par la DIR de la RN 10 sud, le regroupement des 3 subdivisions autoroutières actuelles de la Gironde en un seul district est reporté jusqu'à la mise effective en concession de la RN 10 sud.

Toutefois ce regroupement à terme est affiché et fera l'objet d'une préparation des agents concernés.

Il y aura donc au départ 6 districts dont 2 seront gérés par des B +. Chaque district disposera de moyens d'études propres.

Pour les centres dédiés RN des districts de Bordeaux, le nombre d'agents en place a été pris en compte.

En ce qui concerne la partie Nord de Bordeaux, le dimensionnement des CEI est adapté pour tenir compte des caractéristiques actuelles du réseau (mise à 2 fois 2 voies non aboutie sur RN 10 et RCEA) et des moyens en place, afin de maintenir a minima les niveaux de services existants.

Les ratios agents/kilomètre pondéré de chaque DDE (DDE 86 : 0,196 ; DDE 79 : 0,144 ; DDE 16 : 0,159 ; DDE 17 : 0,196 et DPSM 0,169 agent/km) ont été utilisés pour cadrer le dimensionnement transitoire des centres des districts d'Angoulême et de Saintes.

Le maintien de 3 districts sur Bordeaux conduit également à conserver des moyens d'accueil, de surveillance et d'étude sur chaque siège de district, moyens qui seront en partie redistribués à terme entre les districts d'Angoulême, de Saintes et d'Oloron.

Les sièges des districts sont donc tous dimensionnés de la façon suivante en phase transitoire :

	A tech	B + Tech	B tech	B expl	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège de district	1 ou 0	0 ou 1	1 ou 0	0 ou 1	1	2			5

2.3.1 Le district d'Angoulême

Le dimensionnement des CEI prévoit une équipe de sécurité par semaine (1 CEE ou 1 CTRL, 2 AE) avec un retour d'astreinte de 5 semaines et la surveillance du réseau à organiser sur les horaires ouvrés.

Lors de la période de viabilité hivernale, les astreintes pourraient avoir un retour plus fréquent, la viabilité hivernale étant prioritaire sur les interventions d'urgence.

Les CEI de Couhé, Mansle- Ruffec et de Montlieu couvrent :

- Couhé : 101 km pondérés
- Mansle /Ruffec : 107,3 km pondérés
- Montlieu : 127,6 km pondérés

Les effectifs de base des 3 CEI en phase transitoire seront de :

- 1 B exploitation
- 4 chefs d'équipe
- 12 agents (excepté Montlieu 14 agents)

Ce dimensionnement correspond aux effectifs en place à Couhé + Virolet.

Il revient à un ratio variant de 0,142 à 0,158 agent/km qui est légèrement inférieur à la moyenne nationale affichée par la DPSM (0,169 agent/km en 2004).

Le CEI d'Angoulême couvre 135 km pondérés

Les effectifs affectés à ce centre sont en phase transitoire de :

- 2 B exploitation
- 5 chefs d'équipe
- 16 agents

Ce dimensionnement revient à un ratio 0,156 agent/km qui est légèrement inférieur à la moyenne nationale affichée par la DPSM (0,169 agent/km en 2004).

Les effectifs du district d'Angoulême sont :

	A tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège	1	1	1		1	2			6
CEI Couhé			1				4	12	17
CEI Mansle			1				4	12	17
CEI Angoulême			2				5	16	23
CEI Montlieu			1				4	14	19
Total	1	1	6		1	2	17	54	82

2.3.2 Le district de Saintes

Le dimensionnement des CEI prévoit une équipe de sécurité par semaine (1 CEE ou 1 CTRL, 2 AE) avec un retour d'astreinte de 5 semaines et la surveillance du réseau sur les heures ouvrées.

L'organisation des astreintes pour les responsables est partagée sur les différents CEI intervenant sur la RN141.

Lors de la période de viabilité hivernale, les astreintes seront plus fréquentes, la viabilité hivernale étant prioritaire sur les interventions d'urgence.

Les CEI de Jarnac et de Saintes couvrent :

- 96 km représentant 67 km pondérés en DDE 16 et 87 km pondérés en DDE 17

Les effectifs par CEI sont en phase transitoire :

- 1 B exploitation
- 2 chefs d'équipe
- 10 agents

Ce dimensionnement revient à un ratio de 0,156 agent/km qui est légèrement inférieur à la moyenne nationale affichée par la DPSM (0,169 agent/km en 2004).

Le CEI de la Rochelle et le point d'appui de Mauzé sur le Mignon couvrent :

- la RN11 déjà aménagée avec un statut autoroutier, ainsi que la problématique des 2x2 voies formant les rocade de la Rochelle
- La RN248 restant à aménager

soit 77,5 km qui représentent une longueur pondérée de 176 km en Charente maritime et de 76 km en Deux Sèvres.

Les effectifs en phase transitoire sont :

CEI de la Rochelle :

- 1 B exploitation
- 4 chefs d'équipe
- 16 agents

Point d'appui de Mauzé le Mignon :

- 1 chef d'équipe
- 6 agents

Les effectifs du point d'appui ne peuvent être diminués en dessous de cette faille critique pour une question de fonctionnement.

Ce dimensionnement correspond globalement à un ratio de 0,107 agent/km qui est en dessous de la moyenne nationale affichée par la DPSM (0,169 agent/km en 2004).

Les effectifs du district de Saintes sont :

	A tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Total

Siège	1	1	1		1	2			6
CEI Jarnac			1				2	10	13
CEI Saintes			1				2	10	13
CEI La Rochelle			1				4	16	21
Point d'appui Mauzé sur le Mignon							1	6	7
Total	1	1	4		1	2	9	42	60

2.3.3 Les trois districts de Bordeaux

Les caractéristiques des voies (VRU et liaison autoroutière) conduisent à maintenir les effectifs prévus dans l'organigramme cible, qui correspondent d'ores et déjà aux effectifs en place dans chaque CEI de Lormont, Villenave, Mios, Labouheyre et Castets.

Un seul ajustement a été pris en compte, celui du passage à 1 contrôleur pour la filière sur la subdivision de Lormont au lieu de 2 contrôleurs.

2.3.3.1 Le district de Lormont

	A tech	B tech	B expl	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège		1 (B+)	1	1	2			5
CEI Lormont			2			6	20	28
Total		1	3	1	2	6	20	33

2.3.3.2 Le district de Villenave

	A tech	B tech	B expl	C tech	C adm	CEE	AE	OPA	Total
Siège		1 (B+)	1	1	2				5
CEI Villenave			2			6	20	1	29
Total		1	3	1	2	6	20	1	34

2.3.3.3 Le district de Mios

Le district est constitué de 3 CEI avant la mise en concession de la RN 10 sud :

- CEI de Mios : A63 depuis l'échangeur 24 : 35 km et A660 : 21,6 km soit 56,6 km
- CEI de Labouheyre : RN10 depuis A63 jusqu'au PR 44+174 des Landes soit 47,5 km
- CEI de Castets : RN10 du PR 44 + 174 au PR 88 + 200 soit 44 km

	A tech	B tech	B expl	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège	1		1	1	2			5
CEI Mios			2			6	20	28
CEI Labouheyre			1			3	16	20

CEI Castets			1			3	16	20
Total	1		5	1	2	12	52	73

2.3.4 Le district d'Oloron

Les contraintes du site, notamment en matière de viabilité hivernale conduisent à ne revoir que très légèrement les effectifs à la baisse (-1 CEE et -2 AE), avec possibilité de faire appel à des vacataires et au Parc en viabilité hivernale, soit :

	A tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Total
Siège	1		1		1	2			5
CEI Oloron			1				3	10	14
Point d'appui Lescar							1	6	7
CEI Bedous			1				3	10	14
Total	1	0	3	0	1	2	7	26	40

L'implantation du point d'appui à Gélos est à l'étude avec l'accord du Conseil général.

2.4 Les effectifs de la direction de l'exploitation à la création de la DiR

Les effectifs de la Direction de l'exploitation sur cet organigramme adapté s'élèvent à :

	A+	A tech	B+ tech	B tech	B expl	B adm	C tech	C adm	CEE	AE	Ouv.	Total
Direction	1							1				2
SPR	1	3	6	7	6	2	8	7	2	6	3	51
District d'Angoulême		1		1	6		1	2	17	54		82
District de Saintes		1		1	4		1	2	9	42		60
District de Lormont			1		3		1	2	6	20		33
District de Villenave			1		3		1	2	6	20	1	34
District de Mios		1			5		1	2	12	52		73
District de Oloron		1			3		1	2	7	26		40
Total	2	7	8	9	30	2	14	20	59	220	4	375

3. Récapitulatif du dimensionnement des CEI

CEI	km	km pondéré	création	cible	commentaires
RN 10 - Couhé	48,5	101	1 B expl, 4 CEE	1 Bexpl 5 CEE	Maintien de l'existant en transitoire

			12 AE	15 AE	
RN 10 - Ruffec/ Mansle	48	107,3	1 B expl, 4 CEE 12 AE	1 Bexpl 5 CEE 15 AE	Même dimensionnement que Couhé
RN 10 + RN 141 - Angoulême	38 + 40	135	2 B expl 5 CEE 16 AE	2 Bexpl 6 CEE 18 AE	Gère également la RN 141
RN 10- Montlieu	60	127,5	1 B expl, 4 CEE 14 AE	2 Bexpl 5 CEE 16 AE	A renforcer prioritairement à moins que Lormont continue à intervenir
Lormont	44	530 au total	2 Bexpl 6 CEE 20 AE	2 Bexpl 6 CEE 20 AE	Maintien de l'existant
Villenave	46	530 au total	2 Bexpl 6 CEE 20 AE	2 Bexpl 6 CEE 20 AE	Maintien de l'existant
Mios	60	530 au total	2 Bexpl 6 CEE 20 AE	2 Bexpl 6 CEE 20 AE	Maintien de l'existant
RN 10 - Labouheyre	49	265 au total	1 Bexpl 3 CEE 16 AE	concession	Maintien de l'existant en transitoire
RN 10 -Castets	44	265 au total	1 Bexpl 3 CEE 16 AE	concession	Maintien de l'existant en transitoire
RCEA - Jarnac	48	77	1 Bexpl 2 CEE 10 AE	1 Bexpl 4 CEE 12 AE	Dimensionnement moindre que pour la RN 10 compte tenu d'un niveau de service moindre
RCEA -Saintes	48	77	1 Bexpl 2 CEE 10 AE	1 Bexpl 4 CEE 12 AE	Dimensionnement moindre que pour la RN 10 compte tenu d'un niveau de service moindre
RN 248 – RN 11 Mauzé	25	76	1 CEE 6 AE	1 CEE 8 AE	Taille critique en transitoire
RN 11 – Rode – La Rochelle	52,5	176	1 Bexpl 4 CEE 16 AE	2 Bexpl 5 CEE 18 AE	Maintien de l'existant en transitoire
RN 134 - Lescar	20	101 au total	1 CEE 6 AE	1 CEE 6 AE	Dimensionnement tenant compte de l'existant et des contraintes VH
RN 134- Oloron	35	101 au total	1 Bexpl 3 CEE 10 AE	1 Bexpl 3 CEE 11 AE	Dimensionnement tenant compte de l'existant et des contraintes VH
RN 134- Bedous	35	101 au total	1 Bexpl 3 CEE 10 AE	1 Bexpl 3 CEE 11 AE	Dimensionnement tenant compte de l'existant et des contraintes VH
Total	Env. 740	Env. 1750	18 B expl 57 CEE 214 AE	18 Bexpl 60 CEE 201 AE	Ratio provisoire : 0,155 Ratio cible : 0,158

Direction interdépartementale des Routes Atlantique Organisation de l'ingénierie routière

Octobre 2005



Affaire suivie par

Nathalie HAMACEK – Préfiguration DIR Atlantique
 Chargée de mission Ingénierie Routière et Développement
 Tél : 05.56.24.82.55 - fax. 05.56.24.86.90
 Mél. nathalie.hamacek@equipement.gouv.fr

Bertrand JACQUIN – Préfiguration DIR Atlantique
 Conseiller technique Ingénierie Routière
 Tél. 05.57.24.85.42. – fax : 05.56.24.86.90
 Mél. bertrand.jacquin@equipement.gouv.fr

Sommaire

1	<u>PREAMBULE</u>	4
2	<u>LES OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</u>	5
3	<u>LES MISSIONS</u>	5
4	<u>LES ETAPES D'UNE OPERATION D'INVESTISSEMENT</u>	6
5	<u>MISSIONS ET MODE DE FONCTIONNEMENT AVEC LE SMO</u>	7
6	<u>SITUATION ACTUELLE</u>	11
6.1	<u>OPERATIONS PREVUES</u>	11
6.2	<u>EFFECTIFS TRAVAUX NEUFS DANS LES DDE</u>	14
6.3	<u>L'ORGANISATION ACTUELLE</u>	16
7	<u>LE PROJET DE DIMENSIONNEMENT (EFFECTIFS, MISSIONS)</u>	17
7.1	<u>EFFECTIFS THEORIQUES SELON LA METHODE DR</u>	17
7.2	<u>LES MISSIONS AU SEIN DE L'ACTIVITE INGENIERIE ROUTIERE : REPARTITIONS ACTUELLE ET FUTURE</u> ..	18
7.2.1	<u>Les acquisitions foncières</u>	19
7.2.2	<u>La gestion des services</u>	20
7.2.3	<u>L'organisation comptable</u>	20
7.2.4	<u>L'organisation marchés</u>	20
7.2.5	<u>L'organisation en équipe projet</u>	20
7.2.6	<u>La compétence ouvrage d'art</u>	21
7.3	<u>LA REPARTITION DES EFFECTIFS</u>	21
8	<u>LE PROJET D'ORGANISATION DE LA FILIERE INGENIERIE ROUTIERE</u>	23
8.1	<u>LES PRINCIPES GENERAUX D'ORGANISATION</u>	23
8.2	<u>UNE DIRECTION DE L'INGENIERIE ROUTIERE ET DU DEVELOPPEMENT</u>	24
8.3	<u>LE SERVICE INGENIERIE ROUTIERE DE BORDEAUX (SIR)</u>	25
8.3.1	<u>le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)</u>	25
8.3.2	<u>Des ressources au service d'équipes projet</u>	26
8.4	<u>L'AGENCE DE PAU</u>	27
8.4.1	<u>le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)</u>	27
8.4.2	<u>ressources au service d'équipes projet</u>	28
8.5	<u>LE SERVICE INGENIERIE ROUTIERE D'ANGOULEME (SIR)</u>	29
8.5.1	<u>le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)</u>	29
8.5.2	<u>Des ressources au service d'équipes projet</u>	30
8.6	<u>L'ANTENNE DE SAINTES</u>	31
8.6.1	<u>le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)</u>	31
8.6.2	<u>Des ressources au service d'équipes projet</u>	32
8.7	<u>LA PHASE TRANSITOIRE</u>	33

1 Préambule

La Direction interrégionale route atlantique est en cours de création pour la gestion du futur réseau routier national structurant. Celui-ci, d'une longueur d'environ 750 km (dont 50km de VRU) est situé sur 7 départements et 2 régions Aquitaine et Poitou-Charentes.

Les missions confiées à la DIR sont la gestion du réseau routier et l'ingénierie de son développement. La maîtrise d'ouvrage des infrastructures nouvelles et de toutes les opérations modifiant sensiblement l'espace, est confiée aux DRE qui s'organisent avec un service maîtrise d'ouvrage (SMO).

La direction générale des routes a défini certaines exigences qualitatives dans la détermination de l'organisation et des besoins :

- développer des modes d'exploitation modernes fournissant aux usagers un service adapté et une information en temps réel
- mettre en œuvre des politiques de gestion homogènes sur les itinéraires structurants et les nœuds routiers au droit des agglomérations
- se donner les moyens d'exercer pleinement la maîtrise d'ouvrage
- renforcer les compétences techniques des services
- faire mieux travailler ensemble les concepteurs et les exploitants
- systématiser la mise en place de comités de pilotage par projet

La commande passée aux préfigurateurs prévoit, après des rapports intermédiaires sur les principes (organisation, orientations,...) et des réunions avec les directions d'administrations centrales, un rapport final en octobre 2005 pour des définitions de postes en novembre et un pré fléchage des personnels début 2006.

Le rapport intermédiaire recense les réflexions ou chantiers à engager. Parmi eux, une étude doit porter sur l'organisation de l'ingénierie routière et sur la localisation des services.

Cette analyse doit impérativement être menée avec les DDE et DRE qui assurent actuellement ces missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Les principes généraux proposés sont les suivants, conformément au rapport de la Direction des Routes au Ministre du 31 mars 2004 et décliné dans le rapport d'étape de février 2005 du sous-chantier « organisation et mission des services dans le domaine de l'investissement » (rapport Rodriguez) :

- Maîtrise d'ouvrage :
 - Identifier la maîtrise d'ouvrage, en prenant en compte l'attente de nos partenaires Affirmer le concept d'une maîtrise d'ouvrage unique et continue, du lancement des études préalables jusqu'à la mise en service de l'opération.
 - La responsabilité de maîtrise d'ouvrage sera à la DRE avec les futurs services SMO sans pour autant exclure une délégation de maîtrise d'ouvrage avec une contractualisation.
- Constituer des services d'ingénierie de taille suffisante
- Prendre en compte les problèmes d'exploitation dès la conception

D'autres principes généraux peuvent être rajoutés :

- Assurer la continuité de service en s'appuyant sur les compétences actuelles
- Garder des postes attractifs
- Obtenir une structure pérenne
- faire des économies de moyens, en mutualisant dès que possible

Des outils et méthodes devront être développés dans ce sens :

- la notion de responsable d'opération en SMO
- la généralisation d'équipes projet
- la mise en place de comités de pilotage et de comités de programmation
- le dialogue entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre
- plan d'assurance qualité
- politique de formation

2 les opérations d'investissement

Par opération d'investissement, il faut entendre toute opération modifiant sensiblement l'espace ou la capacité de la route (configuration, la géométrie).

2 familles d'opérations se distinguent :

- Les opérations structurantes comportant des forts enjeux d'environnement, de circulation, d'aménagement du territoire et nécessitant un dialogue et une concertation importants avec les institutionnels et les populations dès les premières études jusqu'à la mise en service. Le SMO assure la maîtrise d'ouvrage depuis les études amont jusqu'à la réalisation en s'appuyant sur les différents partenaires concernés.
- Les opérations d'aménagement sur place regroupant des opérations lourdes (élargissements et d'aménagements d'échangeurs) ou moins importantes (protections phoniques locales, rectification bretelles,...). Le SMO assure la maîtrise d'ouvrage depuis les études amont jusqu'à la réalisation en s'appuyant sur les différents partenaires concernés. Il peut également, au cas par cas, mandater la DIR dans la limite des règles applicables sur le sujet.

Ces opérations nécessitent un dialogue de gestion global qui sera à organiser entre le SMO et la DIR de manière à assurer cohérence dans les relations avec la DGR.

3 les missions

Selon la loi MOP, les missions peuvent être définies par les termes suivants :

Maître d'ouvrage : il arrête le programme, préside la concertation et les procédures administratives, gère la programmation financière et assure le lien avec les financeurs, exerce la responsabilité de la PRM, contrôle le respect du programme, des délais et des coûts.

Conducteur d'opération : il élabore le programme, procède à la passation et au pilotage des contrats d'étude et de maîtrise d'œuvre, organise la concertation et les procédures, organise l'allotissement des marchés et les procédures d'appel d'offres sur proposition du maître d'œuvre, contrôle le respect du programme et gère administrativement les marchés de travaux.

Cette mission, dévolue aux responsables d'opération (RDO), peut s'appuyer sur des assistances à la maîtrise d'ouvrage ponctuelles.

Assistant à la maîtrise d'ouvrage : il assiste le maître d'ouvrage, ou le conducteur d'opération, dans le cadre d'une commande ponctuelle, très souvent définie par un domaine d'intervention.

Maître d'œuvre : il est chargé d'apporter une réponse architecturale, technique et économique au programme. Pour les opérations complexes, il est fait appel à plusieurs maîtres d'œuvre. Certains sont privés (architectes, BET), d'autres font partie du réseau Equipement (DIR, CETE)

Dans ce cas, il est nécessaire qu'une mission de coordination des maîtrises d'œuvre soit mise en place, dénommée « maîtrise d'œuvre générale ».

Contrôleur technique : Le maître d'ouvrage s'appuiera sur la MIGT et sur le réseau technique (CETE et SETRA)

4 les étapes d'une opération d'investissement

Les opérations d'investissement peuvent se décomposer en plusieurs étapes, selon le rapport du groupe de travail présidé par D.Hirsch.

Réflexions amont – études multimodales : élaboration de documents de cadrage des études multimodales et d'opportunité y compris le cadrage organisationnel. Coordination des études - pilotage de la réflexion amont - procédure de débat public

Etudes préliminaires d'avant-projet sommaire jusqu'à la DUP

- pilotage de l'opération : document cadrage stratégique, animation comité pilotage, pilotage études préliminaires, APS, mise en place et gestion des systèmes de la maîtrise des délais, coûts et performances
- formalisation des objectifs du maître d'ouvrage
- organisation et désignation des acteurs : rédige les cahiers de charges, sélectionne et engage les assistants à la maîtrise d'ouvrage
- contrôle de gestion
- concertations : établissement et mise en œuvre des modalités et étapes de concertation
- communication : établissement et mise en œuvre du plan de communication
- procédures de DUP : conduite des procédures de DUP de niveau local. Contribution aux procédures de DUP de niveau central

Maîtrise du foncier : conduite des procédures d'acquisitions foncières et d'aménagement foncier.

Après DUP, APSM et Projet : dans le respect du programme du maître d'ouvrage

- pilotage de l'opération : animation comité pilotage, pilotage études, contrôle des délais, coûts et performances, validation des plans d'assurance qualité
- contrôle de gestion
- formalisation des objectifs du maître d'ouvrage : élaboration du programme de l'opération
- organisation et désignation des acteurs : rédige les cahiers de charges, sélectionne et engage le maître d'ouvrage délégué et le(s) maître(s) d'œuvre
- gestion des marchés et comptabilité
- concertations : gestion de la concertation avec les riverains et acteurs concernés
- communication : établissement et mise en œuvre du plan de communication
- maîtrise foncière

Phases travaux :

- pilotage de l'opération : animation comité pilotage, pilotage de la maîtrise d'œuvre, contrôle des délais, coûts et performances
- contrôle de gestion
- formalisation des objectifs du maître d'ouvrage : contrôle du respect du programme de l'opération
- organisation et désignation des acteurs : rédige les cahiers de charges, sélectionne et engage les entreprises travaux
- gestion des marchés et comptabilité : mise au point, avec le concours du maître d'œuvre, des marchés de travaux. Gestion des litiges
- concertations : gestion de la concertation avec les riverains et acteurs concernés
- communication : mise en œuvre du plan de communication
- réception : préparation et mise en œuvre des opérations de réception

Il est important de consolider l'offre en ingénierie routière, en l'articulant sur un réseau d'ingénierie routière permettant de maintenir et développer une qualité technique en phase étude comme en phase projet. Lors de ces différentes étapes, le maître d'ouvrage et le(s) maître(s) d'œuvre devront veiller à la formalisation des contrats, programme, règles de fonctionnement, délais,... gage de qualité du projet.

