



Direction générale des
Routes



Mission de
Préfiguration de la
Direction
interdépartementale
des Routes Nord Ouest

PREFIGURATION DE LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES NORD OUEST

RAPPORT D'ETAPE

AU 10 FÉVRIER 2006

Cité administrative
Saint Sever
76032 Rouen cedex
téléphone :
02 35 58 53 38
télécopie :
02 35 58 56 05
mél. DIR-NO-
prefiguration@equipement
.gouv.fr

INTRODUCTION

La Loi « Libertés et Responsabilités Locales » du 13 août 2004 constitue une nouvelle étape de la décentralisation, qui se traduit par le transfert d'environ 18 000 km de RN aux départements sur les 38000 km actuels (y compris les autoroutes concédées), l'état conservant sous sa responsabilité le seul réseau principal structurant, à savoir :

- 8 000 km d'autoroutes concédées
- 11 800 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées.

Le transfert d'une partie des routes nationales aux départements est l'occasion d'engager une profonde réorganisation des services routiers de l'Etat, l'organisation actuelle au niveau départementale n'étant plus adaptée. Par conséquent, sur proposition de la Direction Générale des Routes dans son rapport du 31 mars 2004, le Ministre de l'Equipement a décidé la création de :

- onze directions interdépartementales des routes (DIR) qui auront en charge l'entretien et l'exploitation du réseau ainsi que l'ingénierie routière
- vingt-et-un services de maîtrise d'ouvrage (SMO) pour le pilotage des opérations d'investissement, placés au sein des DRE.

Les objectifs de cette nouvelle organisation sont de :

- renforcer la sécurité des personnels et des usagers,
- développer des modes d'exploitation modernes fournissant aux usagers un service adapté et une information sûre 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 les missions de maîtrise d'ouvrage et de les séparer clairement des fonctions de maîtrise d'œuvre, afin de réaliser les nouveaux projets dans le respect des objectifs fixés en terme de qualité, de coûts et de délais,
- renforcer les compétences techniques des services en permettant aux agents d'effectuer des parcours professionnels qualifiants.

La désignation des onze préfigureurs en novembre 2004 et le lancement des travaux de groupes de travail ont déclenché la phase de préparation à la mise en place des DIR.

La direction générale des routes (la DGR) a ensuite demandé aux préfigureurs dans leur lettre de mission du 28 mai 2005 d'établir un diagnostic de la situation actuelle en terme d'entretien, d'exploitation et d'ingénierie routière, puis de proposer une organisation cible de la DIR, en précisant les organigrammes et les dimensionnements des différentes structures.

Le présent rapport, élaboré par la mission de préfiguration de la DIR Nord-Ouest, répond à cette commande de la DGR et présente un projet d'organisation qui a été validé par la DGR en décembre 2005. Cependant, le dimensionnement des effectifs n'a pas encore été notifié par la DGPA et le SG.

Le rapport d'octobre 2005 a fait l'objet de présentations et d'échanges dans le cadre de réunions interrégionales avec les organisations syndicales. Il a été également mis sur les sites Intranet des DDE et sur celui dédié à la réorganisation du ministère afin que les agents puissent prendre connaissance du projet d'organisation de la DIR Nord-Ouest. Enfin, ce rapport a été présenté pour information dans les CTPS des DDE au cours des mois de novembre et décembre 2005. La nouvelle version du rapport d'étape prend en compte les modifications arrêtées à l'issue de cette phase de présentation et de concertation ainsi que les éléments intervenus depuis octobre 2005.

SOMMAIRE

1	ETAT DES LIEUX.....	7
1.1	LE FUTUR RÉSEAU ROUTIER NATIONAL RATTACHÉ À LA DIR NORD OUEST	7
1.1.1	LE DÉCRET DU 5 DÉCEMBRE 2005.....	7
1.1.2	TRAITEMENT DES SECTIONS ISOLÉES	8
1.1.3	LES AJUSTEMENTS AUX LIMITES DE LA DIR	9
1.1.4	LES ARRÊTÉS DE TRANSFERT RELATIFS AU RNIL	9
1.2	LE PATRIMOINE	10
1.2.1	LES OUVRAGES D'ART	10
1.2.2	LES ÉQUIPEMENTS D'EXPLOITATION.....	10
1.3	LES ORGANISATIONS EN PLACE DANS LES DDE	11
1.3.1	L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION	11
1.3.1.1	Organisation générale	11
1.3.1.2	Les CEI actuels du futur RRN	14
1.3.1.3	L'organisation du travail.....	14
1.3.1.4	Les Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT) et la veille qualifiée	16
1.3.2	LES PRESTATIONS ASSURÉES PAR LES PARCS	17
1.3.3	LES PRESTATIONS ASSURÉES PAR LES LABORATOIRES DÉPARTEMENTAUX.....	18
1.3.4	L'INVESTISSEMENT ROUTIER	19
1.3.4.1	L'organisation générale dans les DDE	19
1.3.4.2	Les plans de charge actuels (4 ^{ème} CPER) de l'ingénierie routière	20
1.4	LES RESSOURCES ANNONCÉES PAR LES DDE POUR LES SERVICES ROUTIERS (DIR + SMO).....	25
1.4.1	DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION.....	25
1.4.2	DANS LE DOMAINE DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.....	25
1.4.3	EXPLOITATION DE L'ENQUÊTE DGPA DU 2 AOÛT 2005.....	26
1.5	LES RESSOURCES DANS LE DOMAINE DES ACTIVITÉS SUPPORT.....	27
1.6	LE PATRIMOINE IMMOBILIER MOBILISABLE HORS CEI	28
2	LES ENJEUX DE LA DIR NORD OUEST	29
2.1	MANAGEMENT, ORGANISATION.....	29
2.2	LA GESTION DE LA QUALITÉ.....	29
2.3	LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.....	30
2.4	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	31
2.5	ENTRETIEN ET RÉPARATION DU PATRIMOINE	31
2.6	EXPLOITATION.....	32
2.7	LA GESTION DE CRISE.....	33
3	LE PROJET D'ORGANISATION DE LA DIR NORD-OUEST.....	34
3.1	L'ORGANIGRAMME GÉNÉRAL DE LA DIR NORD-OUEST	34
3.1.1	LE SIÈGE.....	34
3.1.1.1	La Direction	34
3.1.1.2	L'unité communication et relation avec les usagers.....	34
3.1.1.3	Le Secrétariat Général	35
3.1.1.4	Le Service des Politiques et des Techniques.....	38