Les principales compétences sont :

- méthodologie : conduite projet et fonctionnement en équipe projet, pilotage de la sous-traitance, maîtrise d'œuvre générale, assistance à la maîtrise d'ouvrage, qualité,...
- une conception « durable »
- techniques routières : tracé routier, terrassement, géotechnique, hydraulique routière, assainissement en conception et suivi de travaux
- équipements de sécurité
- environnement : développement durable, bruit, paysage, image,...

5 missions et mode de fonctionnement avec le SMO

Le groupe de travail national, animé par D.Hirsch, a proposé les relations suivantes entre SMO et DIR du sous-chantier « organisation et missions des services dans le domaine de l'investissement »

	SMO = direction de l'investissement + RDO DIR = maîtrise d'œuvre générale systématique et AMO occasionnelle	SMO = direction de l'investissement DIR = RDO DIR = maîtrise d'œuvre générale systématique +AMO
Opérations de développement du réseau comportant un tracé neuf ou une couverture lourde	Le SMO est PRM de tous les marchés Pas de délégation	Non envisagé
Opérations d'aménagement sur place du réseau, grosses réparations, projets d'exploitation, mise en sécurité	Le SMO conserve la direction d'investissement et peut confier un mandat à la DIR	Peut être envisagé avec des RDO au sein des DIR

Par suite la DIR pourrait avoir les missions suivantes :

De manière systématique	De manière ponctuelle
Coordination des différents maîtres d'œuvre	AMO dans les phases amont
Maîtrise d'œuvre particulière	Mandat de maîtrise d'ouvrage pour les aménagements sur place

Niveau d'avancement de l'opération	Tâches relevant du directeur d'investissement	Tâches relevant du RDO du SMO	Tâches relevant de la DIR
Préparation de la contractualisation	<ul style="list-style-type: none"> · négociation · identification des besoins et détermination des priorités 	<ul style="list-style-type: none"> · apporte ses connaissances techniques et d'opportunité 	Participe à la connaissance du terrain et des conditions de circulation, chiffrage et arguments pour la négociation
<p>Etudes préliminaires</p> <p>APS</p> <p>Concertation</p> <p>Enquête publique</p> <p>DUP</p>	<ul style="list-style-type: none"> · préside le comité de pilotage de l'opération · valide l'organisation et la désignation des acteurs · signe les marchés d'études (PRM) · valide les dossiers (APS, enquête) · valide les modalités de concertation et le plan de communication · participe aux étapes clés de la concertation · transmet les dossiers à la DGR pour approbation · rend compte à la DGR et aux partenaires financiers 	<ul style="list-style-type: none"> · prépare la programmation financière · reformule la commande de la DGR · met en place, prépare et anime le comité de pilotage · organise le contrôle qualité et le contrôle de gestion · organise des revues de projet · définit l'organisation des études en liaison avec la DIR et le CETE · Etablit et suit l'ordonnancement de l'opération avec le soutien technique éventuel de la DIR · Arrête les cahiers des charges des études en s'appuyant sur la DIR · Pilote les prestataires d'études en s'appuyant sur les compétences techniques des DIR · Gère administrativement les marchés d'études et procède à leur mandatement sur proposition de la DIR · Organise et pilote la concertation, en définit les modalités et en dresse le bilan · Pilote l'instruction des dossiers · Pilote la procédure de DUP avec le soutien technique de la DIR 	<p><u>En tant qu'AMO :</u> Acceptation des contrats Participe au comité de pilotage Assiste le RDO pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> · programmation financière · ordonnancement de projet (planning, suivi des coûts) · traçabilité des décisions : tenue d'un journal d'études · la concertation (documents techniques) · dossier d'enquête, partie technique <p>Prépare les cahiers des charges et éléments de consultation pour le RDO (DCE, rapports, analyses,...) Pilote techniquement les différents prestataires d'études et signe le service fait</p> <p><u>Avec délégation du MOA :</u> Gestion des marchés d'études</p> <p><u>En tant que concepteur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · participe à l'équipe projet · réalise les études préliminaires et d'APS en régie ou avec sous-traitance partielle : tracé, géométrie, terrassements, chaussées, assainissement, équipements, ouvrages d'art courant, comparaison des variantes,... · établit l'estimation de l'opération à partir des éléments de chiffrage provenant des différents prestataires

Niveau d'avancement de l'opération	Tâches relevant du directeur d'investissement	Tâches relevant du RDO du SMO	Tâches relevant de la DIR
<p>APSM</p> <p>PROJET</p>	<ul style="list-style-type: none"> · arrête le programme · préside le comité de pilotage · valide l'organisation des acteurs · signe les marchés d'études (PRM) · valide les dossiers (APSM, Projet) · valide le phasage de l'opération · transmet les dossiers à la DGR pour approbation · rend compte à la DGR et aux partenaires financiers 	<ul style="list-style-type: none"> · Formalise le programme · prépare la programmation financière · définit l'organisation des études en liaison avec la DIR et le CETE · Etablit et suit l'ordonnancement de l'opération avec le soutien technique éventuel de la DIR · Arrête les cahiers des charges des études et marchés de maîtrise d'œuvre en s'appuyant sur la DIR · Gère administrativement les marchés d'études et procède à leur mandatement sur proposition de la DIR · Organise l'association du futur exploitant · Pilote la concertation en phase projet · Pilote le volet foncier en s'appuyant sur la DIR 	<p><u>En tant que maître d'œuvre général</u></p> <p>Assiste le RDO pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> · programmation financière · ordonnancement de projet <p>Prépare les cahiers des charges et éléments de consultation pour le RDO (DCE, rapports, analyses,...) et les éléments d'acquisition foncière</p> <p>Participe à l'élaboration des supports de concertation et assiste le RDO, si besoin, lors de la concertation</p> <p>Pilote techniquement les différents prestataires d'études et signe le service fait</p> <p>Participe aux acquisitions foncières</p> <p>Reformule et fait valider la commande d'étude après DUP</p> <p>Anime l'équipe projet</p> <p><u>En tant que Maître d'œuvre particulier</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · réalise les études d'APSM et de Projet : tracé, géométrie, terrassements, chaussées, assainissement, équipements, exploitation avec l'exploitant, route et OA courant · établit l'estimation de l'opération à partir des éléments de chiffrage provenant des différents prestataires · met en forme les dossiers à transmettre à l'instruction

Niveau d'avancement de l'opération	Tâches relevant du directeur d'investissement	Tâches relevant du RDO du SMO	Tâches relevant de la DIR
<p>TRAVAUX</p>	<ul style="list-style-type: none"> • préside le comité de pilotage • mets en place le système de contrôle des coûts, délais,... • contrôle le respect du programme et valide les propositions de modification du programme • valide l'allotissement des travaux • signe les marchés de travaux et de prestations intellectuelles liées aux travaux (contrôle technique, SPS, laboratoire,...) • arbitre les litiges financiers • réceptionne les ouvrages et les transfère au gestionnaire • rend compte à la DGR et aux partenaires financiers 	<ul style="list-style-type: none"> • propose l'allotissement des travaux et choix de procédure d'appel d'offres • Organise l'association du futur exploitant et la remise de l'ouvrage • Réceptionne, vérifie et organise les procédures de consultation • Représente le maître d'ouvrage aux réunions de chantier auxquelles il participe et vérifie le respect du programme • Représente le maître d'ouvrage lors des négociations financières et prépare les éléments de décisions • Synthétise les éléments de suivi des délais, coûts et performances • Mets en œuvre la stratégie de communication en s'appuyant sur la DIR • Réceptionne les décomptes préparés par le maître d'œuvre et procède au mandatement • Organise les opérations de réception 	<p><u>En tant que Maître d'œuvre réalisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rédige les DCE pour lesquels la DIR est maître d'œuvre, analyse les offres et prépare la mise au point du marché • Assure la maîtrise d'œuvre générale du chantier • Pilote le chantier • Pilote l'exploitation du chantier en lien avec la direction de l'exploitation • Suivi technique et administratif des marchés travaux, visa, constats, décompte Game • Rend compte au RDO du déroulement de l'opération • Assistance du RDO pour les opérations de réception • Constitution du dossier des ouvrages exécutés • Anticipe et prépare les négociations sur litiges éventuels • Participe, sur le chantier, à la concertation et à la communication • Réalise le bilan technique, financier après mise en service

6 Situation actuelle

6.1 Opérations prévues

Sur la base des éléments fournis par les DRE Aquitaine et Poitou-Charentes, les projets d'investissement envisagés concernant le futur réseau routier national, après transfert, sur le prochain plan et dans les programmes spécifiques sont les suivants :

itinéraire	Dpt	Opérations	estimation		4 ème CPER - XII ème Plan - 2000-2006			5 ème CPER		
			valeur 01-05	inscrit XI ème plan	inscrit 2000-2006	réalisé	reste à réaliser		XIII plan 2007-2013	suivie par
							2005-2006	au delà		
RN 11 - RN 248	79	La Rochelle - A10 : mise aux normes autoroutières du barreau RN248 et doublement de la déviation de Mauzé (est à 3 voies à ce jour)	55,70	0,20	7,30	7,30	0,00		48,20	Saintes
	17	RN 11 Mise aux normes autoroutières	25,00						25,00	Saintes
	17	RN 11 - Moulin des Justices	30,70	3,40	7,30	6,40	0,90		20,00	Saintes
	17	aménagements phoniques sur les rocadés de La Rochelle	3,00						3,00	Saintes
RCEA	17	Section Royan - Saujon	45,00					45,00		Saintes
	17	Section Saujon-Saintes								Saintes
	17	* Saujon-Pisany	45,00		35,80	24,10	11,70	9,20		Saintes
	17	* Pisany-Saintes	58,10		51,30	22,80	28,50	6,80		Saintes
	17	* Rocade Saintes	21,00		7,60	0,00	7,60	13,40		Saintes
	17	* Saintes – Dompierre	83,00					83,00		Saintes
	17	protection phonique rocade Saintes	3,00					3,00		Saintes
	16	déviations Cognac	170,00		2,00		2,00		20,00	Angoulême
	16	Jarnac Bourras	75,30	13,40	61,90	55,30	6,60			Angoulême
	16	Malvielle - Hiersac (yc AS)	55,00	0,30	6,30	6,10	0,20		48,30	Angoulême
	16	Vigerie – Epineuil	59,00	13,40	45,70	24,30	21,50		0,20	Angoulême
	16	Déviations La Rochefoucauld	51,00	1,80	13,10	2,30	10,80		36,10	Angoulême

Direction des Routes Atlantique

itinéraire	Dpt	Opérations	estimation		4 ème CPER - XII ème Plan - 2000-2006			5 ème CPER		
			valeur 01-05	inscrit XI ème plan	inscrit	réalisé	reste à réaliser		XIII ème plan	suivie par
							2000-2006	2005-2006		
	16	Déviations Chasseneuil Etagnac	47,10	22,10	25,00	23,70	1,30			Angoulême
	16	giratoire Etagnac	0,90		0,90		0,90			Angoulême
RN 10	86	aménagement RN 10	21,60	0,10	14,30	12,20	2,10		7,20	Saintes
	86	aménagement RN 10	30,30		10,40	3,10	7,30		19,90	Saintes
	86	mise aux normes (hors 2x3v)	40,00	0,10	6,20	6,20				Saintes
	86	Echangeurs Nord et Sud de Vivonne	12,20	3,20	9,00	12,20				Saintes
	86	Couhé - Chaunay	25,80	9,70	16,10	25,80				Saintes
	16	mise aux normes en 16	25,00						25,00	Angoulême
	16	Ruffec – Maisons rouges	18,00						18,00	Angoulême
	16	Mansles - Tourriers	15,00	0,60	6,10	0,40	5,70		8,30	Angoulême
	16	Déviations des Chauvauds	38,50	1,00	37,50	32,40	5,20			Angoulême
	16	Déviations de Roullet	34,00	3,80	30,20	28,70	1,50			Angoulême
	16	Roullet - Barbezieux	60,00		34,00	24,00	10,10		26,00	Angoulême
	16	Reignac - Chevanceaux	65,00		4,00	2,10	1,80		61,10	Angoulême
	17	Mise aux normes aires Bedenac	4,00						4,00	Saintes
	33	mise à 2x2v au nord de Bx	32,12		13,00	26,13	5,99			Bordeaux
A 630	33	mise à 2x3v viaduc accès pont aquitaine	33,30			12,73	20,57			Bordeaux
	33	mise à 2x3v rocade phase 1	13,06			9,82	3,24			Bordeaux
	33	mise à 2x3v rocade phase 2	2,88					2,88		Bordeaux
	33	protections phoniques	24,39			1,73		22,67		Bordeaux
	33	mise à 2x2v Mios - Le Teich	4,73			2,83		1,89		Bordeaux
	33	mise à 2x2v Le Teich - La Hume	8,13			0,21		7,92		Bordeaux
	33	aménagements sécurité entre Libourne et Bx	15,25			0,46		17,79		Bordeaux
rocade	33	achèvement mise à 2x3v	2,80				2,80		105,00	Bordeaux
	33	mise à 2x3 v rocade --> Cestas	75,00						35,00	Bordeaux

Direction des Routes Atlantique

itinéraire	Dpt	opérations	estimation		4 ème CPER - XII ème Plan - 2000-2006				5 ème CPER	
			valeur 01-05	inscrit XI ème plan	inscrit	réalisé	reste à réaliser		XIII ème plan	suivie par
					2000-2006		2005-2006	au delà	2007-2013	
RN 89	33	mise aux normes autoroutières Libourne Bx	60,00						30,00	Bordeaux
RN250	33	La Hume - Le Pila								Bordeaux
A 650	64	Pau Oloron partie non concédée		0,52		0,52			60,00	Pau
RN 134	64	déviations de Bedous			30,37	8,23	10,00	12,14	1,53	Pau
	64	Urdoz-Forges d'Abel			2,54	1,41	0,70	0,43	10,08	Pau
	64	déviations Gurmençon Asasp			5,68	0,43		5,24	12,67	Pau
	64	Déviations Gan			9,52	6,64	2,88			Pau
	64	mise en sécurité tunnel Somport			6,86	6,86				Pau
	64	contournement Oloron			1,50			3,50	35,00	Pau
	64	poursuite vallée Aspe							20,00	Pau
	64	PN Herrère			0,20			3,10	3,10	Pau
	64	mise en sécurité tunnel Somport (hors CPER)			18,89					Pau
	40	déviations Aire sur Adour		0,60		12,22	20,00	25,54		Pau
Total				74,22	520,56	409,62	191,89	263,49	682,68	

6.2 Effectifs travaux neufs dans les DDE

Le transfert des postes des DDE se fera selon les modalités suivantes :

- pour le conseil général, selon la circulaire du 28 mai 2005 qui prévoit une analyse des autorisations de programme affectées sur les 5 dernières années (2001 à 2005) avec une clé de répartition pour le personnel d'exploitation basée sur les travaux et pour les autres catégories pour moitié au prorata des autorisations de programme « études » et pour l'autre moitié au prorata des autorisations de programme « travaux ».
- Mise en place des services maîtrise d'ouvrage.
- pour les directions interrégionales des routes tenant compte des projets des deux prochains plans.

Simulation effectifs IR DIR A+SMO sur la base du RH-LOLF 2004

DDE	données	A+	A adm	A tech	B adm.	B expl	B tech	C adm	C expl	C tech	Ouv.	Total
16	isoard 2002	1,40	0,50	3,70	1,00	6,10	8,10	5,10	2,20	7,70		35,80
	ETP 2003	2,28	1,00	4,43	1,92	7,14	10,04	6,81	3,90	9,00	0,00	46,52
	LOLF 2004	1,87	1,00	3,00	2,00	6,00	11,88	5,45	2,00	5,63	0,00	38,83
	SMO+DirA 100%	1,87	1,00	3,00	2,00	6,00	11,88	5,45	2,00	5,63	0,00	38,83
17	isoard 2002	0,50	0,00	1,80	0,80	5,00	7,20	6,30	1,80	5,40		28,80
	ETP 2003	1,07	0,00	2,33	0,81	5,63	9,77	7,44	2,55	7,25	0,00	36,85
	LOLF 2004	1,20	0,00	1,20	2,06	5,40	8,95	7,35	1,50	7,38	0,00	35,04
	CG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	SMO+DirA 100%	1,20	0,00	1,20	2,06	5,40	8,95	7,35	1,50	7,38	0,00	35,04
79	isoard 2002	0,70	0,10	3,20	1,80	2,20	3,90	0,00	0,80	4,70		17,40
	ETP 2003	0,96	0,39	4,91	1,34	3,48	4,68	1,97	1,61	6,88	0,00	26,22
	LOLF 2004	0,50	0,74	2,97	0,55	4,14	5,31	3,10	0,89	7,04	0,00	25,24
	CG 7% tx, 4% et tx	0,02	0,03	0,12	0,02	0,29	0,21	0,12	0,06	0,28	0,00	1,16
	SMO+DirA 20%	0,10	0,14	0,57	0,11	0,77	1,02	0,60	0,17	1,35	0,00	4,82
	SMO+DirCO 80%	0,38	0,57	2,28	0,42	3,08	4,08	2,38	0,66	5,41	0,00	19,26
86	isoard 2002	0,40	0,00	1,90	1,30	4,00	4,80	3,40	0,30	3,20	0,00	19,30
	ETP 2003	1,63	0,00	3,90	1,96	3,54	5,24	4,47	0,16	4,51	0,00	25,41
	LOLF 2004	1,00	0,00	3,26	2,00	2,67	4,64	3,00	0,00	2,95	0,00	19,52
	CG 17%tx, 19% et tx	0,17	0,00	0,55	0,34	0,51	0,79	0,51	0,00	0,50	0,00	3,37
	SMO+DIRA 10%	0,08	0,00	0,27	0,17	0,22	0,39	0,25	0,00	0,24	0,00	1,61
SMO+DirCO 90%	0,75	0,00	2,44	1,49	1,95	3,47	2,24	0,00	2,20	0,00	14,53	
33	isoard 2002	0,80	0,00	10,00	2,10	10,60	1,50	10,20	4,20	8,90		48,30
	ETP 2003	2,83	0,10	10,00	2,32	10,64	9,00	10,50	5,19	10,27	0,00	60,85
	LOLF 2004	3,03	0,00	8,95	2,33	9,61	12,46	9,72	2,84	9,42	0,00	58,36
	CG 21%tx, 22% et tx	0,67	0,00	1,97	0,51	2,02	2,74	2,14	0,60	2,07	0,00	12,71
	SMO + DIR A	2,36	0,00	6,98	1,82	7,59	9,72	7,58	2,24	7,35	0,00	45,65
40	isoard 2002	1,40	0,20	4,20	1,20	9,10	10,30	5,90	7,80	5,10	0,00	45,20
	ETP 2003	1,55	1,40	3,60	0,65	5,55	10,10	7,90	9,30	5,10	0,00	45,15
	LOLF 2004	1,61	0,50	2,30	0,44	5,57	8,59	4,16	5,09	4,49	0,00	32,75
	CG 12%tx, 13% et tx	0,19	0,07	0,30	0,06	0,72	1,12	0,54	0,61	0,58	0,00	4,19
	SMO + DIR A	1,42	0,44	2,00	0,38	4,85	7,47	3,62	4,48	3,91	0,00	28,56
64	isoard 2002	0,70	0,00	2,50	1,10	3,00	7,30	6,30	3,40	7,10	0,00	31,40
	ETP 2003	2,17	0,22	2,34	1,47	2,91	8,00	8,09	1,47	6,93	0,00	33,60
	LOLF 2004	1,59	0,00	2,46	1,79	2,67	8,73	7,99	1,26	5,88	0,40	32,77
	CG 3%tx, 9% et tx	0,14	0,00	0,22	0,16	0,08	0,79	0,72	0,04	0,53	0,04	2,71
	SMO + DIR A	1,45	0,00	2,24	1,63	2,59	7,94	7,27	1,22	5,35	0,36	30,06
Total IR		10,80	2,24	24,14	11,17	36,06	60,56	40,77	13,58	42,79	0,40	242,51
Total SMO + DIR A		8,38	1,44	15,69	8,06	26,64	46,35	31,52	11,45	29,86	0,36	184,56

La constitution des deux SMO Aquitaine et Poitou-Charentes amène à prendre en compte leurs besoins sur le périmètre de la future DIR à hauteur :

- o d'environ 13 postes pour Poitou-Charentes sur un dimensionnement envisagé de 19 postes,
- o de 11 postes en Aquitaine sur 22 personnes dont 7 postes sont déjà pourvus à la DRE.

Les ressources en DDE 16 sont comptabilisées en totalité au profit de la DIR A dans l'hypothèse d'un maintien des opérations d'investissement démarrées sur la RN 141 (qui sera transférée à la DIR CO) en DIRA.

La DIR A disposerait en théorie, dans ces conditions, de 157 postes.

Par contre, les réponses établies par les DDE à la circulaire du 2 août 2005 (« enquête Motyka ») font état d'un effectif mobilisable sur l'ensemble du programme Route (IR et EER) inférieur aux besoins recensés par les DIR et SMO sur les sept départements qui nous concernent.

Sur cette base, il n'apparaît donc pas envisageable de pouvoir mobiliser un effectif supérieur à 125-130 postes pour l'ingénierie routière de la DIR-A (basé sur les effectifs en place en 2005), représentant un écart de l'ordre de 30 postes avec le calcul fait plus haut.

6.3 L'organisation actuelle

Grands Travaux 16

L'ensemble du service intervient sur le réseau RN10 et RN141 à savoir :

- le Chef de service et son secrétariat
- le pôle Assistance Maîtrise d'Ouvrage (fonctions SMO)
- les SETN 1, 2, 3
- le contrôle des travaux

Travaux neufs 17

- Le Bureau financier et administratif – acquisitions foncières,
- Une Subdivision études et travaux neufs n°1 située à La Rochelle,
- Une Subdivision études et travaux neufs n° 2 située à Saintes,
- Une Cellule études générales et transports,
- Un Chargé de mission études routières amont.