3.1.2	L'ORGANISATION DE L'EXPLOITATION ET DE L'ENTRETIEN	41
3.1.2.1	Les principes d'organisation	41
3.1.2.2	Les districts et les CEI	41
3.1.2.3	Les CIGT	46
3.1.2.4	L'entretien et la réparation des ouvrages d'art	47
3.1.2.5	La commande de la DIR aux Parcs	47
3.1.3	L'ORGANISATION DE L'INGÉNIERIE DES TRAVAUX NEUFS	49
3.1.3.1	Les principes d'organisation	49
3.1.3.2	Les Services d'Ingénierie Routière.....	49
3.1.3.3	Description de l'organisation	52
3.1.3.4	Dispositions pour les opérations du XII ème CPER en cours d'achèvement.....	54
3.2	LES IMPLANTATIONS IMMOBILIÈRES.....	56
3.2.1	LE SIÈGE DE LA DIR NORD-OUEST À ROUEN	56
3.2.2	LES SERVICES D'INGÉNIERIE ROUTIÈRE	57
3.2.3	LES DISTRICTS	57
3.2.4	LES CEI.....	58
3.2.5	SYNTHÈSE	59
4	<u>DIMENSIONNEMENT DES EFFECTIFS DE LA DIR NORD OUEST</u>	<u>60</u>
4.1	DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION.....	60
4.1.1	APPLICATION DES RATIOS NATIONAUX DU GROUPE DE TRAVAIL « EXPLOITATION ».....	60
4.1.2	DIMENSIONNEMENT DES CEI.....	61
4.1.3	LE DIMENSIONNEMENT DES DISTRICTS	63
4.1.4	LE DIMENSIONNEMENT DU SERVICE DES POLITIQUES ET DES TECHNIQUES	64
4.2	DANS LE DOMAINE DE L'INGÉNIERIE ROUTIÈRE.....	64
4.2.1	APPLICATION DES RATIOS NATIONAUX DÉFINIS PAR LA DGR	64
4.2.2	LE DIMENSIONNEMENT DES SIR	65
4.2.2.1	Les besoins des SMO	65
4.3	LA DIRECTION ET LES SERVICES SUPPORTS	66
4.4	SYNTHÈSE DU DIMENSIONNEMENT DES EFFECTIFS DE LA DIR NORD-OUEST	66
4.5	NOTIFICATION DES EFFECTIFS	67
4.5.1	POUR LES FONCTIONS SUPPORTS	67
4.5.2	HORS FONCTIONS SUPPORTS.....	67
5	<u>LE BILAN DE LA CONCERTATION</u>	<u>68</u>
5.1	CONCERTATION SUR LE PROJET D'ORGANISATION DE LA DIR NORD-OUEST	68
5.2	PRÉSENTATION DU PROJET D'ORGANISATION DANS LES CTPS.....	69
5.3	AVIS DES PRÉFETS SUR LE PROJET D'ORGANISATION	69
5.4	CONCERTATION AVEC LES OS SUR LES PROJETS DE FICHE DE POSTE	70
5.5	BILAN DE LA CONCERTATION.....	71
5.5.1	LE PROBLÈME DE LA MOBILITÉ.....	71
5.5.2	UNE DEMANDE PRESSANTE SUR L'ORGANISATION DU TRAVAIL ET LES RÉGIMES INDEMNITAIRES.....	71
5.5.3	LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ SYNDICALE	71
5.5.4	LES ASPECTS SOCIAUX	72

6	ANNEXES DU RAPPORT D'ETAPE AU 8 FEVRIER 2006	73
6.1	DÉTAIL DU RÉSEAU	74
6.2	PATRIMOINE OUVRAGES D'ART	76
6.3	LONGUEUR DU RÉSEAU PAR DISTRICT ET CEI.....	77
6.4	CARTE DES CEI DE LA DIR NORD-OUEST	78
6.5	PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DES DISTRICTS DE LA DIR NORD-OUEST	79
6.6	RECENSEMENT DU MATÉRIEL AFFECTÉ AUX CEI DE LA DIR NORD-OUEST	80
6.7	SITUATION DES LABORATOIRES DÉPARTEMENTAUX	81
6.8	CARTE DES TRAFICS SUR LE RÉSEAU DE LA DIR NORD OUEST.....	83
6.9	LOCALISATION DES OPÉRATIONS DU XIIÈME CPER	84
6.10	LISTE DES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT DU FUTUR XIIIÈME PLAN (2007-2013)	87
6.11	PLANNING DES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT POUR LES DEUX PROCHAINS CPER	88
6.12	DIMENSIONNEMENT THÉORIQUE DES SIR : HYPOTHÈSE DGR	91
6.13	RÉPARTITION DES MISSIONS ET DES TÂCHES DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION ENTRE LE SPT ET LES DISTRICTS	92
6.14	MUTUALISATION DES ACTIVITÉS SUPPORTS.....	99
6.14.1	COMMUNICATION - ACCUEIL.....	100
6.14.2	COMPTABILITÉ.....	101
6.14.3	MANAGEMENT, CONTRÔLE DE GESTION	102
6.14.4	DOCUMENTATION -ARCHIVAGE.....	103
6.14.5	FORMATION-RECRUTEMENT.....	104
6.14.6	GESTION DES RESSOURCES HUMAINES.....	105
6.14.7	INFORMATIQUE	106
6.14.8	COMMANDE PUBLIQUE	107
6.14.9	MÉDICO-SOCIAL	108
6.14.10	MOYENS GÉNÉRAUX	109
6.14.11	SÉCURITÉ-PRÉVENTION.....	110
6.14.12	JURIDIQUE	111
6.15	IMPLANTATIONS IMMOBILIÈRES DE LA DIR NORD-OUEST	112
6.15.1	IMPLANTATION DES SERVICES SUR ROUEN.....	112
6.15.2	IMPLANTATION DES SERVICES SUR CAEN	113
6.15.3	LES DISTRICTS (HORS ROUEN & CAEN)	114
6.15.4	LES CENTRES DE TRAVAUX	115
6.15.5	LES CEI.....	116
6.16	NOTE RELATIVE AUX FICHES DE POSTE	122
6.17	PROCESSUS COLLECTIF D'AFFECTATION DES AGENTS - APPLICATION AU CAS DE LA DIR.....	124