Hormis l'ETN2, les subdivisions du SGT sont situées à La Rochelle (sur des sites éclatés).

Travaux neufs 33

- Le Bureau d'Etudes d'Aménagements Routiers (études générales et de faisabilité). Cette mission est pilotée par un catégorie A,
- Trois Subdivisions Etudes et Travaux Neufs avec un fonctionnement mutualisé sous forme d'équipes projets,
- La cellule Pont d'Aquitaine (mise à 2x3 voies et réparations sur l'ouvrage)

Ces unités sont regroupées sur un site unique (Caudéran, distinct du siège de la DDE), à l'exception de la cellule Pont d'Aquitaine située à proximité de l'ouvrage.

Travaux neufs 40

Les services sont basés au siège de la DDE (boulevard Saint-Médard à Mont de Marsan).

- MOGA (Maîtrise d'Ouvrage, Gestion et Administration). Cette mission est pilotée par un catégorie A.
- La Cellule Etude et Travaux Neufs B (100 % de l'effectif de cette cellule intervient sur la RN10) avec une antenne surveillance de travaux sur la RN10.
- La Cellule Etude et Travaux Neufs A qui s'occupe de la déviation de Aire-sur-Adour,
- La Cellule Etude et Travaux Neufs B (100 % de l'effectif de cette cellule intervient sur la RN10) avec une antenne surveillance de travaux sur la RN10,
- La Cellule Etude et Travaux Neufs C qui traite des autres opérations sur le réseau RN actuel.

Les ETN A et B doivent fusionner dans le courant de l'année 2005.

Travaux neufs 64

- Etudes et travaux neufs (ETN)
- Etudes et ouvrages d'art (EOA)

Travaux neufs 79

la DDE ne traitant ses opérations qu'en strict maître d'ouvrage avec un marché de maîtrise d'œuvre globale, cette mission est confiée au Bureau d'Etudes Routières – Ouvrages d'Art du Service des Equipements Publics.

Travaux neufs 86

L'organisation en travaux neufs prévoit une séparation études et travaux :

- Bureau d'études 1
- Bureau d'études 2
- Maîtrise d'œuvre grands travaux
- Travaux neufs

7 Le projet de dimensionnement (effectifs, missions)

7.1 effectifs théoriques selon la méthode DR

L'investissement total recouvre sur une échéance des deux prochains plans environ 1300m€ en phase opérationnelle.

Hormis la Gironde où la quasi-totalité des études est à engager en phase amont DUP, toutes les opérations seront déclarées d'utilité publique à échéance du XIIème plan.

département	RN	libellé	Etudes préliminaires	APS/DUP	Travaux	Effectif SIR
16	RCEA	Royan-Macon	0	0	200	17
	RN10	Poitiers-Bx			117	10
<i>Total 16</i>					317	27
17	RCEA	Royan-Macon			146	13
	RN10	Poitiers-Bx			4	
	A810	Niort-La Rochelle			0	
<i>Total 17</i>					150	13
33	Bordeaux	Rocade Bx	292	320	306	36
	A 660	Bx-Arcachon	0	62	62	7
	A 63	Sud Bx	25	25	25	3
	RN 10	Poitiers-Bx	0	0	4	
	RN 89	Bx-A89				
<i>Total 33</i>					397	46
64	RN 134	Pau-Oloron-Somport			366	31
79	A810	Niort-La Rochelle			27	
	RN10	Poitiers-Bx			4	
<i>Total 79</i>					31	3
86	RN 10	Poitiers-Bordeaux			80	7
Total général			317	407	1341	126

Le tableau ci-dessus, qui reprend les données fournies par la DGR sur l'investissement au cours des deux prochains plans, est en cohérence avec le volume des opérations identifiées en DRE (tableau de l'article 6 du présent document), avec un rythme de l'ordre de 680 M€ par plan, même si, au niveau individuel, on retrouve quelques différences de montant par opération.

Les opérations et les enjeux sont localisés principalement sur 3 axes :

- RN 134 de Pau à Oloron et dans la vallée d'Aspe avec des enjeux d'environnement, délais (exposition universelle Barcelone) et donc de concertation, technique (ouvrages, emprise)
- Rocades de Bordeaux avec des enjeux trafic, exploitation, techniques
- RCEA enjeux aménagement du territoire, environnement

Cette première approche donnerait 3 secteurs Bordeaux, Pyrénées Atlantiques (Pau) et sur la RCEA. Les implantations plus précises des services ingénierie routière satisferont aux conditions suivantes :

- rayon d'action de 1 heure pour diminuer les déplacements et faciliter la connaissance du terrain et des acteurs locaux
- dimensionner en fonction du plan de charge des XII et XIII ème plans en veillant à la répartition études et travaux
- faciliter le transfert des dossiers et s'assurer d'une continuité de service
- mutualiser
- logique d'itinéraire
- faciliter les relations SIR – DIR – SMO
- maintenir et développer le lien exploitant, acquisition foncière entre subdivision et SIR
- maintenir et développer le lien avec le territoire et les DDE

Les implantations et structures seront évolutives pour répondre au caractère temporaire de l'activité.

La répartition des opérations serait la suivante :

SIR / antenne / division	opérations	montant	pourcentage
Angoulême	RN 10 (16)	117 m€	
	RCEA (16)	200 m€	
Total Angoulême		317 M€	25 %
Saintes	RN 10 (17)	4 m€	
	RN 10 (79)	4 m€	
	RN 10 (86)	80 m€	
	RCEA (17)	146 m€	
	A 810 (79)	27 m€	
Total Saintes		261 M€	20 %
Bordeaux	Rocades (33)	306 m€	
	A 660 (33)	62 m€	
	RN 10 (33)	4 m€	
	A63 (33)	25 m€	
Total Bordeaux		397 M€	30 %
Pau	RN 134 (64)	366 m€	25 %
TOTAL GENERAL		1 341 M€	

7.2 les missions au sein de l'activité ingénierie routière : répartitions actuelle et future

L'activité ingénierie routière peut se décomposer selon les missions suivantes :

- assister le maître d'ouvrage dans certaines phases de l'opération pour éclairer ses décisions en portant à sa connaissance les enjeux, les contraintes, la faisabilité technique, lui fournir les éléments d'avancement, ...
- maîtrise d'œuvre études amont
- maîtrise d'œuvre études après DUP
- maîtrise d'œuvre travaux
- acquisitions foncières pour le SMO : procédures et négociations
- gestion interne du service (fonction personnel, budget de fonctionnement,...)
- gestion externe du service : suivi courrier, communication technique, relation avec les usagers, information, ...
- qualité : respect et suivi de la commande, des procédures, évaluation technique et financière
- suivi des opérations : délais, tableau de bord financier,...

7.2.1 Les acquisitions foncières

Cette mission se décompose en 5 grandes étapes qui demandent des compétences et procédures différentes et font intervenir des acteurs différents ; à titre indicatif :

Etapes AF	Compétences/ conditions	Acteurs / contacts	Lieu de production proposé
Définition emprise	Technique	Validation Maître d'Ouvrage	SIR
Procédure enquête	Juridique, administrative, délais Lien avec Gestion Domaine Public Relationnel, connaissance terrain et contexte	Riverains Préfecture DDE Communes SMO	Selon le cas, Prestataires extérieurs ; services fiscaux ou BE privés DIR pour procédures avec relais terrain
Evaluation	Administrative Financière Relations services fiscaux	Services fiscaux DIR SMO	Services fiscaux
Négociation promesse vente Prise possession anticipée	Connaissance terrain, acteurs Relationnel négociation	Services fiscaux Riverains communes	SMO – cadrage et marge manœuvre SIR – négociations (en appui éventuel DSF et pour prise possession anticipée) DIR – synthèse et avancement Services fiscaux
Acte vente	Administratif et juridique	Services fiscaux	Services fiscaux
expropriation	Procédures Juridiques Connaissance terrain Relationnel avec juge expropriation	SMO Juge riverains	Décision SMO DIR pour procédure SIR pour contact terrain

Au vu de cette analyse et dans la continuité des propositions faites sur le plan national sur la délégation des acquisitions foncières, il est proposé d'organiser les acquisitions foncières avec une commande formalisée par le SMO, une compétence procédures et suivi des acquisitions au siège de chaque SIR, des relais dans chaque antenne.

Les rôles en matière d'acquisitions foncières dont la charge d'acquisitions est à quantifier pourraient se répartir de la manière suivante :

SMO : correspondant du prestataire AF (commande, suivi, décision,...)

DIR :

- . pilotage ponctuel
- . point d'appui local
- . relais du SMO en cas d'acquisitions foncières complémentaires en phase chantier
- . gestion des délaissés, transfert, conventions,...

Par ailleurs, lorsqu'une opération d'investissement routier donne lieu à procédure de réaménagement foncier, la DIR peut représenter le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre lors des différentes réunions ad-hoc (commission départementale et communale d'aménagement foncier : CDAF et CCAF). Cette intervention ne peut, en application des textes en vigueur, se faire qu'à titre consultatif.

Ces missions seront intégrées dans les bureaux administratifs des SIR et antenne, le Bureau administratif des SIR ayant une mission de synthèse.

Actuellement, les pratiques sont variables selon les départements :

Charente : régie par DDE avec personnes compétentes

Charente maritime : service foncier = services fiscaux

Gironde : Le service des domaines est service foncier.

Landes : pas concernée pour l'avenir

Deux Sèvres :

Vienne : service foncier = services fiscaux

Pyrénées Atlantiques : les services fiscaux traitent les acquisitions foncières jusqu'à aujourd'hui. Cette organisation devra évoluer vers une externalisation en raison de la suppression d'effectifs aux services fiscaux.

7.2.2 La gestion des services

Le suivi du courrier, des réponses, les moyens de fonctionnement, la gestion des personnels (entretien évaluation, notation, promotion) feront l'objet d'un suivi et d'une harmonisation au sein de l'ingénierie routière. Les congés, les réponses au courrier seront gérés dans chaque SIR ou antenne.

Cette activité peut être regroupée avec les acquisitions foncières du fait de sa charge très ponctuelle ou minime pour celle répartie tout au long de l'année.

7.2.3 L'organisation comptable

La comptabilité investissement peut se décomposer en plusieurs grandes étapes dans l'exécution des marchés :

- constatations
- préparation des états d'acompte (à partir de l'état navette issu de Game)
- établissement du projet de décompte (dans Game)
- liquidation de la dépense (KSP)

Plusieurs hypothèses sont à l'étude entre la DIR et les SMO concernant la liquidation de la dépense. (liquidation au SMO ou en DIR), les trois premières phases de la dépense étant en DIR.

7.2.4 L'organisation marchés

L'organisation du SMO et DiR maître d'œuvre, s'inscrit dans le processus général et dans le schéma d'organisation de la commande définis par le DRE

7.2.5 L'organisation en équipe projet

Le fonctionnement en équipe projet est retenu dans chaque service chargé de l'ingénierie routière pour la conception et la réalisation des opérations routières.

Pour chaque opération, l'équipe projet comprend un chef de projet en charge de superviser les différentes études et prestations à réaliser et de vérifier leur cohérence, y compris pour les ouvrages d'art type et non-type.

Le chef de projets s'appuie sur une équipe constituée en fonction du plan de charge et des domaines de compétence privilégiés de chacun. En ce sens, se développe la notion de personnes référentes sur chacune des thématiques de l'investissement routier.

Ce mode de fonctionnement, outre le développement des compétences, une plus grande souplesse vis à vis du plan de charge de la DiR.

Par ailleurs, la distance entre les SIR/Antennes et les zones de travaux étant limitée, il n'est pas prévu de mettre en place des bases de vie permanentes.

7.2.6 La compétence ouvrage d'art

Le domaine des ouvrages d'art exige une technicité particulière des intervenants tant en investissement qu'en gestion. Cette compétence suppose des parcours à l'intérieur de cette spécialité. Le maître d'ouvrage a besoin, au moment de la prise de décision (tunnels, tranchées couvertes,...) d'éléments d'éclairage pour juger de la faisabilité et des conséquences de son choix.

Les études d'ouvrage d'art peuvent être réalisées en des endroits éloignés du terrain alors que la surveillance des travaux exige une présence locale forte. Les expériences antérieures de cellule ouvrage d'art assurant l'entretien, les grosses réparations et les travaux neufs ont démontré que la variable d'ajustement était les travaux neufs car ils peuvent être sous-traités. Cette situation de sous-traitance des projets et contrôles des projets amène petit à petit à une perte de compétence dans le domaine. Il apparaît souhaitable de veiller à garder au sein de chaque SIR une compétence en ouvrage d'art afin d'être des interlocuteurs de la cellule ouvrage d'art de Bordeaux ou de Pau, du CETE ou des bureaux d'études extérieurs.

Cette entité basée au SIR de Bordeaux :

- Réalise ou pilote des études OA non-type
- Vient en appui ponctuel ou suit directement les travaux de construction des OA non-type pour l'ensemble de la DiR.

Afin d'assurer la cohérence du projet routier, le chef de projet d'une opération donnée à un rôle de pilote sur toutes les études, y compris OA (ie appel au pôle OA et /ou à un référent OA dans son SIR).

7.3 la répartition des effectifs

La répartition des effectifs est calculée au prorata du plan de charge (Bordeaux 30%, Angoulême 25 %, Pau 25%, Saintes 20%) et en prenant en compte les effectifs actuels.

Composition type équipe conception travaux :

	Coût unitaire	coût global
1 ITPE	53 710€	53 710
1 B+ technique adjoint	47 820€	47 820
1 B administratif	43 200€	43 200 par site
2 B technique	47 820€	95 640
3 B exploitation	44 610€	133 830
2,5 C technique	35 850€	89 625
1,5 C administratif	36 490€	54 735

coût équipe

518 560 €/an

D'après la méthode Gastaud, le coût de personnel pour la partie ingénierie routière hors maîtrise d'ouvrage représente 6,2% du montant de l'opération.

Pour les 2 prochains plans, représentant 1341M€ sur 12 ans, soit environ 110M€ par an et un coût de personnel de 6,82 M€/an, soit 13 équipes.

Une équipe aura donc 8,5M€ (110M€/13) de projet par an à traiter.

En tenant compte des effectifs calculés selon la méthode DR au 7.1, ressortirait plutôt un nombre de 10-11 fois la composition ci-dessus.

Les effectifs en place après transfert aux conseils généraux seraient de l'ordre de 150 personnes, permettant de constituer 11 équipes, après constitution des SMO.

Direction des Routes Atlantique

Services/unités Hypothèse 11 fois	A+	A	B adm	B expl	B tech	Cadm	Ctech	C expl	Total
SIR Bordeaux									
Postes pourvus juin 05	1	7	3	7	11	8	8	2	47
Transfert CG		1	1	1	2	2	2	1	10
Postes après transfert									37
Projet DIR A	1	4	1	10	12	6	8		42
Division IR Pau									
Postes pourvus juin 05	1	2	1	3	5	5	5	1	23
Transfert CG (tx 3%, tx+ études 23%)									env. 3
Poste après transfert									20
Projet DIR A	1	2	1	5	7	4	6		26
SIR Angoulême									
Postes pourvus juin 05	1	5	2	6	12	6	7	2	42
Transfert CG 0%									0
Poste après transfert									42
Projet DIR A	1	3	1	9	9	5	5		33
Antenne Saintes									
Postes pourvus juin 05	0	1	0	3	2	2	3	1	12
SGT La Rochelle									
Postes pourvus juin 05	1	1	2	2	5	5	3	0	19
Postes pourvus 17	1	2	2	6	7	7	6	1	31
Transfert CG									0 à 2
Poste 17 après transfert									29
Projet DIR A	1	2	1	5	7	4	6	0	26
DDE 40 Ingénierie routière									
Postes pourvus juin 05	2	3	1	5	7	3	4	4	29
Transfert CG									env 4
Postes après transfert									25
Projet DIR A									0
Total postes pourvus IR yc La Rochelle et Mont de Marsan	6	19	9	27	42	29	30	10	172
Transfert CG									Environ 19
Total poste IR pour SMO et DIR									Environ 150
Projet DIR A IR	4	11	4	29	35	19	25		127

Nota : ont été prises en compte, dans le tableau ci-dessus, les données transmises par les DDE au sujet des effectifs actuels, pouvant comporter des différences sensibles avec les résultats en ETP du RH-LOLF 2004. L'effectif IR comprend en théorie les postes pourvus et les postes vacants ; ces derniers ne sont pas comptabilisés dans le présent tableau.

8 Le projet d'organisation de la filière ingénierie routière

8.1 Les principes généraux d'organisation

L'organisation de l'ingénierie des travaux neufs est basée sur les principes du rapport du directeur des routes du 31 mars 2004 :

- Des services de taille robuste ayant la capacité de s'adapter aux fluctuations des plans de charge et aux évolutions des effectifs ;
- Le passage d'une organisation de type ETN à un fonctionnement en équipe projet tant en phase études qu'en phase chantier ;
- La possibilité pour chaque agent de SIR de la filière technique de développer une compétence particulière.

Chaque SIR type sera donc constitué :

- d'une direction du service et des fonctions support qui s'y rattachent ;
- de chefs de projet qui pourront être également chef d'un pôle ;
- de plusieurs pôles spécialisés en veillant à conserver l'ensemble des compétences clés de l'ingénierie routière
- d'une compétence maîtrise d'œuvre travaux.

D'autre part, des compétences spécifiques ouvrages d'art non type pourront être constituées pour répondre aux besoins explicités ci-avant au SIR de Bordeaux

L'éloignement des chantiers par rapport aux sites des SIR conduit à des déplacements d'environ une heure au maximum. La mise en place de centres de travaux n'est donc pas à envisager.

- réalisation et participation des contrôleurs aux projets et DCE
- pas d'unités pour faciliter le fonctionnement en équipe projet
- identification des compétences
- des secteurs géographiques habituels sans pour autant attribuer à un service une zone d'intervention
- un responsable de capitalisation des données, connaissances sur secteur et mise en commun

8.2 Une direction de l'ingénierie routière et du développement

La direction de l'ingénierie routière a pour mission temporaire concernant à la fois l'ingénierie routière et le développement de la DIR. La partie développement concerne l'ensemble des missions de la DIR, tant en activités support, communication, exploitation et ingénierie routière dans une approche de mise en œuvre cohérente et de changement des modes de faire.

Cette mission aura une durée de vie limitée. La fonction de direction de l'ingénierie consistant en une fonction d'assembler, sera reprise par le chef de SIR de Bordeaux dès le fonctionnement courant de la DIR atteint. Les missions transversales sont explicitées dans les rapports général et thématique « activités support »

La direction de l'ingénierie routière a en charge le pilotage de la filière ingénierie routière en terme de maîtrise d'œuvre particulière et maîtrise d'œuvre générale pour le service maîtrise d'ouvrage, et des relations avec la maîtrise d'ouvrage selon différents positionnements (assistance au maître d'ouvrage, conduite d'opération, rendu compte, ...)

A partir des éléments de chaque SIR et antenne, un suivi, des synthèses seront réalisés par région pour rendre compte au SMO et globalement. Le développement des équipes projets, les démarches qualités, l'ordonnancement, la mutualisation des compétences, mise en réseau, prise en compte de l'environnement, le développement durable, la prise en compte de l'entretien et l'exploitation et le dossier d'exploitation, l'harmonisation des traitements seront des préoccupations permanentes.

Extraits rapports suite aux séminaires « Comme un concessionnaire qui s'engage sur le financement d'un projet, un vrai contrôle de gestion au niveau opérationnel réclame un processus financier contrôlé et sur lequel il y a un engagement réel programmé » « mise en place de processus de travail permettant de passer du fonctionnement hiérarchique au fonctionnement par projets et vérifiera ensuite le bon fonctionnement du système et le respect des procédures liées aux projets routiers »

Le directeur de l'ingénierie :

- Définit la politique ingénierie
- Assure le pilotage opérationnel de la filière
- Anime le réseau des services ingénierie
- Est l'interlocuteur privilégié des maîtres d'ouvrage

Le directeur de l'ingénierie est également directeur-adjoint de la direction interrégionale des routes.

Cette direction est composée de :

- 1 A+ : directeur de l'ingénierie routière et développement
- 1 Cadm : assistance au directeur

8.3 Le service ingénierie routière de Bordeaux (SIR)

Le service ingénierie routière de Bordeaux a pour missions :

- Ponctuellement, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, la conduite d'opération pour le SMO pour des opérations en études amont
- La synthèse, le suivi des opérations sur la région Aquitaine pour la direction de la DIR et pour le SMO
- Est un interlocuteur privilégié du SMO Aquitaine
- D'une manière générale, la maîtrise d'œuvre des opérations routières après déclaration d'utilité publique, de manière habituelle sur un secteur proche et de manière occasionnelle sur d'autres secteurs pour des raisons de priorités et/ou de compétences.
 - Conception (route et ouvrages type)
 - Suivi de chantier (route et ouvrage type)
- La conception et le maintien des compétences en ouvrages d'art non type en soutien de l'équipe projet pour l'ensemble de la zone d'action
- L'assistance, si besoin, en suivi de chantier ouvrage d'art non type

L'organisation, le secrétariat du service, l'ordonnancement et le suivi financier des opérations sont assurés au niveau du pilotage. Sa composition en est la suivante :

- 1 A+ : chef de service ingénierie routière de Bordeaux
- 1 A : adjoint au chef de service
- 1 C adm : assistance au chef de service

8.3.1 le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)

Il est chargé de :

- la gestion courante du service notamment en terme de moyens de fonctionnement et conventions avec les DDE
- Le suivi du courrier et des réponses
- Les relations extérieures en lien avec la direction et le SMO
- la gestion des personnels (congrés, entretien évaluation, notation, promotion). Des procédures d'harmonisation seront organisées au sein de l'ingénierie routière
- les acquisitions foncières en fonction de la commande formalisée par le SMO
- les procédures marchés relevant du maître d'œuvre

Ce bureau est composé de :

- 1 Badm : responsable du BAAF
- 5 Cadm

8.3.2 Des ressources au service d'équipes projet

Les principes retenus sont les suivants :

- fonctionnement en équipe projet mettant en cohérence les compétences et les enjeux du projet
- compétences générales routières et approfondissement au minimum d'une thématique
- gestion des personnes assurée par un supérieur hiérarchique référent
- gestion des équipes projet par l'adjoint au chef de SIR qui peut lui-même être chef de projet

SIR Bordeaux Les équipes	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Effectif actuel sur partie non transférée (DIR+SMO)									
Pilotage service	1	1					1		3
BAAF			1				5		6
Ouvrage d'art		1		1	1	3		1	7
Equipe projet		2		1	9	2		7	18
Suivi chantier						5			8
TOTAL	1	4	1	2	10	10	6	8	42

Les besoins en référents peuvent se répartir de la manière suivante :

SIR Bordeaux Les référents	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Pilotage, ordonnancement	1	1					1		3
BAAF			1				5		6
Chef de projet		2		1					3
Ouvrage d'art		1		1	1	3		1	7
Tracé, terrassement, chaussée, assainissement					5			3	6
Environnement, bruit, air eau, paysage, développement durable					2			2	4
Equipement de la route					1	1		2	4
Lien conception-exploitant					1	1			1
Suivi chantier						5			5
TOTAL	1	4	1	2	10	10	6	8	42

**SERVICE INGENIERIE ROUTIERE DE BORDEAUX
PILOTAGE DU SERVICE
1 A+, 1 A tech, 1 C adm**

BAAF
1 Badm 5 Cadm

OA
1 A tech 2 B tech 3 B expl 1 C tech

Equipe projet
2 A tech 10 B tech 2 B expl 7 C tech

Suivi Chantier
5 B expl

8.4 la division de Pau (partie ingénierie routière)

Le service de Pau a pour missions :

- Ponctuellement, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, la conduite d'opération pour le SMO pour des opérations en études amont
- D'une manière générale, la maîtrise d'œuvre des opérations routières après déclaration d'utilité publique, de manière habituelle sur une secteur proche et de manière occasionnelle sur d'autres secteurs pour des raisons de priorités et/ou de compétences.
 - Conception (route et ouvrages type)
 - Suivi de chantier (route et ouvrage type)
- Conception,

D'autre part, le chef de l'antenne a une mission élargie aux domaines entretien et exploitation de la RN 134 comprenant également les ouvrages d'art. Il est l'interlocuteur privilégié en interne et en externe pour les filières entretien, exploitation et ingénierie de la RN134.