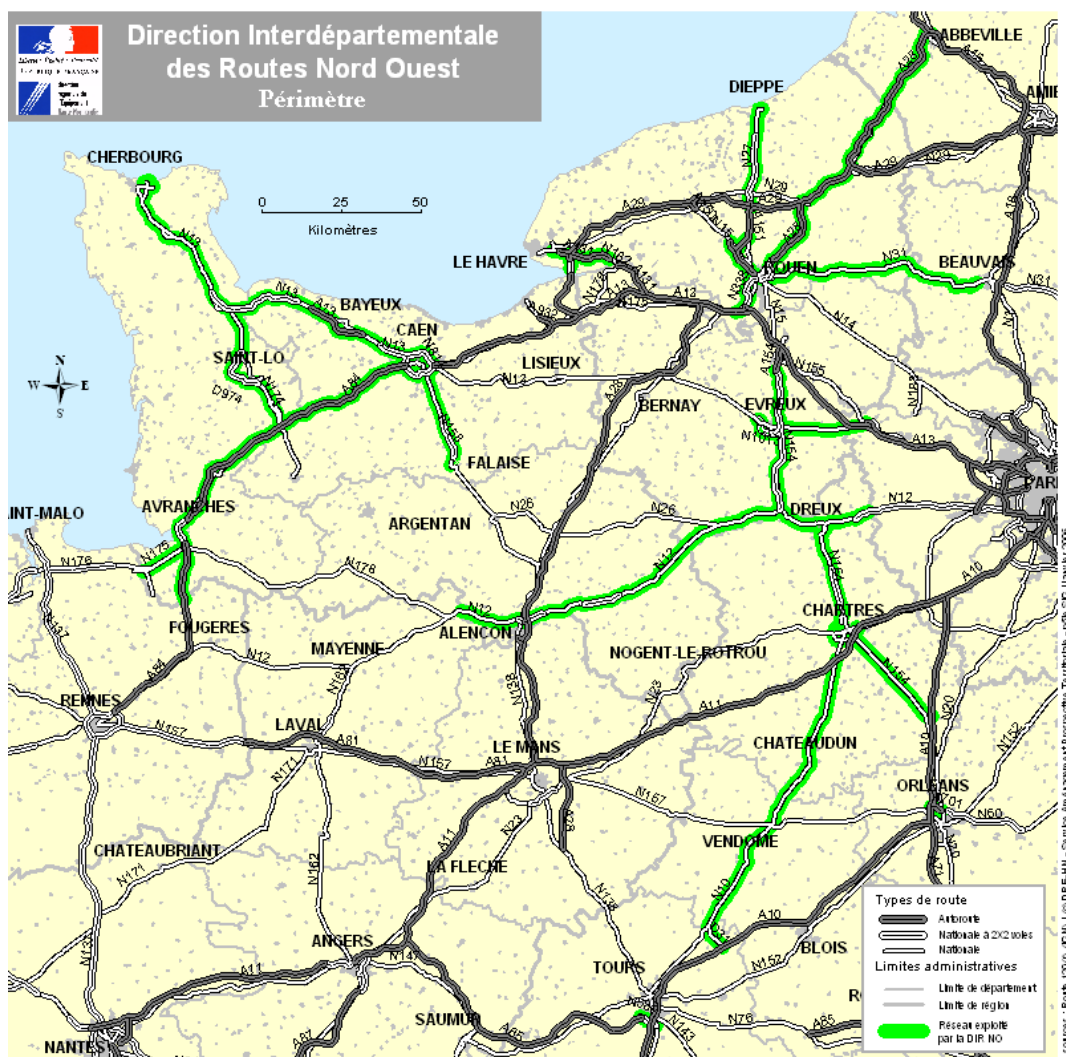
1 ETAT DES LIEUX

1.1 Le futur réseau routier national rattaché à la DIR Nord Ouest

Le futur réseau rattaché à la Direction Interdépartementale des Routes Nord Ouest couvre les régions de Haute et Basse Normandie, la région Centre pour ce qui concerne les départements d'Eure et Loir, du Loir et Cher et d'Indre et Loire, la région Picardie pour ce qui concerne partiellement les départements de la Somme et de l'Oise.

1.1.1 Le décret du 5 décembre 2005

Le décret du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national stipule que le réseau pris en charge par la DIR Nord-Ouest comprend 1 072 km.



Le futur réseau national de la DIR Nord-Ouest est constitué par les itinéraires suivants :

- Une partie de la route des Estuaires avec les autoroutes A28 (entre Abbeville et Rouen) et A84 (de Caen à la limite du département de l'Ille et Vilaine) ;
- L'Axe Caen-Cherbourg (RN13) qui sera mise aux normes autoroutières à terme, comprenant le barreau des Flamands ;
- La RN174 reliant l'A84 à la RN13 dans la Manche ;
- La RN 175, puis la RN 176 entre l'A84 et la limite du département d'Ille et Vilaine ;

- L'A131, la RN182, la RN282 entre le Pont de Tancarville et Le Havre (et également la RD929 dite barreau Nord du Pont de Normandie) ;
- La RN31 entre Rouen et Beauvais ;
- La RN27 entre l'A151 et Dieppe (jusqu'à la RD925) ;
- La RN13 entre l'A13 et Evreux ;
- La RN12 assurant la liaison Paris - Dreux – Alençon, entre les limites des départements des Yvelines et de la Mayenne ;
- Un linéaire important de la grande Rcade du bassin parisien (A13 - Evreux – Dreux - Chartres – A10) qui concerne essentiellement la RN154, la RN12, le contournement de Chartres, et la RD 927 entre la RN154 et l'A10 ;
- La RN10 entre l'A11 et Château-Renault, puis la RD31, jusqu'à l'A10 ;
- Les RN 15, 28, 138, 338 dans l'agglomération de Rouen et le boulevard périphérique de Caen ;
- Les autoroutes A150 et A151.

Les modifications figurant dans le projet de décret de juillet 2005 et confirmées par le décret du 5 décembre par rapport au projet initial portent sur la prise en compte dans le réseau national des itinéraires suivants :

- la RN10 entre l'A11 à Chartres et la RD31 à Château-Renault, et la RD31 (jusqu'à l'A10),
- la RN27 entre l'A151 et Dieppe, les RN182 et 282 en Seine-Maritime,
- le Barreau des Flamands dans la Manche,
- la RN 12 à l'ouest d'Alençon dans le département de l'Orne.

Suite à un arbitrage de la DGR, début septembre, sur proposition de l'équipe de préfiguration de la DIR Nord-Ouest, des DDE de l'Orne et du Calvados, et après une délibération des Conseils Généraux du Calvados et de l'Orne, il a été décidé que la RN158 entre Falaise et Sées serait transférée. Le décret du 5 décembre 2005 intègre cette modification.