L'organisation de son pilotage est la suivante :

- 1 A+ : chef de service ingénierie routière de Bordeaux
- 1 B tech : ordonnancement et pilotage
- 1 C adm : assistance au chef de service

8.4.1 le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)

Il est chargé de :

- la gestion courante du service notamment en terme de moyens de fonctionnement et conventions avec les DDE
- Le suivi du courrier et des réponses
- la gestion des personnels (congrés, entretien évaluation, notation, promotion). Des procédures d'harmonisation seront organisées au sein de l'ingénierie routière
- les acquisitions foncières en fonction de la commande formalisée par le SMO
- le secrétariat du service
- l'ordonnancement et le suivi financier des opérations
- les procédures marchés relevant du maître d'œuvre

Ce bureau est composé de :

- 1 Badm : responsable du BAAF
- 3 Cadm

8.4.2 ressources au service d'équipes projet

Les principes retenus sont les suivants :

- fonctionnement en équipe projet mettant en cohérence les compétences et les enjeux du projet
- compétences générales routières et approfondissement au minimum d'une thématique
- gestion des personnes assurée par un supérieur hiérarchique référent

Agence de Pau Les équipes IR	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Effectif actuel sur partie non transférée (DIR+SMO)									
Pilotage service	1				1		1		3
BAAF			1				3		4
Equipe projet		2		1	5	1		6	15
Suivi chantier						4			4
TOTAL	1	2	1	1	6	5	4	6	26

Agence de Pau Les référents IR	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Pilotage, ordonnancement	1				1		1		3
BAAF			1				3		4
Chef de projet		1							1
Ouvrage d'art		1		1		1		1	4
Tracé, terrassement, chaussée, assainissement					3			3	6
Environnement, bruit, air eau, paysage, développement durable					1			1	2
Equipement de la route, Lien conception-exploitant					1			1	2
Suivi chantier						4			4
TOTAL	1	2	1	1	6	5	4	6	26

**PARTIE INGENIERIE ROUTIERE DE L'AGENCE DE PAU
PILOTAGE DU SERVICE
1 A+, 1 B tech, 1 C adm**

BAAF
1 Badm 3 Cadm

Equipe projet
2 A tech 6 B tech 1 B expl 6 C tech

Suivi Chantier
5 B expl

8.5 Le service ingénierie routière d'Angoulême (SIR)

Le service ingénierie routière d'Angoulême a pour missions :

- Ponctuellement, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, la conduite d'opération pour le SMO pour des opérations en études amont
- La synthèse, le suivi des opérations sur la région Poitou Charentes pour la direction de la DIR et pour le SMO
- Est un interlocuteur privilégié du SMO Poitou Charentes
- D'une manière générale, la maîtrise d'œuvre des opérations routières après déclaration d'utilité publique, de manière habituelle sur un secteur proche et de manière occasionnelle sur d'autres secteurs pour des raisons de priorités et/ou de compétences.
 - Conception (route et ouvrages type)
 - Suivi de chantier (route et ouvrage type)

L'organisation de son pilotage est la suivante :

- 1 A+ : chef de service ingénierie routière d'Angoulême
- 1 C adm : assistance au chef de service

8.5.1 le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)

Il est chargé de :

- la gestion courante du service notamment en terme de moyens de fonctionnement et conventions avec les DDE
- Le suivi du courrier et des réponses
- Les relations extérieures en lien avec la direction et le SMO
- la gestion des personnels (congés, entretien évaluation, notation, promotion). Des procédures d'harmonisation seront organisée au sein de l'ingénierie routière
- les acquisitions foncières en fonction de la commande formalisée par le SMO
- le secrétariat du service
- les procédures marchés relevant du maître d'œuvre

Ce bureau est composé de :

- 1 Badm : responsable du BAAF
- 4 Cadm

8.5.2 Des ressources au service d'équipes projet

Les principes retenus sont les suivants :

- fonctionnement en équipe projet mettant en cohérence les compétences et les enjeux du projet
- compétences générales routières et approfondissement au minimum d'une thématique (réfèrent)
- gestion des personnes assuré par un supérieur hiérarchique de rattachement
- gestion des équipes projet par l'adjoint au chef de SIR

SIR Angoulême	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Effectif actuel sur partie non transférée (DIR+SMO)									
Pilotage service	1						1		3
BAAF			1				4		5
Equipe projet		3		1	8	2		5	18
Suivi chantier						7			7
TOTAL	1	3	1	1	8	9	5	5	33

SIR Angoulême	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Pilotage, ordonnancement	1						1		3
BAAF			1				4		5
Chef de projet		3							2
Ouvrage d'art				1		2		1	4
Tracé, terrassement, chaussée, assainissement					5			3	8
Environnement, bruit, air eau, paysage, développement durable					2			1	3
Equipement de la route					1	1			2
Lien conception-exploitant						1			1
Suivi chantier						5			5
TOTAL	1	3	1	1	8	9	5	5	33

**SERVICE INGENIERIE ROUTIERE D'ANGOULEME
PILOTAGE DU SERVICE
1 A+, 1 C adm**

BAAF

**1 Badm
4 Cadm**

Equipe projet

**3 A tech
9 B tech
2 B expl
5 C tech**

**Suivi
Chantier**

7 B expl

8.6 l'antenne de Saintes

L'antenne de Saintes a pour missions :

D'une manière générale, la maîtrise d'œuvre des opérations routières après déclaration d'utilité publique, de manière habituelle sur un secteur proche et de manière occasionnelle sur d'autres secteurs pour des raisons de priorités et/ou de compétences.

- Conception (route et ouvrages type)
- Suivi de chantier (route et ouvrage type)

L'organisation de son pilotage est la suivante :

- 1 A+ : chef de l'antenne ingénierie routière de Saintes
- 1 B tech : pilotage et ordonnancement
- 1 C adm : assistance au chef de service

8.6.1 le bureau administratif et acquisition foncière (BAAF)

Il est chargé de :

- la gestion courante du service notamment en terme de moyens de fonctionnement et conventions avec les DDE
- Le suivi du courrier et des réponses
- la gestion des personnels (congrés, entretien évaluation, notation, promotion). Des procédures d'harmonisation seront organisées au sein de l'ingénierie routière
- les acquisitions foncières en fonction de la commande formalisée par le SMO
- le secrétariat du service
- l'ordonnancement et le suivi financier des opérations
- les procédures marchés relevant du maître d'œuvre

Ce bureau est composé de :

- 1 Badm : responsable du BAAF
- 3 Cadm

8.6.2 Des ressources au service d'équipes projet

Les principes retenus sont les suivants :

- fonctionnement en équipe projet mettant en cohérence les compétences et les enjeux du projet
- compétences générales routières et approfondissement au minimum d'une thématique (réfèrent)
- gestion des personnes assurée par un supérieur hiérarchique de rattachement

Agence de Pau Les équipes IR	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Effectif actuel sur partie non transférée (DIR+SMO)									
Pilotage service	1				1		1		3
BAAF			1				3		4
Equipe projet		2		1	5			6	14
Suivi chantier						5			5
TOTAL	1	2	1	1	6	5	4	6	26

Antenne de Saintes	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Pilotage, ordonnancement	1				1		1		3
BAAF			1				3		4
Chef de projet		1							1
Ouvrage d'art		1		1		1		1	4
Tracé, terrassement, chaussée, assainissement					3			3	6
Environnement, bruit, air eau, paysage, développement durable					1			1	2
Equipement de la route, Lien conception-exploitant					1			1	2
Suivi chantier						4			4
TOTAL	1	2	1	1	6	5	4	6	26

**ANTENNE INGENIERIE ROUTIERE DE SAINTES
PILOTAGE DU SERVICE
1 A+, 1 B tech, 1 C adm**

BAAF
1 Badm 3 Cadm

Equipe projet
2 A tech 6 B tech 6 C tech

Suivi Chantier
5 B expl

8.7 La phase transitoire

A la création de la DIR Atlantique, la prise en compte des structures en place et des opérations en cours, nécessite le maintien sur place de deux sites temporaires à Mont de Marsan et à La Rochelle.

Cette situation implique la gestion de situations provisoires tant du point de vue de la structure (en nombre d'effectifs et organigramme) que du pilotage.

L'effectif global de 127 agents en ingénierie routière sera temporairement réparti sur 6 sites plus réduits.

Une analyse particulière, réalisée entre la DIR et les deux services, est en cours et sera poursuivie pour appréhender les enjeux pour les agents et pour le service. Celle-ci sera précisée par les souhaits exprimés par les agents au moment du prépositionnement.

La phase transitoire dépend notamment des trois critères suivants :

- durée de vie des opérations
- mouvements sortants de personnels (transfert au Conseil Général, mutation, retraite)
- taille critique de service au dessous de laquelle un transfert global sera nécessaire

Effectifs en place au 01.09.05 :

Les postes des SMO sont prévus pourvus, en hypothèse de travail, au prorata des services, soit

- SMO Aquitaine, 15 postes :
 - o 4 postes de la DIR SO
 - o 5 postes de la DDE 33
 - o 3 postes de la DDE 40
 - o 3 postes de la DDE 64
- SMO Poitou-Charentes, les 19 postes :
 - o 6 postes DIR CO
 - o 13 postes DIR A :
 - 3 postes DDE 79
 - 4 postes DDE 16
 - 4 postes DDE 17
 - 2 postes DDE 86

Rappel :

Organigramme cible	A+	A tech	B adm	B+ tech	B ou B+ tech	B expl	C adm	C tech	total
Bordeaux	1	4	1	2	10	10	6	8	42
Pau	1	2	1	1	6	5	4	6	26
Angoulême	1	3	1	1	8	9	5	5	33
Saintes	1	2	1	1	6	5	4	6	26
TOTAL	4	11	4	5	30	29	19	25	127

Effectifs	1.09.05 avant SMO	1.09.05 après SMO	1.01.06	1.06.06	1.09.06	cible
Bordeaux	37	32				42
Pau	20	17				26
Mont de Marsan	25	22				0
Total	83	71				68
cible Aquitaine	68	68				68
Angoulême	41	37				33
Saintes	10	10				26
La Rochelle	19	15				0
Total	70	62				59
Cible Poitou Charente	59	59				59
Total DIR						
Organigramme cible						

Direction interdépartementale des Routes Atlantique

Direction, Missions et Activités support

Octobre 2005



Affaire suivie par

Alain GUESDON – Service Gestion de la Route
Tél. 05.56.24.81.94, fax 05.56.24.86.90
Mél. alain.guesdon@equipement.gouv.fr

Nathalie HAMACEK – Préfiguration DIR Atlantique
Chargée de mission Ingénierie Routière et Développement
Tél : 05.56.24.82.55 - fax. 05.56.24.86.90
Mél. nathalie.hamacek@equipement.gouv.fr

Sommaire

1.	<u>LA DIRECTION</u>	4
2.	<u>LES MISSIONS</u>	4
2.1	<u>LA MISSION ENVIRONNEMENT, PROSPECTIVE ET DEVELOPPEMENT</u>	4
2.2	<u>LA MISSION COMMUNICATION, RELATIONS AVEC LES USAGERS</u>	5
2.3	<u>LA MISSION CONSEIL DE GESTION, AUDIT ET EVALUATION (CGAE)</u>	5
3.	<u>LE SECRETARIAT GENERAL</u>	7
3.1	<u>LE DIMENSIONNEMENT DES ACTIVITES SUPPORT</u>	7
3.2	<u>PILOTAGE DU SECRETARIAT GENERAL :</u>	8
3.3	<u>D'UNE CELLULE DE MANAGEMENT ET DE PILOTAGE DES RESSOURCES HUMAINES (MPRH)</u>	8
3.4	<u>UN CHARGE DE MISSION POUR LA FONCTION SECURITE ET PREVENTION : (CMSP)</u>	9
3.5	<u>UNE CELLULE MOYENS GENERAUX ET INFORMATIQUE) : (MGI)</u>	9
3.6	<u>UNE CELLULE COMPTABILITE, COMMANDE PUBLIQUE, MARCHES : (CCPM)</u>	9
3.7	<u>UNE CELLULE JURIDIQUE, CONTENTIEUX</u>	10

Le présent rapport d'étape a pour objet de présenter le projet d'organisation des missions et des activités support de la Direction des Routes Atlantique.

1. La direction

La direction est constituée du directeur de la DiR Atlantique et deux adjoints : un adjoint, directeur de l'exploitation et de l'entretien, un adjoint, directeur des investissements routiers et du développement du service.

Le directeur anime et dirige le service déconcentré de la DiR Atlantique. Il définit avec le comité de direction, les orientations stratégiques, conduit le projet de service, en pilote le suivi et l'évaluation des résultats atteints en regard des objectifs fixés.

Les directeurs adjoints sont chargés de préparer les orientations stratégiques dans leur domaine respectif et de leur mise en œuvre.

Les adjoints assurent l'intérim du directeur de la DiRA en son absence.

Le directeur de l'investissement routier et du développement de la DiR a pour mission le développement de la DiR après sa constitution, et la poursuite des actions identifiées lors de la préfiguration et ayant vocation à perdurer quelques années après la mise en place de la DiR Atlantique. Il assure également le pilotage de l'investissement routier. La mise en place des SMO, la réorganisation des SGT en SIR avec des sites temporaires, le transfert de la maîtrise d'œuvre des DDE vers la DiR, nécessitent une phase de pilotage renforcé lors de la création de la DiR.

Cette fonction est temporaire, la coordination des investissements routiers ayant vocation à être reprise par le SIR de Bordeaux à terme.

La direction de l'exploitation a en charge le pilotage de la filière entretien–exploitation en terme de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Elle fixe les objectifs et niveaux de service à atteindre, assure le pilotage social (négociations organisationnelles et salariales) de la filière en liaison avec le secrétariat général, assure le pilotage de la filière et assure le pilotage des services fonctionnels et territoriaux.

Composition : 3 A +, 1 B adm, 2 C adm, 1 C expl

2. Les missions

Les missions sont rattachées directement à la direction. Elles travaillent en étroite collaboration notamment sur le thème des usagers. Ces missions font partie du programme routier. Elles ont vocation à l'initialisation de la DiR et servent d'appui à la direction dans les différentes étapes de montée en puissance de la structure.

2.1 La mission environnement, prospective et développement

Elle est chargée de piloter la mise en œuvre de procédures qualité dans les processus de production et d'exécution des filières de la route, sur les volets environnementaux (respect des normes, action sur les produits utilisés, rejets dans le milieu..).

Elle veille à la prise en compte des composantes « paysage et architecture » dans l'élaboration des projets et dans la gestion de la route, elle pilote la mise en œuvre de procédure qualité (point d'arrêt) sur ces thématiques, intervient dans le processus qualité pour valider la démarche ou le contenu des études, et organise les interventions des paysagistes et architectes conseils.

La mission peut être amenée à participer à l'élaboration de cahiers des charges pour la progression des pratiques sur ces thématiques.

Elle a en charge la veille technique et technologique pour être en mesure de proposer des stratégies d'évolution en terme d'organisation et de technicité.

Composition : 1 A techn, 1 B techn, 1 Cadm

2.2 La mission communication, relations avec les usagers

Elle est chargée de la communication interne et externe de la DiR avec pour cibles, les agents de la DiR (revue interne, site internet), les maîtres d'ouvrage et les usagers.

Elle assure la veille sur les attentes internes, alerte la direction, anime le réseau des chargés de communication en DRE et DDE et supervise les actions de communication qu'elle mène ou fait réaliser par les centres de ressource.

Communication interne :

Elle définit en lien avec la direction, les services et le réseau des chargés de communication, la politique de communication et programme et supervise les actions de communication avec les objectifs suivants :

- connaissance des personnes et échanges
- cohésion du service
- connaissance partagée de l'ensemble du service (structures, missions, événements,...)
- connaissance partagée du ministère (structures, missions, événements,...)

Elle organise les différentes manifestations internes périodiques et événementielles (vœux, journées thématiques,...).

Elle veille à l'accueil des nouveaux arrivants en lien avec le service affectataire par diverses actions (livret d'accueil, réunion,...).

Elle réalise ou fait réaliser des documents communicants (revue de presse, fiches thématiques, site intranet, rapports d'activité, forum,...).

Communication externe :

Elle organise le recueil périodique des besoins et appréciations des usagers et commanditaires sur le service en liaison avec la mission qualité.

Elle veille à ce que les services répondent aux questionnements des usagers dans des délais définis ; elle organise l'accueil des usagers et la poursuite de l'action « dites le au Ministre ».

Elle assure la fonction d'animation des relations avec les usagers (FARU) pour le compte de la DiR.

Elle conçoit, en liaison avec le SMO, la communication sur la maîtrise d'œuvre de l'ingénierie routière, notamment pour la phase opérationnelle.

Elle est chargée d'organiser avec le CIGT la communication différée sur l'aspect gestion et ingénierie du trafic en liaison avec le service du CRICR.

Elle est à disposition en temps de crise pour la communication institutionnelle (Préfet, DDE, forces de l'ordre).

Composition : 1 Aadm, 1 Btechn (webmestre), 1 Cadm

2.3 La mission Conseil de Gestion, Audit et Evaluation (CGAE)

Elle a pour mission le conseil de gestion, la préparation des arbitrages dans les allocations de moyens (ressources Iolf) par rapport aux orientations stratégiques de la direction.

Elle a pour mission de développer la culture de l'audit et de l'évaluation et d'aider les directions à définir les processus d'évaluation et à les mettre en œuvre.

Elle a en charge les démarches d'amélioration du service sur les aspects organisationnel (mise en place de documents cadre de référence), gestion.

Elle a en charge l'administration de données locales (ADL), avec l'objectif d'une exploitation pour le développement de la DiR.

Composition : 1 Atechn, 1 Badm, 1 Cadm

3. Le secrétariat général

Ce service est chargé des activités support du service. Celles-ci peuvent être déclinées selon des positionnements différents :

- noyau dur sous l'autorité directe du chef de service, de volume réduit
- les activités de proximité réalisée au plus près des agents
- les activités mutualisables sur un site à une échelle variable selon les domaines et les situations

Les principes retenus dans les réflexions sur la mutualisation des activités support sont les suivants :

- garder les services de proximité nécessaires
- garder des postes attractifs dans chaque entité
- rechercher le maximum d'économie d'échelle pour éviter les doublons
- limiter le poids relatif des activités support
- garder la compétence, se professionnaliser
- respecter l'organisation liée à la LOLF (BOP régional)

Les réflexions engagées collectivement visent à définir l'organisation future des activités support dans le respect des contraintes « techniques » (nombre de postes, missions de chaque service, nature des postes) et des contraintes de calendrier et de mise en œuvre (organisation à la création de la DiR et en phase définitive).

3.1 Dimensionnement des activités support

En moyenne, les activités support sur les 7 départements de la zone de la DiR Atlantique, ont un poids de 10% par rapport à l'effectif global hors activités support avec un poids dégressif en fonction de la taille du service. Cette part passe à 14% après transfert au conseil général.

Pour une petite structure, comme la DiR Atlantique, un poids compris entre 10,5% et 11% est un dimensionnement a minima.

Si on applique ce pourcentage à l'effectif de la DiR correspondant (hors direction et hors support), on obtient le dimensionnement suivant qu'il faudra adapter en fonction des métiers :

Effectif de la DiR A à la création estimé à :	535 postes
Effectif direction et support :	<u>26 postes</u>
Effectif hors direction et support	509 postes
Part CPPE, 10,5%	53,5 postes
11 %	56 postes

Le projet de la DiR A prévoit actuellement 54 postes direction et activités support, répartis de la manière suivante :

Direction :	7 postes
Activités support :	47 postes

Or les activités support peuvent se scinder en une partie politique évaluée à 40% et une partie mise en œuvre évaluée à 60%. Le volet politique, règles, contrôle, synthèse,... est organisé au sein de la DiR au siège. La mise en œuvre, peut être séparée de la direction et fait l'objet d'une analyse d'organisation ci-après.

Cela donne un noyau dur au sein de la DiR (SG) de 19 postes et 28 postes à mutualiser

Le secrétariat général a donc pour mission le pilotage (rôle de maître d'ouvrage) des activités support nécessaires au fonctionnement de la DiRA. La maîtrise d'œuvre relative à ces activités est considérée exécutée par des centres de prestations partagés (situés dans les différents services déconcentrés : DRE, DDE, DiR, Cete selon les compétences et périmètres d'intervention).

Le pilotage est ainsi interne et externe avec le recours aux centres de prestations en conservant lisibilité et de cohérence : les agents d'un district auront un même interlocuteur par activité support quel que soit leur département de localisation.

Le SG aura en charge les fonctions suivantes :

- Le management et le pilotage des ressources humaines
- Le pilotage de la fonction hygiène et sécurité
- Le pilotage de la fonction médico-social
- Le pilotage des moyens généraux
- La définition de la politique comptable et des marchés publics
- L'organisation du contrôle hiérarchique et du contrôle de gestion
- La fonction juridique et contentieux : La fonction juridique ne paraît pas mutualisable du fait de sa particularité (contentieux de marchés publics travaux et contentieux du domaine public routier) et de la nécessité d'une bonne synergie entre l'activité contentieux et les services opérationnels. Elle pourra s'appuyer sur les pôles juridiques des SMO des deux DRE en tant que pôles experts.

L'organigramme suivant du secrétariat général ne concerne que la partie politique et maîtrise d'ouvrage, il ne porte pas sur les effectifs intégrés à la DiR A et ayant un rôle de centre de prestations pour d'autres services (missions et effectifs à définir).

3.2 Pilotage du Secrétariat général

Le secrétaire général a un rôle important de pilotage et d'organisation des activités support, notamment pour les activités support mutualisées, et de pilotage de la fonction sociale et hygiène et sécurité.

Composition : 1 A+ techn ou adm : responsable du SG, 1 C adm assistante du SG.

Le service est composé des unités suivantes :

3.3 Cellule de management et de pilotage des ressources humaines (MPRH)

dont les missions sont de :

- S'assurer de la bonne exécution de la gestion financière individuelle réalisée par les centres de ressources : salaire, primes, régime indemnitaire chaque début de mois (Gesper, Gesfin, logiciel lié à la TG de rattachement Bordeaux). Les circuits opérationnels pour la paye sont prévus actuellement de la manière suivante : transmission des éléments indemnitaires (HS, ISH...) par les districts au centre de ressource avec copie au SG ou conseiller de gestion ou SPR pour leur permettre d'assurer le pilotage budgétaire
- Réaliser la gestion administrative des agents : arrêtés, congés, notation, ... en continu (Gesper)
- Permettre le bon déroulement des carrières des agents : mutation, promotion,... selon des calendriers locaux et nationaux, lié aux CAP et aux autres services du ministère (MIGT, administration centrale)
- Animer le réseau des correspondants fonction personnel des différentes structures de la DiR qui seront le premier relais d'information des agents
- Informer les agents dans la confidentialité et le respect des procédures, notamment la consultation sur place des dossiers individuels.
- Organiser les recrutements d'agents d'exploitation
- Définir et faire connaître la politique ressources humaines (horaires, congés, organisation du travail,...)
- Réaliser le suivi financier global : dimensionnement, répartition, gestion et suivi des effectifs, définition des recrutements, définition et respect des règles, enveloppe, suivi des programmes LOLF
- définir les besoins de formation : établissement du plan de formation pour les différentes formations : continues (domaines transversaux : bureautique, management,...), domaine exploitation, prise de poste, préparation aux examens et concours
- piloter et suivre la mise en œuvre (qualitatif, quantitatif et calendrier) du plan de formation

- piloter la fonction médico-social. Les interventions sont en général individuelles mais peuvent aussi être collectives sur des registres variés (financiers, médicaux, management,...) nécessitant une relation de proximité terrain avec les personnes. Cette mission sera prise en charge par les DDE car elles demandent à la fois un délai d'intervention adapté à la situation, une connaissance du métier et de bonnes relations avec l'entourage professionnel.
- Animer le réseau des centres de ressources des services déconcentrés dans les domaines concernés
- organiser les commissions paritaires, CTPS, CLF, CLHS

composition : 1 A adm, 2 Badm, 1 Cadm

3.4 Chargé de mission pour la fonction Sécurité et Prévention : (CMSP)

Cette mission nécessite compétence métier et proximité du terrain (chantiers, implantations). La mission se répartit en 2 parties : pour 1/3 temps sur le terrain et pour les 2/3 au bureau. Les enjeux se portent plus sur les postes exposés de l'exploitation sur réseau à fort trafic.

Elle consistera en la définition et le pilotage de la mission hygiène sécurité en liaison avec les animateurs prévention sécurité et les correspondants sécurité prévention des structures de la DiR (districts, CEI, CIGT et services politique routière et ingénierie routière) et dans les services, conseil, contrôle hiérarchique, conduite d'actions.

Composition : 1 B+ tech, 1 C adm

3.5 Cellule Moyens Généraux et Informatique) : (MGI)

dont les missions sont

- la définition des besoins de fonctionnement, gestion du budget fonctionnement
- la définition de la politique d'achat (informatique, équipements spécifiques, réseaux,...)
- la veille technologique et l'animation de domaine
- organisation des systèmes d'information
- le suivi de la mise en œuvre du programme et de la maintenance informatique et réseau par les centres de ressources, gestion des réseaux
- la politique de gestion du patrimoine immobilier et le suivi des travaux immobiliers : gestion foncière et suivi de l'entretien des bâtiments
- le pilotage des opérations immobilières en lien avec les centres de ressources
- l'établissement et le suivi des conventions de gestion
- le suivi des contrôles réglementaires
- l'animation des correspondants bâtiments des structures de la DiR
- la politique et la gestion de documentation
- la politique et l'animation du réseau des correspondants archives (en s'appuyant sur les « archivistes » des DDE pour l'aspect réglementaire de l'archivage et pour la mise en oeuvre)
- l'organisation des achats (centre de ressource pour les achats ?)

Composition : 1 Atechn, 1 Btech, 1 Badm, 1 Cadm

3.6 Cellule Comptabilité, Commande Publique, Marchés : (CCPM)

dont les missions sont de nature différente selon les programmes :

- ❑ Programme Entretien et Exploitation de la Route et support pour laquelle la DiR est personne responsable du marché PRM
 - la définition de la doctrine de la commande publique
 - la gestion de niveau 1 (à préciser avec la Iolf)
 - Le contrôle des marchés,
 - la gestion des appels d'offres : organisation des commissions et suivi des procédures
- ❑ Programme Investissement de la Route pour laquelle la DiR n'est pas personne responsable du marché PRM
 - La mise en œuvre de la politique commande publique définie par le maître d'ouvrage
 - Le contrôle des marchés, avant envoi au SMO

Composition : 1 A adm, 2 B adm, 1 C adm

3.7 Cellule Juridique, contentieux

dont les missions sont

- la gestion des dossiers de contentieux liés à la gestion et l'exploitation du domaine public
- la gestion des contentieux de marché entretien et exploitation et moyens
- l'assistance du SMO pour les contentieux des marchés investissement
- la gestion des contentieux personnel

Composition : 1 A adm, 1 B adm, 1 C adm

Direction interdépartementale des Routes Atlantique

Besoins immobiliers

Octobre 2005



Affaire suivie par

Nathalie HAMACEK – Préfiguration DIR Atlantique
 Chargée de mission Ingénierie Routière et Développement
 Tél : 05.56.24.82.55 - fax. 05.56.24.86.90
 Mél. nathalie.hamacek@equipement.gouv.fr

Serge Mouneyres – Préfiguration DIR Atlantique
 Conseiller technique activités support
 Tél. 05.57.57.76.44. – fax : 05.56.24.86.90
 Mél. serge.mouneyres@equipement.gouv.fr

Sommaire

1	<u>PREAMBULE</u>	3
2	<u>LES ENJEUX</u>	4
3	<u>LES IMPLANTATIONS IMMOBILIERES SOUHAITEES</u>	5
4	<u>COMPARAISON DES IMPLANTATIONS EXISTANTES DANS LES D.D.E. PAR RAPPORT AUX BESOINS</u>	6
4.1	<u>LE SIEGE ET LES SERVICES</u>	6
4.2	<u>LES DISTRICTS ET LES C.E.I.</u>	8
5	<u>LES BESOINS</u>	11
5.1	<u>LES BESOINS IMMEDIATS OU PROJETS URGENTS : 6 SITES</u>	11
→	<u>PU1 - 33 -1 : siège DIR Bordeaux (voir analyse spécifique ci après).</u>	11
→	<u>PU2 - 17-1 : CEI Montlieu la Garde</u>	11
→	<u>PU3 - 16-1 : CEI Mansle / Ruffec</u>	12
→	<u>PU4 - 16-2 : CEI de Cognac / Jarnac</u>	12
→	<u>PU5 - 64-1 : District et CEI d' Oloron :</u>	12
→	<u>PU6 - 86-1 : CEI de Couhé :</u>	12
5.2	<u>LES 7 SITES EXISTANTS NECESSITANT DES TRAVAUX D' AMENAGEMENT OU DE MISE EN CONFORMITE OU PROJETS D' AMENAGEMENT</u>	13
→	<u>PA1 - 40-1 : CEI Castets</u>	13
→	<u>PA2 - 40-2 : CEI Labouheyre</u>	13
→	<u>PA3 - 33-2 : CEI de Lormont</u>	13
→	<u>PA4 - 33-3 : CEI de Mios</u>	13
→	<u>PA5 - 64-2 : Point d'appui VH des Forges d' Abel</u>	13
→	<u>PA6 - 64-3 : Centre de VH du Somport</u>	13
→	<u>PA7 - 16-3 : District et CEI d'Angoulême</u>	13
5.3	<u>LES 10 PROJETS NEUFS</u>	14
→	<u>PN1 - 79-1 : Point d'appui de Mauzé sur le Mignon</u>	14
→	<u>PN2 - 86-1 : CEI de Couhé</u>	14
→	<u>PN3 - 17-1 : CEI de Montlieu La Garde</u>	14
→	<u>PN4 - 17-2 : District et CEI Saintes</u>	14
→	<u>PN5 - 16-1 : CEI de Mansle / Ruffec</u>	14
→	<u>PN6 - 16-2 : CEI de Cognac / Jarnac</u>	14
→	<u>PN7 - 16-3 : District, CEI et PC d'Angoulême</u>	14
→	<u>PN8 - 40-1 : CEI Castets</u>	14
→	<u>PN9 - 64-1 : District et CEI d' Oloron</u>	14
→	<u>PN10 - 64-4 : Point d'appui de Lescar ou Gan</u>	14
5.4	<u>LES 15 SITES NE NECESSITANT PAS DE TRAVAUX IMMEDIATS</u>	15
5.5	<u>LES DIFFERENTS SCENARIOS DE L'HEBERGEMENT DE LA DIR A A BORDEAUX</u>	16
→	<u>Effectifs à héberger</u>	16
→	<u>Bureaux disponibles</u>	16
→	<u>Hypothèses d'hébergement :</u>	16
→	<u>Type d'hébergement possible :</u>	18
→	<u>Tableau avantages - inconvénients des différents scénarios possibles</u>	19
6	<u>DEFINITION DES PRIORITES ET MODE DE FINANCEMENT :</u>	20

1 Préambule

La Direction interdépartementale des routes Atlantique est en cours de création. Elle aura en charge le réseau routier national structurant. Celui-ci, d'une longueur d'environ 750 km est situé sur 7 départements et 2 régions Aquitaine et Poitou-Charentes.

Les missions confiées à la DIR sont la gestion du réseau routier et l'ingénierie de son développement. La maîtrise d'ouvrage des infrastructures nouvelles et de toutes les opérations modifiant sensiblement l'espace, est confiée aux DRE qui s'organisent avec un service maîtrise d'ouvrage (SMO).

La direction générale des routes a défini certaines exigences qualitatives qu'il faudra prendre en compte dans la détermination de l'organisation et des besoins :

- développer des modes d'exploitation modernes fournissant aux usagers un service adapté et une information en temps réel
- mettre en œuvre des politiques de gestion homogènes sur les itinéraires structurants et les nœuds routiers au droit des agglomérations
- se donner les moyens d'exercer pleinement la maîtrise d'ouvrage
- renforcer les compétences techniques des services
- faire mieux travailler ensemble les concepteurs et les exploitants
- systématiser la mise en place de comités de pilotage par projet

La commande passée aux préfigurateurs prévoit, après des rapports intermédiaires sur les principes (organisation, orientations,...) et des réunions avec les directions d'administrations centrales, un rapport final octobre 2005 pour des définitions de postes en novembre et un pré fléchage des personnels début 2006.

Les rapports explicitent l'avancement du projet de mise en place de la DIR et recensent les réflexions ou chantiers à engager. Parmi eux, il est important pour la qualité du service, de l'organisation et des conditions de travail des personnes de définir les implantations futures de la DIR (lieu, surface, éléments de programme) et de les comparer aux potentialités sur chaque site concerné.

Cette analyse est menée en étroite collaboration avec les DDE et DRE car elles gèrent actuellement un patrimoine avec des domanialités différentes (Etat, Conseil Général, particulier, VNF,...). Leur réorganisation aura également des incidences sur les implantations restant à l'Etat.

Plusieurs principes sont retenus dans le cadre de cette analyse :

- définition des besoins à terme permettant de porter à la connaissance des agents les sites définitifs en limitant le coût
- identifier les besoins urgents (2006) conditionnant le démarrage de la DIR
- en phase provisoire, utiliser au maximum les implantations existantes puis de recourir à des locations ou achats de bâtiments modulaires
- utiliser les opportunités de financement sur les opérations d'investissement

Le document qui suit s'attache à présenter les solutions transitoires et définitives pour l'implantation des districts, des CEI, du CIGT et du PC et du siège de la DIR A.

2 Les enjeux

Les enjeux de cette organisation sont essentiellement de trois ordres : fonctionnels, humains et financiers. Un 4^{ème} enjeu lié à la communication et à l'image de la DIR doit être pris en compte.

Fonctionnels : pour répondre le mieux possible aux attentes des usagers et aux exigences qualitatives de la DGR, les districts et les CEI doivent être situés au plus près des itinéraires à gérer et ce en tenant compte de la longueur des réseaux 2x2 voies programmés. De plus, ils doivent être conçus de façon à être les plus fonctionnels possibles et permettre aux agents qui y sont affectés de travailler dans des conditions les meilleures possibles.

Humains : afin que les agents puissent se positionner en toute connaissance de cause, il convient que les sites définitifs soient connus le plus en amont possible des appels à candidature de manière à ce que l'information donnée aux agents soit fiable et définitive. Il faut également mettre l'accent sur la qualité des locaux proposés qui ont un impact fort sur les conditions générales de travail et donc sur l'efficacité dans l'emploi tenu. Enfin, quand une solution provisoire est retenue, il faut qu'elle soit acceptable par les agents et que sa durée demeure raisonnable.

Financiers : cet aspect important est intégré dans l'analyse. Les modes de financement suivants ont été pris en compte : achat, location, crédit bail, et ce, quelle que soit la nature du projet retenu – construction traditionnelle neuve ou réhabilitation avec réaménagement des espaces, construction modulaire -. De même, l'aspect économique dans la durée en comparant le coût du provisoire + celui du définitif (indispensable à + ou – long terme), à celui du tout neuf tout de suite, qui apparaît comme étant le plus avantageux. Enfin le principe du financement du projet en « direct » sur crédits spécifiques ou sur l'opération d'investissement est abordé.

Communication : la D.I.R. va représenter le réseau national structurant. A ce titre, elle doit bénéficier d'une bonne lisibilité sur le terrain par des implantations appropriées de part leur conception, leur situation géographique et par l'image.

3 Les implantations immobilières souhaitées

Les implantations sont issues des principes d'organisation de la DIR : direction, missions transversales, activités support, entretien et exploitation et ingénierie routière.

3 types de structure :

- le siège de la DIR à Bordeaux avec la direction, les missions, les services fonctionnels (service politique routière et fonctions support non mutualisées)
- l'entretien et l'exploitation du réseau avec le service politique de la route, les districts et les centres d'entretien et d'intervention (CEI)
- l'ingénierie routière organisée en 2 sites principaux et 2 antennes, fonctionnant en bi pôle

Dépt	Lieu	Siège	SPR	District	CEI	SIR / Antenne Site temporaire
79	Mauzé sur le Mignon	-	-	-	Oui, point d'appui	-
86	Couhé	-	-	-	Oui	-
17	La Rochelle	-	-	-	-	Site temporaire
	Chagnolet	-	-	-	Oui	-
	Saintes	-	-	Oui	Oui	antenne
	Montlieu la Garde (actuellement Montguyon)	-	-	-	Oui	-
	Angoulême	-	PC, lié CIGT	Oui	Oui	SIR
16	Ruffec ou Mansle	-	-	-	Oui	-
	Cognac ou Jarnac	-	-	-	Oui	-
33	Bordeaux	Oui	Oui	-	-	SIR
	Bordeaux - Villenave	-	-	Oui	Oui	-
	Bordeaux - Lormont	-	-	Oui	Oui	-
	Bordeaux - Mios	-	-	Oui	Oui	-
40	Mont de Marsan	-	-	-	-	Site temporaire
	Labouheyre	-	-	-	Oui	-
	Castets	-	-	-	Oui	-
64	Pau	Agence avec unité OA		-	-	Antenne
	Oloron	-	-	Oui	Oui	-
	Bedous	-	-	-	Oui	-
	Lescar	-	-	-	Oui, point d'appui	-
	Somport, Forges d'Abel	-	-	-	2 points d'appui VH	-
Total		1	3	4 districts à terme 6 districts en phase provisoire	14 CEI 2 points d'appui secondaires 2 points appui VH	2 SIR 2 antennes 2 sites temporaires

4 Comparaison des implantations existantes dans les D.D.E. par rapport aux besoins

4.1 Le Siège et les services

Dépt	DIR - A		Situation actuelle (*)		Besoins selon organigramme cible	
	Siège, services	Domanialité usage	Nbre de postes de travail	Avenir bâtiment	Nbre de postes de travail	Nature projet
33	Bordeaux				126 (dont 83 transférés)	Objectif : regrouper sur un site unique l'ensemble des services de la DIR basés à Bordeaux hors CIGT 3 options étudiées en lien avec la DRE : + construction modulaire sur le terrain Etat du Cete (Caudéran) : 53 postes de travail à créer ¹ + location bureaux existants : 105 postes de travail ² ou 64 postes de travail ³ en conservant le SGT à Caudéran ⁴ + cité administrative : 32 postes de travail à trouver si les postes transférés à la DIR sont conservés et sans inclure les services de Caudéran
	Pilotage et support	Cité adm.	8 Equipe préfiguration, hébergée DRE	A définir – occupé par DDE et DRE	16 (dont 8 déjà en place)	
	SGR	Cité adm.	17	A définir – occupé par DDE et DRE	23 (dont 11 transférés du SGR)	
	CIGT	Villeneuve d'Ornon	18	Projet en cours de bâtiment neuf (financement DSCR Aliénor)	22 (dont 18 transférés du CIGT)	
	COA	Rue Carton - Cete	6	A définir – bâtiment modulaire	6 (dont 3 transférés du COA)	
	SGT	Caudéran – Rue Carton - Cete	46	A définir – bâtiment modulaire	42 (dont 37 transféré du SGT)	
SG	Cité adm.	Environ 90	Etat	19 (dont 6 postes SG 33)		

¹ somme des postes de travail cible à la cité administrative (16+22+19= 57) – nombre de postes libérés à Caudéran par les transferts du SGT et de la COA (52-48= 4) = 53 postes

² somme des postes de travail cible hors CIGT (16+22+41+7+19)= 105 postes de travail

³ somme des postes de travail cible hors CIGT et SGT (16+22+7+19)= 64 postes de travail

⁴ écart entre la somme des postes de travail cible et les postes transférés à la cité administrative soit (16+22+19=57)- (8+11+6=25) = 32 postes de travail

17	Saintes					
	Service route	Abbaye aux dames		DDE + DIR A	26 (issus du transfert)	Le site actuel pourrait accueillir l'ensemble des services
	Site temporaire La Rochelle	Cité adm Chasseloup Laubat	19	Maintien sur place		
16	Angoulême					
	SGT	DDE	42	DDE + DIR A	33 (issus du transfert)	Dans locaux DDE : bâtiment occupé par le service aménagement
64	Pau					
	Service route	Cité adm	27	DDE + DIR A	29 (26 antenne SIR + 3 antenne COA) (dont 23 postes transférés)	Dans locaux DDE
40	Mont de Marsan					
	Site temporaire Ingénierie routière	DDE	27	Maintien sur place		

4.2 Les Districts et les C.E.I.

Dépt	DIR - A	Situation actuelle		Besoins immédiats au 1/9/06		Besoins définitifs selon organigramme cible		
		Domanialité usage	Nbre de pers	Nbre de pers	immobilier	Avenir bâtiment	Nbre de pers	Nature projet
79	Point d'appui de Mauzé sur le Mignon	Département	1 CTRL 6 Cexpl	1 CEE 6 AE	Maintien sur place	inconnu	1 CEE 8 AE	Construction définitive sur terrain Etat le long de la RN11
86	CEI Couhé	Etat	1 CTRL 9 Cexpl	1CTRL 4 CEE 12 AE	Achat terrain à l'arrière centre Couhé et aménagement bungalow	Etat	1 CTRL 5 CE 15 AE	Construction définitive sur terrain acheté en solution provisoire
17	District Saintes	Etat		1 Atech 1 Btech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm	Maintien sur place	inconnu	1 Atech 1 Btech 1 Bexpl 2 Ctech 2 Cadm	
	CEI de Chagnolet (La Rochelle)	Etat	1 CTRL 5 CE 19 AE	1 CTRL 4 CE 16 AE	néant	Etat	2 CTRL 5 CE 18 AE	Néant
	CEI de Saintes	Etat, Usage mixte	1CTRL 2 CE 14 AE	1CTRL 2 CE 10 AE	Maintien sur place	Besoin département ?	1 CTRL 4 CE 12 AE	Nouvelle implantation pour district et CEI
	CEI de Montlieu la Garde	Montguyon Département, à 7 km de la RN		1CTRL 4 CE 12 AE	Achat de terrain a proximité RN 10 et construction modulaire	inconnu	2 CTRL 5 CE 18 AE	Construction définitive sur terrain acheté en solution provisoire
16	District d'Angoulême – La Couronne	Etat		1 Atech 1 Btech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm			1 Atech 1 Btech 1 Bexpl 2 Ctech 3 Cadm	
	CEI d'Angoulême – La Couronne	Etat	2 CTRL 8 CE 27 AE	2CTRL 5 CE 16 AE	Maintien sur place ou à proximité : Champniers La Couronne + bungalows Ou La Couronne+ Champniers Pas de besoin immédiat pour le PC	Vente du bâtiment Etat de la Couronne	2 CTRL 6 CE 18 AE	L'Etat est propriétaire d'un terrain Epineuil
	PC d'Angoulême						1 CTRL 6 C expl 2 OPA	Construction définitive à prévoir du district, du CEI et du PC sur le terrain d'Epineuil
	Angoulême – Champniers	Département				Inconnu		
	CEI de Mansle ou Ruffec	Département		1CTRL 4 CE 12 AE	Achat terrain Maison-Rouge avec construction modulaire	Inconnu	1 CTRL 5 CE 15 AE	Construction définitive sur terrain acheté en solution provisoire
	CEI de Cognac - Jarnac	Département		1CTRL 2 CE 10 AE	Achat terrain avec construction modulaire		1 CTRL 4 CE 12 AE	Construction définitive sur terrain acheté en solution provisoire