De plus, la RD974 (déviation de St-Lô) a également été intégrée dans le réseau routier national (arrêté du 20 décembre 2005), la RN174 dans la traversée de l'agglomération de St-Lô et de St-Lô à la Porte verte (jonction avec la RD974) étant transférée. Le Conseil Général a délibéré favorablement le 26 septembre 2005.

La liste exhaustive des routes rattachées à la DIR Nord-Ouest figure en annexe.

Les principales caractéristiques du réseau sont rappelées ci-après :

	Linéaire de VRU (km)	Linéaire d'Autoroutes (km)	Linéaire de Routes Inter régionales (km)	Longueur (km)
TOTAL	35.1	251.8	785.4	1072.3

1.1.2 Traitement des sections isolées

Le réseau de la DIR Nord-Ouest comprend deux sections isolées, éloignées du reste du réseau et deux sections dont la longueur pouvait poser question eu égard à l'organisation de l'exploitation :

- l'A701, 2,78 km, qui relie la RN 20 et l'A10 dans le Loiret,
- l'A85, 9.75 km, au sud-ouest de Tours,
- l'A131, les RN182 et 282, 28 km, entre le Pont de Tancarville et le Havre,
- la RN27, 31.6 km, entre l'A151 et Dieppe.

Pour la première section, une solution a été trouvée avec le Conseil Général du Loiret qui souhaite en récupérer la gestion. Elle ne figure plus dans le RRN dans le décret du 5 décembre 2005 et pourra être transférée lorsqu'elle aura été déclassée du domaine autoroutier. Le Conseil Général a délibéré favorablement le 16 septembre 2005. L'A701 étant le seul itinéraire du futur RRN de la DIR Nord-Ouest dans le Loiret, ce département ne sera plus désormais cité dans ce rapport.

Pour la seconde section, qui assure la liaison entre 2 sections d'A85 concédées, la solution privilégiée est l'externalisation de l'exploitation. Les modalités sont en cours d'examen à la DGR. Compte-tenu

des délais de procédure, il est probable qu'il y aura à gérer une situation transitoire ; différentes solutions sont envisageables, dont l'une d'entre elles consisterait à en confier par convention la gestion au Conseil Général qui doit récupérer à terme le CEI de la Mignonne. En effet, la section Druyes – Boulevard périphérique Sud va être transférée au Conseil Général d'Indre et Loire après déclassement du domaine autoroutier.

Pour les deux dernières sections, la solution consistant à ce que l'exploitation en soit assurée par la DIR Nord-Ouest a été privilégiée dans la mesure où les longueurs concernées, bien qu'éloignées de l'optimum souhaitable (50 à 60 km par CEI), les placent au-dessus de la taille critique.

1.1.3 Les ajustements aux limites de la DIR

De façon générale, les limites de la DIR Nord-Ouest ont été positionnées sur la base des principes suivants :

- pour ce qui concerne l'ingénierie, en évitant autant que possible, la multiplication du nombre d'interlocuteurs pour les Services de Maîtrise d'Ouvrage ;
- pour l'exploitation en respectant une logique d'itinéraire et une capacité d'intervention dans des conditions satisfaisantes tant pour les incidents/accidents que pour la viabilité hivernale.

L'application de ces principes a conduit aux ajustements suivants :

- Avec la DIR Nord au raccordement Ouest de la future déviation de Beauvais sur la RN31;
- Avec la DIR Ile de France à la limite départementale entre les Yvelines et l'Eure et Loir sur la RN12 ;
- Avec la DIR Ouest :
 - o Aux limites départementales pour les RN176 et A84 avec des ajustements à définir précisément concernant le cas spécifique des interventions sur incidents sur la RN176 ;
 - o Aux limites départementales pour la RN12 avec des ajustements qui seront définis ultérieurement concernant le cas des interventions en viabilité hivernale.

1.1.4 Les arrêtés de transfert relatifs au RNIL

Suite à la parution du décret du 5 décembre 2005 concernant la consistance du RRN, tous les arrêtés de transfert du RNIL ont été signés par les Préfets et ont fait l'objet d'une publication avant le 30 décembre 2005.

Le tableau ci-joint dresse le bilan :

Dpt	Date de signature de l'arrêté	Date de publication de l'arrêté	Date de notification au CG	Observations
14	16/12/2005	23/12/2005	21/12/2005	
27	21/12/2005	23/12/2005	26/12/2005	4 sections non transférées au 01/01/06 : - RN13, PR21 à 30 (traverse d'Evreux et Parville) - RN15, PR33+759 (carrefour avec la RD71) au PR43+917 (limite avec la Seine Maritime) - RN 155, PR 4+700 à 6+864 (traverse de Louviers) - RN 2014 (Château sur Epte)
28	22/12/2005	23/12/2005	27/12/2005	
37	13/12/2005	23/12/2005	19/12/2005	2 sections non transférées au 01/01/06 : - A85 en attente du déclassement autoroutier - RN152 : conservation de la MO sur l'opération du carrefour de la Mairie (3 km)
41	09/05/2005	13/12/2005	09/12/2005	
50	20/12/2005	21/12/2005	20/12/2005	
60	21/12/2005	22/12/2005	23/12/2005	1 section de la RN31 à déclasser après la réalisation de la déviation de Beauvais
61	14/12/2005	16/12/2005	28/12/2005	
76	27/12/2005	28/12/2005	28/12/2005	
80	12/12/2005	14/12/2005	15/12/2005	

1.2 Le patrimoine

1.2.1 Les ouvrages d'art

Le patrimoine en ouvrages d'art de la DIR Nord-Ouest est récapitulé ci-après. La liste par routes du nombre d'ouvrages d'art figure en annexe.

RN	Nombre d'OA	Nb de Viaduc	long tunnel (m)	Nb Autres OA singuliers	S mur (m²)
Total	969	13	1542m (Tunnel de la Grand-Mare – Rouen)	2	26456

Les ouvrages d'art dit « singulier » sont le pont canal de la Vire qui franchit la RN 13 à Carentan, et la tranchée couverte, sur la RD 974 (déviations de St-Lô).

Les études exhaustives qui seront fournies par les DDE début 2006 permettront de situer avec plus de précision l'état de ce patrimoine. On peut toutefois, et dès ce stade, noter le nombre important d'ouvrages non courants, ce qui impliquera de doter la DIR Nord-Ouest de compétences appropriées en ingénierie de réparation.