Dépt	DIR - A	Situation actuelle		Besoins immédiats au 1/9/06		Besoins définitifs selon organigramme cible		
		Domanialité usage	Nbre de pers	Nbre de pers	immobilier	Avenir bâtiment	Nbre de pers	Nature projet
33	District de Bordeaux						1 Atech 2 Btech 2 Bexpl 2 Ctech 3 Cadm	
	District et CEI de Lormont	Etat	36	1 Btech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm 2 CTRL 6 CE 20 AE	Maintien sur place	Etat	2 CTRL 6 CE 20 AE	Travaux Sanitaires et vestiaires
	District et CEI de Villenave	Etat	34	1 Btech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm 2 CTRL 6 CE 20 AE	Maintien sur place	Etat	2 CTRL 6 CE 20 AE	
	District et CEI de Mios	Etat	31	1 Btech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm 2 CTRL 6 CE 20 AE	Maintien sur place	Etat	2 CTRL 6 CE 20 AE	Travaux Bureaux et Garage
	CEI de Labouheyre	Etat Dédié RN10	1 CTRL 3 CE 16 AE	1CTRL 3 CE 16 AE	Maintien sur place - Petits travaux transfert de convention avec la gendarmerie	état	concession	
	CEI de Castets	Etat Dédié RN10 Hangar dépt	1CTRL 3 CE 16 AE	1CTRL 3 CE 16 AE	Maintien sur place -	état	concession	600 000 € DCE prêt manqué CP pour lancer l'opération
64	District d'Oloron	Etat		1 Atech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm	Intégration dans le programme réaménagement subdi oloron ?		1 Atech 1 Btech 1 Bexpl 1 Ctech 2 Cadm	Construction sur terrain à trouver de l'unité d'exploitation et du CEI
	CEI d'Oloron	Etat	1Bexpl 21Cexpl	1CTRL 3 CE 10 AE	Aménagement dans bâtiment existant ou Démolition bâtiment et mise en place bungalow sur place	Etat – restructuration DDE – IP et AUHD	1 CTRL 3 CE 11 AE	Construction sur terrain à trouver de l'unité d'exploitation et du CEI
	CEI de Bedous	Etat	1 CE 8 AE	1CTRL 3 CE 10 AE	Maintien sur place		1CTRL 3 CE 11 AE	Les locaux peuvent accueillir le personnel et le matériel.
	Point d'appui de Lescar	1 terrain état 1 terrain dépt		1 CE 6 AE	Utilisation site actuel de Lescar (parc)		1 CE 6 AE	Construction à Gan sur terrain à trouver
	Centre VH - Somport	Etat			Maintien sur place	Etat	Saisonnier	Refection de la toiture
	Centre VH - Forges d'Abel	Etat			Maintien sur place avec construction hangar et abri à sel	Etat	Saisonnier	Néant

6 Les besoins

Après ce recensement, qui identifie par lieu la nécessité de projets par nature, il convient de les préciser.

6.1 Les besoins immédiats ou projets urgents : 6 sites

→ **PU1 - 33 -1 : siège DIR Bordeaux** (voir analyse spécifique ci après).

L'objectif est de regrouper sur un site unique l'ensemble des services de la DIR basés à Bordeaux hors CIGT

3 options sont étudiées en lien avec la DRE :

1. **construction modulaire sur le terrain Etat du Cete (Caudéran)** : 54 postes de travail à créer
2. **location bureaux existants** : 106 postes de travail ou 64 postes de travail en conservant le SGT à Caudéran
3. **cité administrative** : 33 postes de travail à trouver si les postes transférés à la DIR sont conservés et sans inclure les services de Caudéran

La troisième solution envisagée semble irréalisable étant donné les besoins issus de la réorganisation de la DDE et de la création du SMO pour la DRE.

Les solutions à étudier sont soit location d'un immeuble bureaux soit construction à Caudéran.

Une première estimation, en partant d'un ratio de 17m²/agent + 300 m² pour salles de réunion et formation, donne un coût de :

1. Location modulaire pour 54 postes, à 240€ HT/m ² /an	= 300 000 €/an
1 bis. Achat construction modulaire pour 54 postes, à 650HT€/m ² + VRD	= 800 000 €
1 ter. Construction traditionnelle pour 106 postes, à 1300€HT/m ² + VRD	= 3 000 000 €
2. Location de bureaux pour 106 postes de travail, à 150€HT/m ² /an	= 350 000 €/an
2bis. Location de bureaux pour 64 postes de travail, à 150€HT/m ² /an	= 225 000 €/an

→ **PU2 - 17-1 : CEI Montlieu la Garde**

L'Etat n'a aucune propriété à proximité de la RN10. Le subdivisionnaire est en cours de recherche d'un terrain à proximité de l'échangeur. Une analyse globale est en cours comprenant le terrain, les travaux de viabilisation et les accès.

Le Conseil Général de Charente maritime conserve les centres d'exploitation. Celui de Montguyon est situé dans la subdivision.

La solution définitive consisterait en la construction d'un CEI sur le terrain acheté en solution provisoire.

Besoin immédiat : achat terrain + location de bungalows pour 19 personnes avec 3 bureaux (36m²)+ vestiaires (57m²)+ salle repas-cuisine (65m²)+ douches(40m²), soit

198 m² à 170€ht/m²/an = 33 660€ht/an, soit une location d'environ 40 000 €tc/an hors coût du foncier montant hors garage et VRD

Aménagement définitif = 2 m€

→ **PU3 - 16-1 : CEI Mansle / Ruffec**

Le terrain est top petit ; les bâtiments sont inadaptés (pas de vestiaire, pas de garage, le matériel est dans la cour). La construction est urgente. Un nouveau site est à rechercher pour le centre pour la situation provisoire et définitive.

Un terrain au lieu dit Maison-Rouge en bordure de la RN10 pourrait convenir pour cette implantation.

Besoin immédiat : achat terrain + location de bungalows pour 17 personnes avec 3 bureaux (36m²)+ vestiaires (52m²)+ salle repas - cuisine(60m²)+ douches(30m²), soit

178 m² à 170€/m²/an = 30260€/an, soit une location d'environ 36200 €/an hors coût du foncier et hors garage et VRD

→ **PU4 - 16-2 : CEI de Cognac / Jarnac**

Le Conseil Général envisage de conserver une implantation à Jarnac, site dont il est propriétaire et la DDE envisage son implantation à Cognac. D'autre part, l'Etat est propriétaire d'un terrain situé à proximité. La solution provisoire consisterait en la construction de bâtiments modulaires sur ce terrain dans l'attente de la construction du centre définitif.

Besoin immédiat : location de bungalows pour 13 personnes avec 2 bureaux (24m²)+ vestiaires (42m²)+ salle repas - cuisine(45m²)+ douches(25m²), soit

136 m² à 170€/m²/an = 23120€/an, soit une location d'environ 27700 €/an hors coût du foncier, hors garage et VRD

→ **PU5 - 64-1 : District et CEI d' Oloron :**

Dans le cadre de l'article 7, la DDE réorganise ses implantations et transforme le bâtiment d'Oloron. Actuellement, existe le pôle urbanisme et 2 bureaux pour l'entretien et l'exploitation de la route. Il est projeté de regrouper l'ingénierie publique sur ce site.

Dans le cadre de ce projet, 2 bureaux seraient disponibles pour la DIRA.

Or, les besoins sur place sont de l'ordre de 6 bureaux (2 bureaux pour le CEI et 4 bureaux pour la subdivision). La DDE regarde la possibilité de réaliser 4 bureaux dans les bâtiments du centre.

Il existe donc 2 possibilités en solution immédiate : utilisation des bâtiments actuels avec réaménagement ou démolition d'un bâtiment existant et mise en place de bungalows

Le centre se situe en ville sur un terrain exigu avec des difficultés d'accès. Un projet global subdivision + centre sera à envisager à court terme.

→ **PU6 - 86-1 : CEI de Couhé :**

Le centre actuel est inadapté et trop petit pour accueillir les 17 personnes du centre définitif. Le terrain sur lequel il est situé est exigu. Un terrain est disponible à proximité, d'une superficie de 2 ha permettant d'implanter un nouveau centre. La solution provisoire consiste en des bungalows pour accueillir les personnes supplémentaires

Besoin immédiat : achat terrain + location de bungalows pour 19 personnes avec 3 bureaux (24m²)+ vestiaires (42m²)+ salle repas-cuisine (45m²)+ douches(25m²), soit

136 m² à 170€/m²/an = 23120€/an, soit une location d'environ 27700 €/an hors coût du foncier, hors garage et VRD

6.2 Les 7 sites existants nécessitant des travaux d'aménagement ou de mise en conformité ou projets d'aménagement

→ PA1 - 40-1 : CEI Castets

Sur le site sont implantés une maison (propriété Etat) et un hangar (propriété Département). L'état peut être qualifié de médiocre. Un projet, estimé à 700 000€ de travaux sur un projet global de 870 000€, est en cours. Le dossier d'APS doit être validé début septembre et l'A.O. lancé en janvier 2006 pour une réalisation 1^{er} semestre 2006 si les C.P. correspondants sont mis en place sur l'opération d'investissement de la RN10.

→ PA2 - 40-2 : CEI Labouheyre

Le bâtiment est partagé avec le PC gendarmerie. La gendarmerie prend en charge les charges de fonctionnement du bâtiment. La convention devra être transférée ce qui ne pose aucun problème.

L'étanchéité du bâtiment est programmée en 2005.

→ PA3 - 33-2 : CEI de Lormont

Des travaux sont à faire concernant les sanitaires et les vestiaires.

→ PA4 - 33-3 : CEI de Mios

Des travaux sont à faire sur les bureaux et les garages.

→ PA5 - 64-2 : Point d'appui VH des Forges d'Abel

La construction d'un hangar pour abriter les engins ainsi que d'un abri à sel sont nécessaires au bon déroulement des interventions en viabilité hivernale financés sur l'opération du tunnel du Somport.

→ PA6 - 64-3 : Centre de VH du Somport

Des travaux de réfection de la toiture sont demandés dans le cadre de la programmation immobilière de 2006 pour un montant de 55 000€.

→ PA7 - 16-3 : District et CEI d'Angoulême

En situation d'attente, il sera nécessaire de mettre des bâtiments provisoires sur le site de la Couronne pour un équivalent de 3 bureaux (50m² à 170€/m²/an, soit environ 10 000 €/an) avec transformation d'un bureau existant en vestiaire. En cas d'impossibilité, il sera étudié l'utilisation du site de Champniers.

6.3 Les 10 projets neufs

→ PN1- 79-1 : Point d'appui de Mauzé sur le Mignon

Construction définitive sur terrain Etat pour 650 000€

→ PN2 - 86-1 : CEI de Couhé

Construction définitive sur terrain acquis par l'Etat en phase provisoire pour 2 000 000€

→ PN3 - 17-1 : CEI de Montlieu La Garde

Construction définitive sur terrain acquis par l'Etat en phase provisoire pour 2 000 000€

→ PN4 - 17-2 : District et CEI Saintes

Le centre actuel est situé en centre ville et difficile d'accès. Les bâtiments sont vétustes.

La composition est : 1 bureau + vestiaires + réfectoire + douches

Ce bâtiment ne peut accueillir que 15 personnes maximum.

Un terrain, situé vers Diconche le long de la rocade, propriété de la ville et de l'Etat, pourrait être acheté. Il se situe en zone NDE (construction liée aux infrastructures possible) et est contraint par périmètres rapproché et éloigné de captage et périmètre archéologique.

Il existe une possibilité d'acquérir des terrains le long de la RCEA, à Saint Romain le Benet à 10 km de Saintes, pour optimiser l'implantation du CEI par rapport au réseau et autres centres. Cette hypothèse générerait un éloignement des agents de la ville de Saintes et un risque de rejet par ceux-ci.

Une autre possibilité de terrain existe entre Pisany et Saintes.

Aménagement définitif = 2 500 000 m€

→ PN5 - 16-1 : CEI de Mansle / Ruffec

Construction définitive sur terrain acquis par l'Etat en phase provisoire pour 2 000 000€

→ PN6 - 16-2 : CEI de Cognac / Jarnac

Construction définitive sur terrain acquis par l'Etat en phase provisoire pour 2 000 000€

→ PN7 - 16-3 : District, CEI et PC d'Angoulême

Le site actuel n'est pas adapté en raison de la surface du terrain et des conditions d'accès en centre ville.

L'implantation souhaitée est au lieu dit "Epineuil" près échangeur RN10-RN 141 sur un terrain de plus de 1 ha appartenant à l'Etat.

Le projet est estimé pour ces trois fonctions à 3 000 0000 €

→ PN8 - 40-1 : CEI Castets

Un projet, estimé à 600 000€, est en cours. Le dossier d'APS doit être validé début septembre et l'A.O. lancé en octobre pour une réalisation 1^{er} semestre 2006 si les C.P. correspondants sont mis en place.

→ PN9 - 64-1 : District et CEI d'Oléron

Le centre se situe en ville sur un terrain exigu avec des difficultés d'accès, un projet global subdivision + centre sera à envisager à court terme. Aménagement définitif = 2 500 000 €

→ PN10 - 64-4 : Point d'appui de Lescar ou Gan

Aménagement d'un CEI provisoire ou secondaire d'un montant de 500 000€. Des discussions avec le Conseil Général sont en cours sur l'optimisation des implantations de la DIR.

6.4 Les 15 sites ne nécessitant pas de travaux immédiats

Pour les services :

- **Site temporaire de la Rochelle** : la DDE peut continuer d'héberger ETN LR à caserne Chasseloup-Laubat.
- **Antenne Saintes** : la DDE peut continuer d'héberger l'antenne du SIR.
- **Site temporaire de Mont de Marsan** : la DDE peut garder ETN sur place
- **SIR Angoulême** : il pourra très certainement, en fonction des réflexions engagées par la DDE, être hébergé dans les locaux actuels du service aménagement moyennant un déménagement pour les 2 services.
- **Antenne de Pau** : les bâtiments actuels permettent de répondre aux besoins de la DDE et de la DIR A

Pour les districts et CEI :

- **CEI :**

les 3 districts et CEI de Bordeaux
le CEI de Chagnolet à La Rochelle
le CEI de Saintes
les CEI des Landes (Labouheyre et Castets)
le CEI de Bedous

- **Points d'appui** : le point d'appui de Mauzé sur le Mignon et le centre viabilité hivernale du Somport

6.5 Les différents scénarios de l'hébergement de la DIR A à Bordeaux

La présente analyse a pour objet de lister les possibilités d'hébergement des services de la DIR-A à créer sur Bordeaux.

➔ Effectifs à héberger

Les futurs services de la DIR nécessitant un hébergement sur Bordeaux sont les suivants :

- Direction et moyens supports de la DIR (35 personnes),
- Service de Politique Routière (30 personnes),
- Service d'Ingénierie Routière de Bordeaux (40 personnes).

Les services qui disposent d'ores et déjà de locaux, ou pour lesquels des projets de relogement sont en cours, sortent du présent examen.

Si l'on se réfère à la note DPSM/PBC4 de décembre 2003 sur la prise en considération d'une opération, la surface utile maximum à laquelle la DIRA peut prétendre pour héberger son siège est de : $17 \text{ m}^2 \times 105 = 1785 \text{ m}^2$. A cette somme, il convient de rajouter la surface des salles de réunion (environ 300 m^2). La surface maximale utile est donc de 2085 m^2 . Cette surface prend également en compte les espaces bureaux, les dégagements, les archives et les sanitaires.

➔ Bureaux disponibles

Les possibilités d'hébergement des services de la DIR à la Cité Administrative de Bordeaux apparaissent très réduites.

La DDE 33 aménage des locaux loués rue de Marseille – à environ 500m de la cité administrative - pour y installer une partie de ses services (partie conservée de la CDES, DRANA, Cellule Education Routière – situés Boulevard du Général Leclerc ; SMNG qui rejoint la DDE ; STSR : soit un total d'environ 75 personnes).

Dans le même temps, la DRE va constituer son SMO (environ 22 personnes), pour lequel une quinzaine de bureaux est à trouver dans la Cité.

Le SGT33 est actuellement implanté à Caudéran rue Carton dans des bureaux en modulaire datant d'une dizaine d'années. Il comprend une quarantaine d'agents basés sur le site, dont la majorité devrait intégrer les effectifs de la DIRA.

Le site de Caudéran (de quelques 8400 m^2 au total), appartient à l'Etat (avec comme affectataire la DDE ou le CETE).

L'installation de locaux similaires à ceux du SGT ne poserait a priori aucun problème compte tenu de la surface au sol disponible.

➔ Hypothèses d'hébergement :

1. Positionnement de l'ensemble des services de la DIR à Caudéran
2. Positionnement de l'ensemble des services de la DIR sur un site tiers
- 2 bis. Maintien du SIR sur Caudéran et positionnement des autres services sur un site tiers
3. Positionnement de l'ensemble des services de la DIR à la Cité Administrative
- 3 bis. Maintien du SIR sur Caudéran et positionnement des autres services sur la Cité Administrative.

Les scénarios 3 et 3 bis n'apparaissent pas réalistes du fait du manque de place disponible sur la Cité Administrative.

On peut estimer qu'environ 25 postes de travail actuellement localisés à la Cité administrative relèveront prochainement de la DIR (SGR, DIR et SG). Or le scénario 1 nécessite 105 postes (soit 80 postes à trouver) et le scénario 4 64 postes (soit 33 postes à trouver sur le site de la Cité administrative).

Trouver un tel espace (au minimum 600m²) semble difficile compte tenu des besoins nouveaux de la DRE avec la SMO (environ 300m²)

Le scénario 2 induirait un déménagement du SGT qui va pourtant représenter une part importante du futur SIR. Un tel déménagement aurait du mal à se justifier, d'autant plus que les installations de Caudéran sont tout à fait satisfaisantes.

Le scénario 2 bis est à examiner en fonction de la nécessité de rapprocher physiquement ou pas la direction de la DIR du SIR.

Le scénario 1 paraît être le plus rationnel, le moins onéreux et le plus rapide à mettre en place. Cependant, compte tenu du site (accès peu engageant, zone d'aspect semi industriel), il convient dans ce scénario de mettre l'accent sur « l'image » de la DIR : travail sur la qualité des accès aux locaux et parking, la façade et les aménagements extérieurs ce qui entraînera un surcoût.

scénario	avantages	Inconvénients
1 - tous les services Caudéran	Coût de fonctionnement moindre Maîtrise du foncier Parkings plus faciles Accès transports en commun à voir Restauration sur place	Moins de proximité avec DRE et les services mutualisés
2 - tous les services site tiers	Si proche de la cité : facilité d'échange pour services mutualisés, restauration et éventuellement stationnement Si loin de la cité et de Caudéran : Pas de restauration, difficulté de stationnement,...	Site Caudéran laissé (cela intéresse peut être le CETE) et déménagement 40 personnes
2 bis- SIR Caudéran + site tiers	Si proche de la cité : facilité d'échange pour services mutualisés, restauration et éventuellement stationnement Si loin de la cité et de Caudéran : Pas de restauration, difficulté de stationnement,...	Séparation de la DIR en 2 sites générant surcoût et difficulté de fonctionnement
3- tous les services cité	Coût de fonctionnement moindre Mutualisation missions Relations avec la DRE Mutualisation des salles Restauration sur place Problèmes de nbre de place de parkings compensé par accès facile avec transports en commun	Site Caudéran laissé (cela intéresse peut être le CETE) et déménagement 40 personnes Disponibilité à la cité
3 bis – SIR Caudéran + cité	Proximité de la DRE et des services mutualisé Mutualisation des salles	Séparation de la DIR en 2 sites générant surcoût et difficulté de fonctionnement

➔ Type d'hébergement possible :

Les surfaces de bureaux actuellement disponibles en interne étant insuffisantes pour accueillir les services de la DIR, il est nécessaire de trouver de nouveaux locaux :

- location de surfaces de bureaux existants,
- location de bâtiments modulaires à implanter sur un foncier maîtrisé,
- achat et construction de bâtiments modulaires à implanter sur un foncier maîtrisé,
- construction de bâtiments « en dur » à implanter sur un foncier maîtrisé,

En ratio, la surface à prendre en compte est de l'ordre de 17m² tout compris (bureaux + distributions + sanitaires + archives, hors salles de réunion...).

La surface nécessaire pour un effectif de 65 agents (hors SIR et CIGT) est donc de l'ordre de 1300m² Avec ou sans parking selon l'emplacement + restauration

Les espaces disponibles sur le site de Caudéran sont suffisants pour pouvoir implanter un bâtiment ayant ces caractéristiques.

Par ailleurs des bureaux en location, situés rue de Marseille, sont actuellement vacants pour une surface de 1300m².

D'autres immeubles récents ou en cours de construction (immeuble Georges V à Bordeaux, immeuble sur Bordeaux-Lac ou Bordeaux Ravezies) disposent de surfaces suffisantes pour pouvoir accueillir les services de la DIR.

Il est envisagé de procéder à une parution dans la presse pour faire appel à candidatures pour des locations de bureaux, et avoir ainsi une meilleure connaissance du marché de l'immobilier bordelais

Le scénario A rejoint l'hypothèse 2.

Les autres scénarios rejoignent l'hypothèse 1.

→ Tableau avantages - inconvénients des différents scénarios possibles

En partant du schéma de la récupération des bureaux du SGT par le SIR, la problématique pour les autres services de la DIR se décline de la manière suivante :

	Location bâtiments modulaires sur Caudéran	Achats bâtiments modulaires sur Caudéran	Construction en dur sur Caudéran	Location bureaux existants
	Hypothèse 1			Hypothèse 2
Coût	Env 240 €/m2/an + frais de restitution <i>Soit :</i> <i>loyer de 300.000€/an</i>	650€/m2 <i>Soit :</i> <i>Environ 800.000 €</i> <i>amortis en 3 années</i>	1300€/m2 <i>Soit :</i> <i>environ 3.000.000 €</i> <i>amortis en une dizaine</i> <i>d'années</i>	Env 150€/m2/an <i>Soit :</i> <i>loyer de</i> <i>225.000€/an ou 350</i> <i>000€/an</i> <i>+ frais de</i> <i>remaniement</i> <i>(cloisons)</i>
Délai	- Consultation : 4mois - PC : 2 mois - Construction de l'ordre de 4 mois	- Consultation : 4 mois - PC : 2 mois - Construction de l'ordre de 4 mois	- Consultation et conception du projet: 10 mois - PC : 2 mois -Construction supérieure à 12 mois	Il existe des biens sur le marché répondant à nos critères de surface, mais voir les travaux de remaniement à engager pour déterminer précisément le délai pour rentrer dans les murs. Ce scénario doit théoriquement être le plus rapide.
Intérêt	- Plus grande facilité de financements - regroupement avec le SIR, - possibilité d'utiliser les facilités du site de Caudéran (parking, restaurant...)	- Intérêt financier à moyen terme vis à vis d'une solution location. - regroupement avec SIR, - possibilité d'utiliser les facilités de Caudéran (parking, restaurant...) - solution type « crédits-bail » permettant de répartir le coût d'acquisition du bâtiment, avec des annuités équivalentes aux tarifs de location de bureaux existants	- pérennité du bâtiment par rapport à une structure modulaire. - regroupement avec le SIR, - possibilité d'utiliser les facilités du site de Caudéran (parking, restaurant...)	- Rapidité théorique pour entrer dans les murs. - Plus grande facilité de financements
Contraintes	- Intérêt financier à moyen terme (dès 3-ans d'occupation) inférieur à l'achat.	- Faible probabilité d'obtenir les financements d'acquisition correspondants (sans recours à crédit-bail)	- coût global - Très faible probabilité d'obtenir les financements correspondants(sans recours à crédit-bail). - délai de réalisation	- Eloignement par rapport au SIR - difficulté à trouver des surfaces de parking et ou des espaces de restauration

7 Définition des priorités et mode de financement :

Projets	Contraintes délais Sécurité / conditions travail	Procédures	Coût définitif	Coût provisoire Hors AF	Financement	Priorité
A – constructions						
33-1 : siège DIR Bordeaux	1 ^{er} semestre 2006		800 000 € ou 3 M€.	225 000€/an ou 300 000€/an	DGPA	1
16-1 : CEI Mansle / Ruffec	Urgent vu les conditions actuelles Trop petit Mauvaises conditions de travail	Location Projet construction	2 m€	36 000 €/an + foncier 150 000€ + viabilisation 20 000€	DGR – investissement routier	1
17-1 : CEI Montlieu la Garde	Urgent pas de site	Location projet de construction	2 m€	40 000 €/an + foncier 100 000€ + viabilisation 20 000€	DGR – investissement routier	1
16-2 : CEI Cognac-Jarnac	Projets Conseil Général, DDE et DIR incompatibles	Location Projet de construction	2 m€	28 000 €/an + foncier 0€ terrain Etat + viabilisation 20 000€	DGR – investissement routier	1
86-1 : CEI de Couhé	Les 2 sites actuels ne permettent pas d'avoir une solution provisoire acceptable	Location Projet de construction	2 m€	27 700 €/an + foncier 71 000€ + 4 000€	DGR – modernisation des centres	2
64-1 : District et CEI Oloron	Site actuel acceptable en solution provisoire	Projet de construction	2,5 m€	10 000€/an + démolition 10 000€	DGR – investissement routier	2
79-1 : Point d'appui de Mauzé sur le Mignon	Site actuel en solution provisoire acceptable si délai court	Projet de construction	0,65 m€	-	DGR – investissement routier	2
64-4 : CEI de Lescar	Site de Lescar en solution provisoire	Etude possibilité échange avec Gelos		-	DGR – investissement routier	2
17-2 : District et CEI Saintes	Site actuel en solution provisoire acceptable si délai court	Projet de construction	2,5 m€	-	DGR – investissement routier	2
16-3 : District – CEI - salle opérationnelle Angoulême	Solution provisoire acceptable entre le site de la Couronne et de Champniers Salle opérationnelle quand RCEA à 2x2 voies	Location Projet construction pour l'ensemble	3 m€	10 000 €/an	DGR – investissement routier	3

Projets	Contraintes délais Sécurité / conditions travail	Procédures	Coût définitif	Coût provisoire Hors AF	Financement	Priorité
B – Aménagements						
40-1 : CEI Castets	En cours	AO 2005	0,60 m€	-	DGR – investissement routier	1
40-2 : CEI Labouheyre	En cours	AO 2005	0,87m€		DGR – modernisation des centres	3
33-2 CEI de Lormont		Travaux	0,1 m€		DGR – modernisation des centres	2
33-3 CEI de Mios		Travaux	0,32 m€		DGR – modernisation des centres	2
64-2 Point d'appui VH Forges d'Abel		Travaux	0,70 m€		DGR – investissement routier	1
64-3 Point d'appui VH du Somport	Demandé programme immobilier 2006	Travaux	0.55 m€		Programme maintenance	1
Total	Coût définitif : DGPA : 3 M€ DGR : 19,24 m€			Coût solution provisoire : <u>Siège de la DIR :</u> 300 000 €/an <u>Districts et CEI :</u> Foncier : 321 000 € Location : 151 700 €/an Travaux : 130 000 €		

Direction interdépartementale des Routes Atlantique

Rapport sur les effectifs de la DIR

Octobre 2005



Les effectifs nécessaires pour la DIR Atlantique, mise à jour Octobre 2005

Cette note vise à établir un constat sur les effectifs de la future DIR. Elle se base sur l'organisation cible telle que définie dans le rapport d'octobre 2005.

A ce stade de la réflexion, la mise en place de la DIR est conditionnée par la bonne allocation des moyens indispensables à la satisfaction de ses attributions. La démarche consiste à dimensionner les services la composant et à définir les besoins en matière d'effectifs à partir de l'organigramme et des missions et niveaux de service prédéfinis.

Parallèlement l'identification des ressources potentiellement mobilisables doit être conduite en s'attachant à la prise en compte des périmètres géographiques et des attributions des différentes directions après transfert et réorganisation.

Il conviendra, avant de conclure, de valider la consolidation des besoins et les ressources en effectifs avec les DDE, les SMO et les DIR voisines.

Les besoins

Le dimensionnement se base sur une construction à partir des besoins issus de l'organisation cible citée plus haut. Ont été appliqués les critères et les effectifs définis selon la nouvelle typologie du réseau et des enjeux d'exploitation-surveillance du réseau et de la VH tels que proposés dans le cadre du chantier organisation des services routiers ; et en particulier le GT Exploitation piloté par l'Ingénieur Général JM Lannuzel.

Les configurations type suivantes ont été prises en compte et ont conduit à des dimensionnements sur la base de CEI types couvrant de 50 à 60 km de réseau :

VOIES RAPIDES URBAINES (agglomération millionnaire)

VOIES RAPIDES URBAINES (grande agglomération)

LIAISONS AUTOROUTIERES (faibles intempéries hivernales)

ROUTES INTER REGIONALES (faibles intempéries hivernales)

ROUTES (niveau de service minimum)

Elles ont été adaptées à la réalité de chaque CEI.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Pour la partie ingénierie routière, le travail s'appuie sur l'évaluation des investissements sur l'équivalent en effort budgétaire de deux plans ; évaluation recoupée par les recensements établis auprès des DRE et des DDE et cohérente avec l'estimation des deux SMO, sur la base de 110 Millions d'euros par an sur la totalité du réseau de la DIR.. Sur ces simulations la DR a appliqué la méthode ECI-RN (Gastaud-Brua) et a abouti à une définition des moyens d'étude à y consacrer 130 personnes

Par ailleurs ce dimensionnement correspond pour l'exploitation au réseau aménagé (notamment sur la RCEA et la RN 10), en considérant que si aujourd'hui ils ne sont pas nécessaires en attendant la modernisation du réseau, ils devront être pris en compte à terme dans le programme routes. Ils intègrent également un accroissement des niveaux de service qu'il conviendra d'apprécier en fonction des marges de manœuvres dérogées avec l'évolution du réseau.

Le réseau tel qu'il est aujourd'hui (en partie sur la RN 10 mais surtout sur la RCEA) ne nécessite pas que soient mis en place dans l'immédiat l'ensemble des effectifs affichés et correspondant à des interventions sur 2*2 voies et à un niveau de service supérieur à celui possible sur une route nationale bi-directionnelle. La variation entre la phase actuelle et la situation définitive se situe à 30 postes. Cette montée en charge doit se faire un calendrier qui tienne compte de la montée en charge du niveau de service d'une part et de la livraison des sections à deux fois deux voies d'autre part.

En effet, en parallèle, la mise en concession de la RN 10 au sud de Bordeaux, prévue à moyen terme dégagera des moyens similaires à ceux nécessaire pour la montée en charge selon un calendrier certainement plus rapproché. Une partie pourra être réinvestie dans l'évolution des niveaux de service sur la RN 10 nord et la RCEA.

Par contre, sur les CE existants notamment en Gironde et dans les Landes, les effectifs actuels n'ont pas été modifiés sauf en ce qui concerne la RN 10 au nord de Bordeaux (deux agents en moins au CEI de Lormont, pour constituer celui de Monlieu la Garde). Le calcul théorique aurait du conduire à un renforcement des effectifs d'agents dans les CE de la RN 10 au sud ; mais en raison des questions de non-pérennité probable de l'exploitation de cet axe, il est inopportun de le prendre en compte.

L'apport éventuel des parcs et l'intégration d'OPA dans les DIR n'ont pas été pris en compte pour l'entretien de la route et la flotte de véhicules et engins, au-delà des agents déjà en poste.

D'une façon générale le dimensionnement s'est établi a minima sans pour autant dégrader les exigences en matière d'exploitation du futur réseau. Il repose sur une structure compacte et les moyens de pilotage des services centraux n'ont pas fait l'objet de prétentions excessives.

Activités support direction et missions

L'équipe de direction de la DIR se compose d'un directeur épaulé par deux adjoints, l'un chargé de la direction d'exploitation et l'autre à titre temporaire, chargé du développement de la DIR et du pilotage de l'ingénierie routière dans sa phase d'initialisation vis-à-vis des SMO, aux fins de bien ancrer les pratiques nouvelles issues de la réforme des services . Ce second DIR adjoint est un poste indispensable à court terme, tant que la DIR n'est pas stabilisée, mais dont les fonctions pérennes sur l'investissement routier peuvent être portées par la suite par un des deux chefs de SIR (a priori celui de Bordeaux). Les fonctions relatives à la qualité les relations avec les usagers, les questions environnementales sont prises en charge par des pôles ou missions légères directement rattachés à la direction et traitant de ces questions de manière transversale, tant pour l'ingénierie routière que pour l'exploitation et l'entretien.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

La DIR Atlantique s'inscrit complètement dans le processus initié par la DPSM, puis la DGPA sur la mutualisation des activités support et des secrétariats généraux des services déconcentrés, au plan régional ; ou encore interrégional, toutes (ou partie de) ses fonctions étant rapatriées sur sa région de rattachement.

Il lui revient de se doter, avec un SG resserré, des compétences et moyens clés pour assurer son management et son pilotage stratégique ainsi que les missions dont la proximité et l'efficacité imposent qu'elles soient intégrées aux structures locales. Il est à noter que la DIR peut être le lieu d'exercice de fonctions mutualisées (ex politique d'hygiène et de sécurité du travail, CAP des personnels d'exploitation...).

Ce SG sera dimensionné pour gérer en direct les dimensions stratégiques du pilotage de la DIR et pouvoir conduire les activités support mutualisées et gérer les interfaces en résultant.

A ce jour la démarche consiste à évaluer, dans un premier temps, un potentiel lié aux activités support et de management général de la DIR à partir des ratios d'activités et des effectifs dans chaque DDE.

Une fois décomptés l'encadrement de direction et le pilotage stratégique, sur la base des réflexions menées par la DRE Bretagne au printemps 2005, il peut être considéré que 50% au minima des activités support est mutualisable en terme de gain de structure, c'est sur ce ratio que la proposition ci dessus est établie, la différence avec l'effectif total d'activités support étant la part théorique mutualisable. C'est l'effectif théorique que la DIR peut envisager d'allouer aux centres de prestations à mettre en place collectivement au niveau de chaque région.

A présent est en cours l'analyse plus fine des missions restant en DIR et celles qui pourraient être assurées ou par les DDE ou par des centres de prestation à mettre en place au plan régional.

Récapitulation et structure d'emploi

La totalisation des besoins de la DIR aboutit à un besoin global immédiat de 535 personnes.

C'est sur cette base que se prépare l'allocation 2006 des ressources.

Ces besoins n'intègrent que partiellement la fongibilité entre macro-grades. Restent en effet à apprécier la fongibilité sur certains postes entre A et B++ en tant que chefs d'unité du SPR ou du SG ; également entre SA, techniciens et contrôleurs, dans les mêmes services et entre techniciens et contrôleurs dans les districts.

Les trois tableaux ci-dessous récapitulent les besoins en effectifs de la DIR Atlantique respectivement à la création de la DIR, les besoins avec le réseau pleinement développé et non comprise RN 10 concédée et enfin à terme avec le réseau pleinement développé y compris RN 10 non concédée

Besoins à la création de la DIR

Récapitulatif		A+	A adm	A tech	Badm	B expl	B tech	Cadm	Cexpl	C tech	OPA	Total
Direction	CEI					16			271		1	288
	Districts			4		8	4	12		6		34
	SPR	1	0	2	2	4	10	6	0	7	0	32
	CIGT			1		2	3	1	8	1	3	19
SIR	Bordeaux	2	0	6	2	15	19	10	0	14	0	68
	Angoulême	2	0	5	2	15	15	8	0	12	0	59
Pilotage et	Direction	3	0		1	0	0	2	1	0	0	7
	SG	1	3	1	6	0	2	6	0	0	0	19
	Missions	0	1	2	1	0	2	3	0	0	0	9
Total		9	4	21	14	60	55	48	280	40	4	535
Total nc		5	1	20	7	60	53	40	279	40	4	509

		Pilotage CEI						CEI				
Districts		A	B+	B exp	C adm	C tech	B exp	CEE	E-AES	OPA		
	Angoulême	1	1	2	2	1	4	17	54		82	
	Saintes	1	1	1	2	1	3	9	42		60	
	Bordeaux		1	1	2	1	2	6	20	1	34	
			1	1	2	1	2	6	20		33	
	Mios RN 10	1		2	2	1	3	12	52		73	
	Oloron	1		1	2	1	2	7	26		40	
	Total	4	4	8	12	6	16	57	214	1	322	

	A+	A adm	A tech	Badm	B expl	B tech	Cadm	Cexpl	C tech	OPA	Total
CISGT			1		2	3	1	8	1	3	19

SPR	Pilotage	1					3				
	CMO (M ouvr)		1		1	2	2				6
	BE (ing EER)				1	3			2		6
	BO			2	1	1	1		2		7
	COA		1		1	2			2		6
	COA Pau					2			1		3
	Total	1	0	2	2	4	10	6	7	0	32

SIR	Pau	1		2	1	5	7	4		6		26
	Bordeaux	1		4	1	10	12	6		8		42
	Angoulême	1		3	1	9	9	4		6		33
	Saintes	1		2	1	6	6	4		6		26
	Total	4		11	4	30	34	18	0	26	0	127

Direction et management												
	Direction	3			1			2	1			7
	SG	1	3	1	6		2	6				19
	Missions		1	1	1			1	2			6
	Pôle Qualité			1				1	1			3
	Total	4	4	3	8	0	4	11	1	0	0	35

Besoins en effectifs de la Dir A

Récapitulatif		A+	A adm	A tech	Badm	B expl	B tech	Cadm	Cexpl	C tech	OPA	Total
Direction d'exploitation	CEI					15			263		1	279
	Districts			4		10	4	9		7		34
	SPR	1	0	2	2	4	10	6	0	7	0	32
	CIGT	0	1	0	5	1	1	2	4	10	5	29
SIR	Bordeaux	2	0	6	2	15	19	10	0	14	0	68
	Angoulême	2	0	5	2	15	15	8	0	12	0	59
Pilotage et Support	Direction	2	0	0	1	0	0	2	1	0	0	6
	SG	1	3	1	6	0	2	6	0	0	0	19
	Missions	0	1	2	1	2	0	3	0	0	0	9
Total		8	5	20	19	62	51	46	268	50	6	535
Total nc activités support		5	2	19	12	62	49	38	267	50	6	510

		Pilotage CEI						CEI				
Districts		A	B++	B/B exp	C adm	C tech	B exp	CEE	E-AES	OPA	Total	
	Angoulême	1	1	4	2	2	4	21	65		100	
	Saintes	1	1	2	2	2	3	15	49		75	
	Bordeaux	1	1	3	3	2	6	18	60	1	95	
	Oloron	1	1	1	2	1	2	7	28		43	
	Total	4	4	10	9	7	15	61	202	1	313	

	CISGT	1		5	1	1	2	4	10	5	29
--	-------	---	--	---	---	---	---	---	----	---	----

SPR	Pilotage	1					3				
	CMO (M ouvr)			1	1	2	2				6
	BE (ing EER)				1	3			2		6
	BO				2	1	1	1	2		7
	COA			1	1	2			2		6
	COA Pau					2			1		3
	Total	1	0	2	2	4	10	6	7	0	32

SIR	Pau	1		2	1	5	7	4		6	26
	Bordeaux	1		4	1	10	12	6		8	42
	Angoulême	1		3	1	9	9	4		6	33
	Saintes	1		2	1	6	6	4		6	26
	Total	4		11	4	30	34	18	0	26	127

Direction et management											
	Direction	2			1			2	1		6
	SG	1	3	1	6		2	6			19
	Missions		1	1	1	1		2			6
	Pôle Qualité			1	1	1		1			3
	Total	3	4	3	8	2	2	11	1	0	34

Besoins à Terme incluant RN 10

Récapitulatif		A+	A adm	A tech	Badm	B expl	B tech	Cadm	Cexpl	C tech	OPA	Total	
Direction	CEI					15			303		1	319	
	Districts			5		9	3	10		7		34	
	SPR	1		2	2	4	10	6		7		32	
	CIGT			1		3	4	1	14	1	5	29	
SIR	Bordeaux	2		6	2	15	19	10		14		68	
	Angoulême	2		5	2	15	15	8		12		59	
Pilotage et	Direction	2			1			2	1			6	
	SG	1	3	1	6		2	6				19	
	Missions			1	2			3				9	
Total		8	4	22	14	63	53	46	318	41	6	575	
Total nc		5	1	21	7	63	51	38	317	41	6	550	
		Pilotage CEI						CEI					
Districts			A	B++	B/B exp	C adm	C tech	B exp	CEE	E-AES	OPA		
	Angoulême		1	1	2	2	2	4	21	65		98	
	Saintes		1		2	2	1	3	15	49		73	
	Bordeaux		1	1	2	2	2	4	12	40	1	65	
	Mios RN 10		1	1	2	2	1	2	16	50		75	
	Pau		1		1	2	1	2	7	28		42	
	Total		5	3	9	10	7	15	71	232	1	353	
		A+	A adm	A tech	Badm	B expl	B tech	Cadm	Cexpl	C tech	OPA	Total	
	CISGT			1		3	4	1	14	1	5	29	
SPR	Pilotage	1						3					
	CMO (M ouvr)			1		1	2	2				6	
	BE (ing EER)					1	3			2		6	
	BO				2	1	1	1		2		7	
	COA			1		1	2			2		6	
	COA Pau						2			1		3	
	Total	1		2	2	4	10	6		7		32	
SIR	Pau	1		2	1	5	7	4		6		26	
	Bordeaux	1		4	1	10	12	6		8		42	
	Angoulême	1		3	1	9	9	4		6		33	
	Saintes	1		2	1	6	6	4		6		26	
	Total	4		11	4	30	34	18		26		127	
Direction et management													
	Direction	2			1			2	1			6	
	SG	1	3	1	6		2	6				19	
	Missions		1	1	1	1		2				6	
	Pôle Qualité			1	1	1		1				3	
	Total	3	4	3	8	2	2	11	1			34	

Les autres besoins

Sous toutes réserves les besoins exprimés autres que ceux de la DIR Atlantique ,sur le programme routes (hors SR et CPPE) et sur son secteur géographique, sont les suivants :

	DIR CO	DIR SO	DRE Aqu, SMO	DRE PC SMO
DDE Concernées	16/79/86	33/40	33/40/64	16/17/79//86
A+	1		1	2
A adm				2
A tech	3		1	3
B adm				4
B exp	7	1		
B tech	7		5	6
C adm	8		4	2
C exp	38	7		
C tech	7			
OPA				
Total	71	8	11	19

Les ressources actuelles

Historique de la ressource

La première référence pour apprécier les emplois disponibles dans les DDE concernées avant transferts est l'enquête RH-LOLF effectuée sur les ETP de l'année 2004. Cette enquête intègre les transferts à envisager vers les conseils généraux au titre des articles 6 ou 7, au titre des RN d'intérêt local et des activités support qui leur sont nécessaire au titre de la loi.

Une première exploitation en juin 2005 avait conduit à mettre en évidence des écarts importants entre la déclaration au titre de l'enquête 2004 et le disponible réel dans les DDE au titre de l'exercice 2005. Ont été mis en évidence des écarts avec la déclaration RH LOLF 2004, dus notamment à la prise en compte ou non et sur des critères pas toujours stabilisés des transferts aux CG en ingénierie routière.

Un recalage du potentiel en bilatéral avec chaque DDE s'en était déduit et conduisait à mettre en évidence un déficit résiduel significatif mais susceptible d'arbitrages.

Aujourd'hui avec la mise à jour de l'enquête conduite début septembre 2005, le potentiel peut être apprécié de manière plus complète quoi qu'assorti de plusieurs interrogations. La principale difficulté réside dans l'absence de référence stable pour apprécier les moyens à allouer à chaque action.

Tout d'abord la réponse à l'enquête a été établi pour partie par différence avec les enquêtes antérieures sans correction de biais sur les moyens réellement consommés et sans réintégration de postes vacants et pourvus entre temps.

Ensuite les effectifs transférables au CG au titre du programme sécurité routière ont été inclus dans les effectifs constatés du programme routes, c'est le cas en Charente et en Gironde.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Enfin les activités support transférables ont été appréciées selon des critères différents d'une DDE à l'autre si l'on en juge par les différences de taux entre DDE. Ont été parfois comptabilisés les effectifs des agents « Berkani » qui ne faisaient jusqu'à présent l'objet d'aucun décompte dans les enquêtes passées.