1.2.2 Les équipements d'exploitation

Le tableau ci-après récapitule le nombre de stations de comptage SIREDO, de PMV de grand gabarit, de caméras et de stations météo par département.

Département	Stations SIREDO	Nbre PMV	Caméras, DAI (1)	Stations Météo
14	23	6 fin 2006	DAI 1 sens Viaduc de Calix, fin 2005 dans les deux sens	3
27	5	2	0	2
28	13			1
37	3			
41	3			2
50	18	0		
60	6			
61	6			1
76	16	26	39 caméras, 1 DAI	6
80	3	1		1
TOTAL	96	29+6 fin 2006	39 caméras, 2 DAI	16

(1) DAI : détection automatique d'incidents

Vu le nombre important d'équipements dynamiques, la DIR Nord-Ouest devra disposer des compétences techniques pour assurer la maintenance de ces équipements, soit en propre dans ses structures, soit en faisant appel aux parcs.

1.3 Les organisations en place dans les DDE

1.3.1 L'entretien et l'exploitation

1.3.1.1 Organisation générale

Parmi les 10 DDE du territoire de la DIR Nord-Ouest, cinq ont des subdivisions spécialisées pour l'entretien et l'exploitation du futur réseau routier national rattaché à la DIR Nord-Ouest (Calvados, Indre et Loire, Manche, Somme et Oise). Seule la DDE de Seine-Maritime a un fonctionnement panaché avec deux subdivisions spécialisées pour la gestion de l'A28 et le réseau des agglomérations de Rouen et du Havre et des subdivisions polyvalentes qui se partagent la gestion des autres RN.

	DDE article 7	DDE article 6
Entretien du RRN par des subdivisions polyvalentes	28 - 76*	27 - 41 - 61
Entretien du RRN par des subdivisions spécialisées	14 - 37 - 50 - 60	80

* 2 subdivisions spécialisées pour Rouen et le Havre et deux subdivisions polyvalentes pour RN31 et RN27

• Eure – Article 6

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Service Gestion de la Route et des Transports (SGRT) et d'une direction des subdivisions. Le SGRT comprend notamment :

- Un adjoint – responsable de la subdivision entretien routier, transports et défense (un A Tech)
- Une CDES
- Un parc départemental comprenant un laboratoire (un A Tech).

Les CEI sont rattachés aux subdivisions territoriales qui gèrent à la fois des RN et des RD.

• Loir et Cher – Article 6

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE du Loir et Cher est organisée autour d'un Service Infrastructures Routières et Fluviales (SIRF) et un directeur des subdivisions. Le SIRF comprend :

- Un Pôle Entretien Loire – Ouvrages d'art – Routes (un A Tech)
- Un Bureau Administratif Programmation DDE
- Une Cellule de l'Education Routière et Fluviale
- Une CDES (un A Tech)
- Un parc routier (un A Tech).

Les CEI sont rattachés aux subdivisions territoriales qui gèrent à la fois des RN et des RD.

• Orne – Article 6

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE de l'Orne est organisée autour d'un Service de la Route (SR), qui assure la gestion de la route, et d'une direction des subdivisions. Le SR se compose notamment de :

- Un Bureau Gestion Routière
- Une CDES (un A Tech)
- Un parc (un A Tech).

Les CEI sont rattachés aux subdivisions territoriales qui gèrent à la fois des RN et des RD.

• Somme – Article 6

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Service Gestion de la Route (SGR) qui se compose notamment de :

- Un adjoint – responsable sécurité défense (un ATech)
- Une CDES
- Un bureau gestion de la route

- Une unité politiques et études routières
- Un parc départemental
- Un centre d'entretien et d'intervention
- Un Laboratoire départemental (un ATech).

Un centre d'entretien et d'intervention dédié à l'autoroute A28 non concédée a été créé. Ce centre gère une section de l'A28 dans le département de la Seine-Maritime. Le reste du réseau national est pris en charge par des centres rattachés aux subdivisions territoriales Etat – Département – Communes. Les centres des subdivisions sont mixtes RN – RD, en général.

- **Calvados – Article 7**

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Service de l'Exploitation des Routes et des Transports (SERT) qui comprend notamment :

- Un adjoint – responsable sécurité défense (1A+)
- Une Cellule Gestion et Politique Routière
- Une subdivision Autoroute et Routes Nationales
- Une CDES / CIGT
- Un parc et un Laboratoire Départemental.

Les CEI sont placés sous la responsabilité de la subdivision Autoroute et Routes Nationales.

L'ancien responsable du SERT est affecté à la mission de préfiguration de la DIR Nord-Ouest depuis avril 2005 et il assure l'intérim de son ancien poste.

- **Eure et Loire – Article 7**

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Service de l'Education Routière et des Infrastructures Nationales (SERIN) qui comprend notamment :

- Un Bureau Etudes Routières
- Une CDES (un A Tech)
- Un parc départemental (un A Tech)
- Un laboratoire départemental
- Une Cellule Exploitation et Entretien des Routes Nationales.

La Cellule Exploitation et Entretien des Routes Nationales a un rôle fonctionnel dans le domaine de l'organisation VH, l'entretien des dépendances et la mutualisation des moyens des CEI. Ces CEI sont rattachés hiérarchiquement à des subdivisions territoriales polyvalentes.

- **Indre et Loire – Article 7**

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE d'Indre et Loire est organisée autour d'un Service Sécurité Exploitation des Routes (SER) qui comprend notamment :

- Un CISER (Circulation Sécurité Routières) (un A Tech)
- Une Cellule Routes et Ouvrages d'Art
- Un parc départemental (un A Tech)
- Une Subdivision Routes Nationales et Autoroute (un A Tech).

Les quatre CEI sont rattachés à la subdivision Routes Nationales et Autoroute.

- **Manche – Article 7**

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Service Gestion de la Route (SGR) qui comprend notamment :

- Une Cellule Exploitation, Equipements, Etudes et Patrimoine Routier (un A Tech)
- Une Cellule Défense, Sécurité Civile et Routière
- Un parc départemental comprenant un laboratoire
- Une subdivision Routes Nationales et Autoroute.

Les CEI sont placés sous la responsabilité de la subdivision Routes Nationales et Autoroute.

- **Oise – article 7**

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Arrondissement Fonctionnel Routier (AFR), qui comprend notamment :

- Un adjoint (un A Tech)
- Une Cellule de l'Entretien Routier
- Une subdivision d'entretien des routes nationales
- Une CDES (un A Tech)
- Un parc départemental (un A Tech)
- Un Laboratoire Départemental.

Les centres d'entretien sont placés sous la responsabilité de la subdivision de l'entretien des routes nationales. L'ensemble de la filière est donc regroupé au sein de l'Arrondissement Fonctionnel Routier.

- **Seine-Maritime – Article 7**

Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation, la DDE est organisée autour d'un Service de l'Exploitation, des Routes et des Transports (SERT), chargé de la fonction RGR, et des Services Territoriaux (autorité hiérarchique sur les subdivisions). Le SERT comprend notamment :

- Un Bureau de l'Entretien Routier et des Bases Aériennes
- Une CDES (un A Tech)
- Un bureau Sécurité Civile Défense
- Un parc départemental (un A Tech).

Au niveau de l'organisation territoriale, les Services Territoriaux sont composés de subdivisions territoriales et de subdivisions routières qui assurent l'entretien et l'exploitation du réseau national :

Service Territorial de Rouen :

- La subdivision Rouen Voies Rapides, subdivision autoroutière qui a la gestion de 4 CEI
- La subdivision territoriale de Gournay (gestion d'un CEI)
- La subdivision territoriale de Pavilly (gestion d'un CEI) (un A Tech)

Service Territorial du Havre :

- La subdivision Normandie Tancarville, subdivision autoroutière (un CEI) (un A Tech)
- La subdivision territoriale de Lillebonne (gestion d'un CEI) (un A Tech)

Service Territorial de Dieppe :

- La subdivision territoriale de Dieppe (2 CEI) (un A Tech).

1.3.1.2 Les CEI actuels du futur RRN

30 CEI actuellement existants ont pour mission, entièrement ou en partie, l'entretien et l'exploitation du futur réseau routier national.

Type de CEI	nombre	Nom des CEI
CEI dédiés (ou quasiment) au futur RRN	11	14: Villers Bocage – Mondeville – Bayeux 28: Dreux - Châteaudun 50: Poilley – Montebourg (Tourlaville) – Fleury – St Lô 76: Gournay 80: Bouttencourt
CEI RRN et RNIL	12	27: Evreux 28: Chartres - Janville 37: Tours Nord 60: Beauvais 76: Isneauville – Maucomble - Rouen Barrières du Havre - Gonfreville– Boos – Dieppe - Auffay
CEI mixtes RN/RD	7	27: Pacy – Nonancourt – Verneuil 41: Vendôme Sud (St Amand– Freteval) 61: Alençon – Mortagne – Argentan

La description de la fonctionnalité de chaque CEI et de l'état du patrimoine immobilier figure en annexe.

En réponse à un questionnaire, les DDE ont identifié pour les futurs CEI de la DIR Nord-Ouest les matériels qui leur seront affectés. Cependant, une DDE n'a pas répondu à ce questionnaire et la DDE d'Eure et Loir va réaliser ce travail de répartition du matériel entre la DIR et le conseil général en janvier 2006.

Le descriptif des matériels pour chaque CEI figure en annexe. Ce premier recensement sera affiné dans les prochains mois.

1.3.1.3 L'organisation du travail

2 types de modalités ARTT ont été adoptées pour le corps des agents d'exploitation. La modalité 1 (alternance semaine de 5 et 4 jours avec 8 h par jour) et la modalité 4 (38,5h fixe). Une particularité est cependant à noter dans le département de la Manche où des modalités différentes sont appliquées en fonction des CEI (Modalité 4 à Montebourg et 1 dans les 3 autres centres).

Le tableau ci-après reprend pour chaque DDE le mode d'organisation en vigueur :

	Modalité 1 alternance semaine de 5 et 4 jours avec 8 h par jour	Modalité 4 (38,5h fixe)
Départements concernés	14 – 28 – 60 – 50 - 80	27 – 37 – 41 – 50 – 61 - 76
Nombre de CEI futurs de la DIR concernés	3 + 3 + 0 + 3 + 1= 10	2 + 0 + 1 + 1 + 1 + 6= 11

Du travail posté est en vigueur dans les 2 CIGT (2x8 en semaine à Caen et 3x8 à Rouen) et en DDE27 et 50 pour les travaux de fauchage (2 postes en semaine). Des fonctionnements en horaire décalé sont également pratiqués dans certaines DDE (14 – 28 – 41 – 50) essentiellement pour des travaux de fauchage l'été et plus exceptionnellement dans la majorité des DDE pour des travaux ponctuels (enrobés – nettoyage de PSGR).

Au CEI de Bouttencourt (DDE 80), l'équipe d'intervention accident (1 CEE + 2 AE) est en poste sur 5 jours (2 postes : 6h30-13h00 et 12h30-19h00) tant en VH qu'en dehors de la VH. Ces mêmes équipes assurent respectivement l'astreinte de 0h à 6h30 et de 19h à 0h.

Durant la viabilité hivernale

Chaque DDE a un **responsable d'astreinte** de niveau CEE, technicien (DDE), contrôleur, voire contrôleur principal ou divisionnaire. Cette fonction est assurée au niveau départemental en DDE 14, 60 et 80, dans chaque subdivision dans les DDE 27, 28, 37, 41, 61 et 76, et dans chaque CEI de la DDE 50.

Durant cette période, en plus des agents d'astreinte VH les CEI des DDE 14, 27 (pour la RN13 et 154), 37 (pour les voies rapides), 60 et 80 ont une **astreinte spécifique accident** composée généralement d'équipes de 2 agents (2 AE ou 1 AE + 1 CEE) par CEI ou par itinéraire.

L'**équipage des engins de VH** est constitué d'un agent pour les VRU ou autoroutes des DDE 80 (CEI de Bouttencourt) et 76 (pour le CEI de Gonfreville l'Orcher et ceux de la subdivision Rouen Voies Rapides). A la DDE de la Manche, l'équipage des engins de VH pour le préventif est constitué d'un agent, sur l'A84. Pour les autres situations, les équipages sont constitués de 2 agents.