La difficulté principale de cet exercice réside dans les périmètres d'enquête et les classification des données qui ne sont pas identiques selon les sources et les années.

Effectifs mis à jour en 2005

Examen global au titre du programme « routes »

Le décompte total des moyens déclarés a été apprécié au préalable au regard des moyens alloués au programme routes dans la note du 29 juillet 2005 du DGR, premier cadrage pour 2006 des moyens. Ce cadrage reprend en principe l'ensemble des moyens du programme route à l'exception des OPA compte de commerce ou non.

L'agrégation donne les résultats suivants sur le programme « routes ».

	RD	RNIL	RN Etat	Parc (fonct.)	En ETPTc
Poitou-Charentes					
Charente	240,06	0,00	120,99	7,33	368,38
Charente Maritime	308,06	32,37	72,17	11,91	424,51
Deux-Sèvres	215,13	24,12	51,12	6,44	296,81
Vienne	170,55	54,90	63,38	7,11	295,94
Total	933,80	111,39	307,66	32,79	1385,64

Non compris DRE 86

Aquitaine					
Gironde	425,54	60,99	144,00	12,67	643,20
Landes	209,79	54,87	72,40	6,05	343,11
Pyrénées atlantiques	281,47	39,96	51,08	9,92	382,43
Dordogne	244,49	21,59	37,37	14,77	318,22
Lot et Garonne	175,86	15,07	40,51	7,90	239,34
DRE				8,00	8,00
Total	1337,15	192,48	345,36	59,31	1934,30

Ces effectifs déclarés sont supérieurs à ceux annoncés dans le programme « routes » dans les annexes régionales de la lettre du 29 juillet 2005, de manière non négligeable.

En effet en région Poitou-Charentes le total des effectifs allouables selon la DGR se situe à 1336.8 soit un écart d'environ 49 ETPTc en moins ce qui sur le total déclaré restant Etat se monte à -14.35%.

Quant à la région Aquitaine, le même total se situe à 1897.7 soit un écart d'environ 37 ETPTc en moins ce qui sur le total déclaré restant état se monte à -9%.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

En cumul sur les deux régions l'écart est de 85 postes environ soit -11.5%.

Sous réserve du recalage sur les effectifs 2006, l'analyse du rapport entre moyens disponibles et besoins se fera sur la base des effectifs déclarés au titre de l'enquête de la DGPA de septembre 2005, sans tenir compte des autres données.

Il conviendra au besoin de traiter de certaines anomalies constatées.

Ecart quant aux moyens présents

La première approche consiste à agréger les ETPTc déclarés sur le programme une fois décomptés les effectifs transférés et de les comparer aux besoins affichés sur chaque programme.

Pour cet examen il convient par contre de procéder sur la base des postes budgétaires disponibles (rubrique 16 du tableau DGPA), pour les comparer aux besoins définis eux en nombre de postes.

Sur le programme routes

Les moyens déclarés repris en annexe mettent en évidence un potentiel de 595.6 agents au total (en postes disponibles, sur les sept départements de la zone couverte par la DIR Atlantique, tableau annexé), à mettre en regard des besoins de la DIR Atlantique, des DIR SO et CO et des deux SMO Aquitaine et Poitou Charentes.

Les besoins cumulés sont de 490 au titre de la DIR Atlantique (CEI et districts, SIR, SPR et missions), 80 au titre des DIR SO et CO et 30 au titre des SMO soit au total 600 postes.

L'écart en termes de macro-grades reste significatif en catégorie A et B déficitaires et en catégorie C excédentaire, avec un contraste significatif entre les deux régions.

Poitou-Charentes	Besoin en Dir A	Postes en DIR A	en SMO	en DIR CO	Motyka 2005
A+	2,48	2	2	1	6,09
A adm	0,48	0	2		1,51
A tech	8,93	9	3	3	11,63
B adm	3,45	3	4		6,93
B exp	26,93	27		7	27,17
B tech	22,30	22	6	7	34,44
C adm	17,30	17	2	8	37,61
C exp	122,00	122		38	159,18
C tech	16,89	17		7	24,44
OPA	0,00			0	0,49
Total	220,77	219	19	71	309,48

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Aquitaine	Besoin en Dir A	Postes En DIR A	SMO	DIR SO	Motyka 2005
A+	2,52	3	1		3,62
A adm	0,52	1			1,17
A tech	10,07	10	1		9,86
B adm	3,55	4			4,28
B exp	31,07	31		1	26,16
B tech	27,21	27	5		31,18
C adm	22,66	23	4		27,30
C exp	149,00	149		7	158,60
C tech	21,62	22			22,59
OPA	1,00	1			1,37
Total	269,23	271	11	8	286,14

	Aquitaine (nc 24 et 47)	Poitou-Charentes	Cumul
A+	-0,38	1,09	0,70
A adm	0,17	-0,49	-0,31
A tech	-1,14	-3,37	-4,51
B adm	0,28	-0,07	0,21
B exp	-5,84	-6,83	-12,67
B tech	-0,82	-0,56	-1,39
C adm	+0,3	10,61	10,91
C exp	+2,6	-0,82	1,78
C tech	0,59	0,44	1,04
OPA	0,37	0,49	0,86
Total	-3,86	0,48	-3,38

Parmi les anomalies à traiter et à corriger dans le cadre des discussions, il est à signaler le nombre de catégories A technique de la DDE 17, résultant du calcul brut de l'enquête, négatif alors qu'à ce jour deux ITPE sont affectés aux grands travaux sur le RRN structurant.

Sur le programme sécurité routière

A ce jour les moyens clairement identifiés correspondent au CIGT de Bordeaux, pour lequel manque un Chef d'équipe pupitre. Ce poste est à trouver globalement sur le programme.

La création d'un CIGT nouveau à Angoulême ne peut se faire sans que les effectifs du programme « sécurité routière » ne soient abondés pour ce faire. Cela conduit à ne pas compter les 10 postes nécessaires. Sur ce point précis, s'agissant de missions et d'activités non prises en charge par les DDE, il va de soi qu'elles ne pourraient aboutir qu'en abondement net des programmes correspondant.

Il convient de signaler qu'ont été pointés parfois, ainsi que convenu avec la DGPA, (ie DDE 16 pour 2 postes) dans les effectifs transférables au titre du programme RRN quelques postes au titre du programme sécurité routière. Compte tenu du mode de calcul, ces postes viennent en déduction du potentiel allouable sur le futur RRN et doivent être recalés.

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Dans les activités au titre de la SR n'apparaissent pas, car très éclatés, les moyens consacrés au RRN Structurant en terme d'accidentologie, de suivi de trafic, d'information des usagers... Il convient de voir sur quelle base et dans quelle proportion ces moyens peuvent être réaffectés aux DIR.

Programme CPPE activités support

Dans ce paragraphe le taux d'activités support est rapporté au total des seules activités productives, en excluant les activités support, selon les modalités préconisées par la MIGT.

Le décompte de la ressource avant et après transfert peut laisser espérer quelques gains en considérant qu'il est possible de revenir à des taux d'activités support inférieurs à ceux résultant mécaniquement du transfert. Ne pas perdre en productivité globale (ie en rester au taux moyen de 9.64 % conduirait à gagner plus de 3.5 % du total des effectifs soit 107 postes. Cela mesure bien l'enjeu de la mutualisation. Dans un tel cas de figure il sera intéressant de voir comment réallouer ces gains de productivité entre services, notamment eu égard au taux de mutualisation de ses activités support.

	Charente	Charente Maritime	Deux-Sèvres	Vienne	Gironde	Landes	Pyrénées atlantiques	Récapitulation
Total	667,8	1037,2	600,8	562,4	1223,6	632,3	883,1	5628,1
AS	60,4	81,8	61,16	57,3	83,7	63,5	86,8	494,66
Taux	9,94%	8,56%	11,33%	11,34%	7,34%	11,16%	10,90%	9,64%
Transfert CG	250,5	414,3	256,1	235,2	512,5	285,51	374,1	2334,2
AS	10,5	9,8	16,86	9,7	15,7	20,85	17,9	107,26
Taux	4,38%	2,42%	7,05%	4,30%	3,16%	7,88%	5,03%	4,82%
Reste DDE	417,3	622,9	365,6	327,2	711,1	365,55	509	3293,9
AS	49,9	72	44,3	47,6	68	42,68	68,9	387,4
Taux	13,58%	13,07%	13,79%	17,02%	10,57%	13,22%	15,66%	13,33%

L'examen des moyens consacrés aux activités support montre que les activités du programme CPPE transférables au Conseil général restent mesurés.

Les besoins de la DIR à prendre en compte dans ce programme le sont également. Avec 26 personnes (35 si on y ajoute les missions prises à ce stade de la réflexion sur le programme routes) le taux d'activités support de la DIR est de 5.1 % (resp 7 % avec les missions) ce qui reste modeste et part d'une hypothèse de mutualisation poussée aboutissant à un gain d'environ 60 % sur les activités d'un SG « classique ». Ceci fait abstraction des moyens alloués à des centres d'appui et de prestations mutualisés dont certains peuvent éventuellement se situer en DIR

En moyenne, les activités support sur les 7 départements de la zone de la DiR Atlantique, ont un poids de 10% par rapport à l'effectif global hors activités support avec un poids dégressif en fonction de la taille du service. Cette part passe à 13.5 % environ après transfert au conseil général.

Compte tenu de la structure d'emploi de la DIR, proche de celle d'une DDE aujourd'hui (tout en considérant que les personnels d'exploitation sont certainement aujourd'hui moins « consommateurs »

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

d'activités support, mais qu'un décalage certain existe en terme de RH, d'informatique de communication à leur égard), appliquer pour un calcul théorique à la DIR le taux constaté dans les DDE de taille modeste ne semble pas déraisonnable, soit un poids compris entre 10,5% et 11% pour un dimensionnement a minima.

Si on applique ce pourcentage à l'effectif de la DIR correspondant (hors direction et hors support), on obtient le dimensionnement suivant qu'il faudra adapter en fonction des métiers :

Effectif de la DIR A à la création estimé à :		535 postes
Effectif direction et support :		<u>26 postes</u>
Effectif hors direction et support		509 postes
Part CPPE,	10,5%	53,5 postes
	11 %	56 postes

Le projet de la DIR A prévoit actuellement 54 postes direction et activités support, répartis de la manière suivante :

Direction :	7 postes
Secrétariat général :	47 postes

Or les activités support peuvent se scinder en une partie politique évaluée à 40% et une partie mise en œuvre évaluée à 60%. Le volet politique, règles, contrôle, synthèse,... est organisé au sein de la DiR au siège. La mise en œuvre, peut être séparée de la direction et fait l'objet d'une analyse d'organisation ci-après.

Cela donne un noyau dur au sein de la DIR (SG) de 19 postes et 28 postes à mutualiser

Ces hypothèses sont volontaristes et tablent sur une mutualisation poussée entre services en région. Elles n'intègrent pas la relocalisation d'activités support directement liées à l'exercice de la fonction de maîtrise d'ouvrage des investissements routiers destinée à être assurée par les deux SMO.

La couverture des besoins en activités support de la DIR peut s'envisager à hauteur de 26 postes (direction et SG), ou 35 si l'on exclut les missions du programme routes. Le choix d'exclure les missions du programme routes permet numériquement d'éviter toute préemption sur les SG dès 2006 pour mettre en place un noyau dur de SG dans la DIR en attente d'une mutualisation régionale, avec l'ajout des moyens de la mission de préfiguration, mais avec un relais fort de la part des DDE durant cette phase transitoire.

Au regard de ces besoins il convient de comptabiliser tout d'abord les moyens dégagés au titre de l'équipe de préfiguration, soit 8 personnes. Le reste serait à prendre au titre de chaque DDE. A titre strictement indicatif, au prorata de ses effectifs rejoignant la DIR, l'affectation pourrait être comme indiqué dans ce tableau ci après.

	DDE 16	DDE 17	DDE 79	DDE 86	DDE 33	DDE 40	DDE 64	Total
Hors missions	4	3		1	6	2	2	18

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Avec missions	6	4	1	1	9	3	3	27
---------------	---	---	---	---	---	---	---	----

La contribution de chaque service reste modeste et largement inférieure à celle estimée pour certaines DDE qui en ont fait l'estimation.

Conclusion

L'écart final reste malgré tout mesuré, plusieurs points sont à mettre en évidence :

- Rien ne peut s'envisager sans un retour sur les moyens des services par les directeurs de programme et un cadrage préliminaire des moyens miroir des différents BOP.
- les hypothèses prises méritent d'être confortées quant au périmètre de travail sur les activités support et les missions nouvelles. Pour ces dernières, faute d'une prise en considération des besoins nouveaux en la matière, l'exercice des missions des futures DIR ne pourra se faire que sur la base des activités et niveaux de service actuellement en vigueur.
- La base de la consolidation avec les besoins des SMO ceux des autres DIR dont le périmètre doit être avalisé.
- La forte sensibilité de la répartition à venir des moyens aux ajustements à la marge des transferts aux CG, demeure. Rien ne garantit que les transferts aux CG en resteront aux évaluations présentes.
- Dans tous les cas de figure le réajustement final par macro-grades sera à faire mais ne peut s'engager que dans un dialogue global inter-programmes une fois le premier arbitrage rendu et connues les évolutions des emplois en 2006, il conviendra d'examiner dans chacune des filières les possibilités de transfert de C en B et réciproquement de postes entre programme

Mission de préfiguration de la DIR Atlantique

Récapitulation des postes disponibles déclarés en septembre 2005

RRN	A+	Aadm	Atech	Badm	Bexpl	B tech	Cadm	Cexpl	Ctech	OPA	Total
16	2,31	0,82	4,42	1,91	14,17	16,94	12,29	62,61	6,03	0,00	121,50
17	1,41	0,00	-0,02	2,02	7,24	9,63	12,44	37,91	8,55	0,00	79,19
79	0,21	0,69	4,01	0,62	1,54	1,74	9,77	22,03	5,90	0,00	46,51
86	2,16	0	3,22	2,39	4,21	6,13	3,1	36,63	3,96	0,49	62,29
33	0,91	0,00	6,59	3,44	15,54	17,16	20,32	80,18	9,47	1,00	154,61
40	2,00	0,83	1,23	0,42	5,98	9,30	5,16	48,94	5,29	0,00	79,16
64	0,71	0,34	2,04	0,41	4,64	4,72	1,82	29,48	7,83	0,37	52,37
Toutes DDE	9,70	2,69	21,49	11,21	53,33	65,61	64,91	317,78	47,04	1,86	595,62

Dimensionnement des CEI

Cette annexe explicite le dimensionnement des CEI des DIR propos par le GT Lannuzel. Il s'appuie sur la hiérarchisation et les niveaux de service du RRN et propose des organisations pour certaines caractéristiques du réseau.

Quatre niveaux sont proposés :

Voies rapides urbaines

Liaisons autoroutières

Routes interrégionales

Autres routes

Les fiches correspondantes revêtent un caractère de dimensionnement théorique et indicatif, mais ne se prétendent nullement normatives.

Le dimensionnement ne prend pas en compte les travaux d'entretien ou d'investissement, notamment les opérations de balisages (jour ou nuit) qui sont dépendantes de l'importance et de l'organisation des chantiers.

Pour faciliter la lecture des fiches, il est indiqué que le responsable des activités est un chef d'équipe (CEE). En fonction de l'importance de cette activité ou du réseau concerné, cette responsabilité pourra être assumée par un contrôleur.

- VOIES RAPIDES URBAINES (agglomération millionnaire)

Caractéristiques

Rayon d'action : 25 km
Trafic : environ 100 000 véh./j.
Echangeurs : fréquents

Niveau de service

1- Surveillance du réseau effective (patrouillage) en permanence. 2- Viabilité hivernale (VH) préventive garantie à tout moment durant une saison de 4 mois. 3- Interventions d'urgence garanties à tout moment dans l'année.

Activités de base

Surveillance du réseau.
VH préventive (4 circuits).
Interventions d'urgence en complément de la surveillance.

Organisation

1 responsable du CEI.
1 responsable des activités en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Surveillance : 1 AE en 3X8 VH préventive et interventions d'urgence : 5 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine. Interventions d'urgence hors période VH : 2 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/7
--

Dimensionnement

1 contrôleur
1 CEE avec un retour d'astreinte de 5 semaines (1X5) soit **5 CEE.**

Surveillance : 1 AE en 3X8, soit 8 AE VH préventive et interventions : 5 AE avec un retour d'astreinte de 3 semaines en VH (5X3), puis 2 AE avec un retour d'astreinte de 5 semaines le reste de l'année (2X5) : 15 AE

Il en résulte un dimensionnement avec **1 contrôleur et 28 AE/CEE.**
Le dimensionnement proposé prévoit que la VH préventive est réalisée avec 1 seul agent avec un recours possible à des vacataires pour assister le chauffeur en tant que de besoin.

- VOIES RAPIDES URBAINES (grande agglomération)

Caractéristiques

Rayon d'action : 25 km
Trafic : environ 60 000 véh./j.
Echangeurs : fréquents

Niveau de service

1- Surveillance du réseau effective (patrouillage) durant les périodes de trafic important tous les jours de l'année.
2- Viabilité hivernale préventive garantie à tout moment durant une saison de 4 mois.
3- Interventions d'urgence garanties à tout moment dans l'année.

Activités de base

Surveillance du réseau.
VH préventive (4 circuits).
Interventions d'urgence en complément de la surveillance.

Organisation

1 responsable du CEI.
1 responsable des activités en horaire fixe et en astreinte 7j/7.

Surveillance : 1 AE en 2X8

VH préventive et interventions d'urgence : 5 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/7.

Interventions hors période VH : 2 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/7

Dimensionnement

1 contrôleur

1 CEE avec un retour d'astreinte de 5 semaines (1X5) soit **5 CEE**.

Surveillance : 1 AE en 2X8, soit **5 AE**

VH préventive ou interventions : 5 AE avec un retour d'astreinte de 3 semaines en VH (5X3), puis 2 AE avec un retour d'astreinte de 5 semaines le reste de l'année (2X5) : **15 AE**

Il en résulte un dimensionnement avec **1 contrôleur et 25 AE/CEE**.

Le dimensionnement proposé prévoit que la VH préventive est réalisée avec 1 seul agent avec un recours possible à des vacataires pour assister le chauffeur en tant que de besoin.

- LIAISONS AUTOROUTIERES (faibles intempéries hivernales)

Caractéristiques

Rayon d'action : 30 km
Trafic : environ 30 000 véh./j dont 15% PL.
Echangeurs : tous les 10 km

Niveau de service

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1- Surveillance du réseau (patrouillage) effective durant les périodes de trafic important tous les jours de l'année.2- Viabilité hivernale préventive garantie à tout moment durant une saison de 4 mois.3- Interventions d'urgence garanties à tout moment dans l'année, après la VH. |
|---|

Activités de base

Surveillance du réseau.
VH préventive (3 circuits dont 1 sur les échangeurs) prioritaire sur les interventions d'urgence.
Interventions d'urgence en complément de la surveillance.

Organisation

1 responsable du CEI.
1 responsable des activités en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Surveillance : 1 AE en 2X8, 7j/7

VH préventive ou interventions : 2 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/7 renforcé à 3 AE pour la VH.
--

Dimensionnement

1 contrôleur

1 CEE avec un retour d'astreinte de 5 semaines (1X5) soit **5 CEE**.

Surveillance : 1 AE en 2X8, soit 5 AE
--

VH préventive ou interventions : 3 AE avec un retour d'astreinte de 3 semaines en VH puis 2 AE avec un retour d'astreinte de 5 semaines le reste de l'année (2X5) : 10 AE
--

Il en résulte 2 dimensionnements possibles avec **1 contrôleur et 20 AE/CEE**.
Le dimensionnement proposé prévoit que la VH préventive est réalisée avec 1 seul agent avec un recours possible à des vacataires pour assister le chauffeur en tant que de besoin.

- ROUTES INTER REGIONALES (faibles intempéries hivernales)

Caractéristiques

Rayon d'action : 30 km

Trafic : environ 15 000 véh./j dont 15% PL.

Niveau de service

- 1- Surveillance du réseau pendant les heures de service.
- 2- Viabilité hivernale préventive garantie à tout moment durant une saison de 4 mois.
- 3- Interventions d'urgence garanties à tout moment dans l'année, après la VH.

Activités de base

Surveillance du réseau.

VH préventive (3 circuits) prioritaire sur les interventions d'urgence.

Interventions d'urgence en complément de la surveillance.

Organisation

1 responsable du CEI.

1 responsable des activités en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Période VH :

Surveillance, VH préventive ou interventions : 3 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Hors période VH :

Surveillance : 1 AE en horaire fixe sur un poste doublé.

Interventions : 2 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Dimensionnement

1 contrôleur

1 CEE avec un retour d'astreinte de 5 semaines (1X5) soit **5 CEE**.

Période VH : 9 AE

Surveillance, VH préventive ou interventions : 3 AE avec un retour d'astreinte de 3 semaines : 9 AE.

Hors période VH : 12AE

Surveillance : 2 AE pour garantir la surveillance quotidienne.

Interventions : 2 AE avec un retour d'astreinte de 5 semaines : 10 AE .

Il en résulte un dimensionnement avec **17 AE/CEE**.

Le dimensionnement proposé prévoit que la VH préventive est réalisée avec 1 seul agent avec un recours possible à des vacataires pour assister le chauffeur en tant que de besoin.

- ROUTES (niveau de service minimum)

Caractéristiques

Rayon d'action : 40 km
Trafic : moins de 10 000 véh./j.

Niveau de service

- 1- Viabilité hivernale préventive garantie à tout moment durant une saison de 4 mois.
- 2- Interventions d'urgence garanties à tout moment dans l'année, après la VH.
- 3- Surveillance du réseau pendant les heures de service, après VH ou interventions d'urgence.

Activités minimales

Surveillance du réseau.
VH préventive (2 circuits) ou interventions d'urgence

Organisation

1 responsable du CEI.
1 responsable des activités en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Surveillance : 1 AE en 1X8 VH préventive ou interventions : 2 AE en horaire fixe et en astreinte 7j/semaine.

Dimensionnement

1 contrôleur
1 CEE avec un retour d'astreinte de 5 semaines (1X5) soit **5 CEE**.

Surveillance, VH préventive ou interventions : 2 AE avec un retour d'astreinte 3 semaines en VH et 5 semaines le reste de l'année : 10 AE
--

Il en résulte un dimensionnement avec **15 AE/CEE**.

Le dimensionnement proposé prévoit que la VH préventive est réalisée avec 1 seul agent avec un recours possible à des vacataires pour assister le chauffeur en tant que de besoin.