Les **astreintes** sont assurées à domicile sauf pour les CEI de la subdivision Rouen Voies Rapides et le CEI de Gonfreville l'Orcher pour lesquels c'est le principe de l'astreinte en dortoir qui est en vigueur. De façon générale l'astreinte est organisée à la semaine avec des retours moyens d'environ 3 à 5 semaines pour les responsables d'intervention et de 2 à 3 semaines pour les AE (S) sauf pour :

- les CEI de la DDE de la Manche et le CEI de Verneuil sur Avre (DDE 27) où a été adopté un mode de fonctionnement en découpant la semaine en deux cycles (3 nuits/4 nuits). Le retour d'astreinte est alors de 10 jours ;
- les CEI de Gonfreville l'Orcher et ceux de la subdivision Rouen Voies rapides pour lesquels le cycle en vigueur est d'une nuit d'astreinte 1 à 2 fois par semaine environ.

Dans la plupart des DDE, la **patrouille VH** est effectuée par le responsable d'astreinte (CEE ou contrôleur) sauf pour :

- la DDE 14 où ce sont les équipes qui en sont responsables ;
- les DDE 50 et 41 où c'est un agent qui l'effectue et qui devient ensuite l'accompagnateur d'une équipe.

Dans les DDE 37 et 60 pour lesquelles il n'y pas de patrouille spécifique, les interventions sont déclenchées au vu des prévisions météo de la veille.

Organisation du travail en dehors de la VH

Des astreintes estivales sont organisées dans toutes les DDE sauf pour les DDE 61 et 41. La DDE 61 n'en prévoit que pour les week-ends à fort trafic. De façon générale les **équipes d'astreinte** sont composées de 2 agents (2 AE ou 1 AE + 1 CEE) par CEI par itinéraire ou par zone géographique.

Les **responsables d'astreinte** ou des équipes d'intervention sont de niveau contrôleur ou chef d'équipe. La DDE 14 renforce ses effectifs d'un cadre de la subdivision les week-ends à fort trafic. Les **astreintes** sont assurées à domicile sauf pour les CEI de la subdivision Rouen Voies Rapides et le CEI de Gonfreville l'Orcher pour lesquels comme en période de viabilité hivernale c'est un principe mixte astreinte en dortoir / astreinte à domicile qui est en vigueur.

Les **retours d'astreinte** sont assez hétérogènes. Dans 4 DDE et dans les subdivisions de Dieppe et Gournay en DDE 76, le retour d'astreinte est de 4 à 6 semaines, pouvant aller jusqu'à 10 à 12 semaines dans 2 DDE. En DDE 76 à Rouen et au Havre les retours d'astreinte sont d'une semaine environ pour les agents et de 2 à 3 semaines pour les CEE et contrôleurs.

En dehors des heures de service, seules les DDE 80 et 76 organisent des patrouilles systématiques. En DDE 76, celles-ci sont organisées le soir en semaine ou le week-end. En DDE 80 (CEI de Bouttencourt), 2 patrouilles sont organisées chaque jour du week-end pour la surveillance du réseau et le nettoyage des aires de repos. Quatre autres DDE (14, 27, 28, et 50) organisent des patrouilles pour les week-ends et/ou en cas de chantiers sous circulation importants (basculement).

Pour les CEI Voies Rapides de la Seine–Maritime, le tableau ci-après récapitule l'organisation en vigueur :

	HIVER					ETE				
AES	Maucomble	Isneauville	Rouen	Gonfreville	Total	Maucomble	Isneauville	Rouen	Gonfreville	Total
En dortoir	2	2	4	2	10		1	1	1	3
A domicile					0	2		1		3
Total	2	2	4	2	10	2	1	2	1	6

	HIVER					ETE				
CEE	Maucomble	Isneauville	Rouen	Gonfreville	Total	Maucomble	Isneauville	Rouen et Boos	Gonfreville	Total
A domicile	1	1	1	1	4	1		1	1	3

1.3.1.4 Les Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT) et la veille qualifiée

Sur le territoire de la DIR Nord-Ouest, deux « CIGT » existent déjà :

- le premier, affecté au tunnel de la Grand Mare à Rouen, fonctionne en 3x8. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un véritable CIGT. En effet, son activité principale est la fonction PC du tunnel, alors que l'ensemble des attributions ayant trait à la gestion de trafic en temps différé et à l'ingénierie de l'exploitation est assuré par la CDES de la DDE de Seine Maritime. Huit opérateurs lui sont affectés.
- le second fait partie du service exploitation de la route de la DDE du Calvados : il s'agit là d'un véritable CIGT fonctionnant en 2x8 les jours ouvrables avec trois opérateurs et un responsable de la cellule et rattaché à la CDES.

Concernant la veille qualifiée, les DDE du Calvados et de la Seine Maritime disposant de CIGT mettent à profit cette structure pour assurer cette fonction.

Pour les autres DDE, en général la veille qualifiée est assurée durant les heures de service par un service du siège (CDES, service gestion de la route) ou par la subdivision ou le CEI concerné. Pour la période hors horaires de service, les appels sont redirigés vers un agent du parc ou un agent d'astreinte.

Une exploitation par la mission de préfiguration de l'enquête RH LOLF ETP2004 montre que l'action P02.06 (Gestion du trafic et information des usagers) représenterait 24,24 ETP qu'il reste à répartir (RRN, RNIL, DDE et Département).

Département	A+	ATECH	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	Total
14	0,1			1,36				2,05	3,51
27	0,02		0,12	0,04	0,02	0,24			0,44
28	0,02	0,04	0,29	1,65	1,55	0,01	0,07		3,63
37			0,15	0,07	0,1				0,32
41						0,1			0,1
50		0,1	0,1		1	1,49	0,05		2,74
60	0,02	0,07		0,3	0,1	1	0,15		1,64
61		0,3		0,4					0,7
76		0,86		0,2	0,1			8	9,16
80						1		1	2
Total	0,16	1,37	0,66	4,02	2,87	3,84	0,27	11,05	24,24

1.3.2 Les prestations assurées par les parcs

Une enquête a été réalisée auprès des DDE afin d'identifier le chiffre d'affaire actuel des Parcs et d'estimer le chiffre d'affaire relatif au futur RRN. Le tableau ci-après donne ces résultats et indique l'estimation de la part de l'activité sur le futur réseau national pour la DIR Nord-Ouest.

	14	27	28	37*	41	50	60	61	76	80	TOTAL
Chiffre d'affaires Total (M€)	7,20	9,32	7,49	7,00	10,81	9,30	7,41	5,00	6,16	11,30	80,99
CA Etat (M€)	2,70	2,96	2,34	2,40	2,70	2,20	3,50	1,60	2,14	2,30	24,84
Soit en %	38%	32%	31%	34%	25%	24%	47%	32%	35%	20%	31%
Dont CA Futur RRN (M€)	2,15	1,19	1,43	0,07	0,31	1,95	0,21	0,56	1,31	0,30	9,48
Soit en %	30%	13%	19%	1%	3%	21%	3%	11%	21%	3%	12%

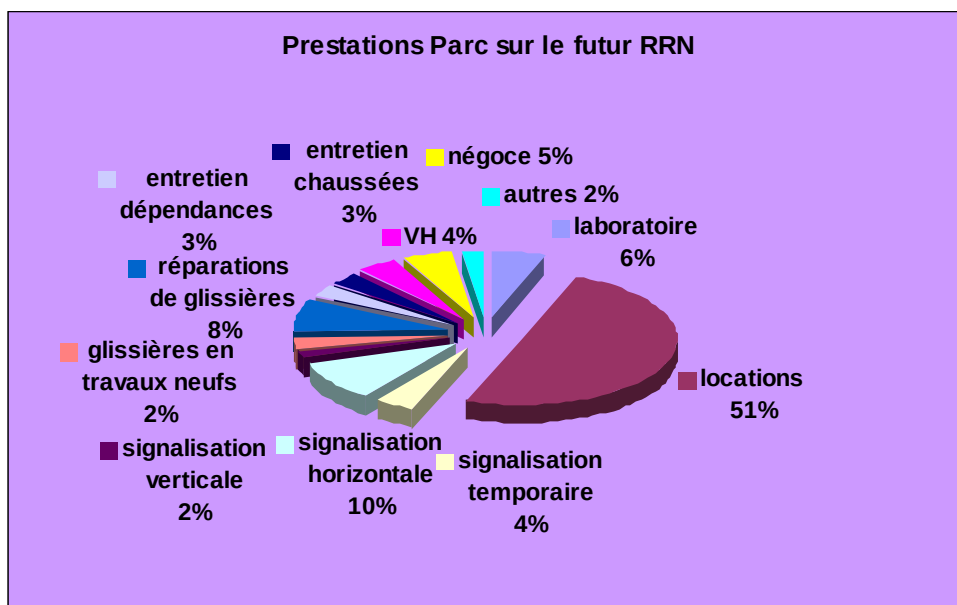
* le CA du futur RRN sans tenir compte de l'A85 devient de 0,041 au lieu de 0,073 M€.

Sur l'ensemble des départements, les prestations réalisées par les Parcs pour le compte de la DIR Nord-Ouest, sur le futur réseau national représenteraient 12% du chiffre d'affaire total des Parcs.

Le tableau suivant dresse les montants prévisibles par prestations des parcs sur le futur RRN.

	Département	14	27	28	37	41	50	60	61	76	80	TOTAL	Part
prestations sur le futur RRN (k€)	laboratoire	45	85	92	2		292		17			533	5,6%
	locations	1367	336	490	36	50	925	83	210	1130	132	4758	50,2%
	signalisation temporaire	135	79	190								404	4,3%
	signalisation horizontale		262	102	3	42	204	2	110	147	68	940	9,9%
	signalisation verticale		15	42			82	29				168	1,8%
	glissières en travaux neufs		154	67				9				229	2,4%
	réparations de glissières	260	49	112		7	248	9	70			755	8,0%
	entretien dépendances	125	28	21		10	77	10	7			278	2,9%
	entretien chaussées		47	33		160		36		30	9	314	3,3%
	VH	142	93	82	12	42		20				391	4,1%
	négoce	75	13	195	10		38	12	130		36	509	5,4%
	autres		31	5	10		81		17		55	199	2,1%
	total	2149	1190	1431	73	311	1947	209	561	1307	300	9478	100%

Concernant l'activité des parcs sur le futur RRN, la location de matériels et de véhicules représenterait la moitié du chiffre d'affaire des parcs (50.2%) et la réalisation de signalisation horizontale, 10 %.



En matière de service hivernal, un recensement des circuits réalisés par les parcs sur le futur RRN, sur la base des hivers 2004-2005 et 2005-2006 a été effectué.

Nbre de circuits VH réalisés par le Parc sur le territoire de la DIR	14	27	28	37	41	50	60 *	61	76	80	TOTAL
actuellement sur le réseau national	6	5	4	1	0	mise à disposition d'un équipage VH pour renfort à la subdi de St-Lô	4	0	0	0	19
sur le futur RRN	4	4	3	0	0	mise à disposition d'un équipage VH pour renfort à la subdi de St-Lô	1(DIR Nord)	0	0	0	12

* département commun DIR Nord et DIR Nord-Ouest

1.3.3 Les prestations assurées par les laboratoires départementaux

Même si la réflexion sur les laboratoires départementaux ne peut être déconnectée de la problématique des parcs, la mission de préfiguration a jugé nécessaire de faire une enquête pour connaître la situation des laboratoires des DDE.

Un tableau joint en annexe dresse une première analyse pour les laboratoires départementaux des DDE de la zone d'action de la DIR Nord-Ouest.

Une seule DDE n'a pas répondu au questionnaire.

Pour les 9 autres départements :

- 2 n'ont pas de laboratoire,
- dans les autres départements, sauf dans la Somme et en Eure et Loir, le laboratoire est rattaché au Parc départemental,
- la gestion du laboratoire est effectuée dans le cadre du compte de commerce
- dans 3 laboratoires, un ou deux départs en retraite sont prévus à court terme
- un seul laboratoire (37) n'aura plus d'activité sur le Réseau Routier National, la DDE 80 ne faisant déjà plus appel à son laboratoire, mais au Laboratoire Régional,
- quatre laboratoires devraient garder une activité relativement importante pour la DIR Nord-Ouest sur le futur RRN : celui de la Manche de l'ordre de 40 à 45 %, celui de l'Eure et Loir, environ 30 % et enfin les laboratoires d'Alençon et de l'Eure environ 20 à 25%.

1.3.4 L'investissement routier

1.3.4.1 L'organisation générale dans les DDE

Dans le domaine de l'investissement routier, les DDE sont majoritairement organisées suivant le schéma classique d'un Service Grands Travaux pilotant les subdivisions ETN en charge des projets. Concernant le mode d'exercice de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, seule la DDE de la Manche, et partiellement celle de l'Orne, pour la mission A88, a une unité dédiée à la maîtrise d'ouvrage des projets routiers sur le réseau national. Dans les autres DDE, si la fonction maîtrise d'œuvre est bien ciblée dans les services grands travaux, la maîtrise d'ouvrage peut s'exercer à différents niveaux (directeur adjoint, chef de service grands travaux, voire chef d'ETN). L'unité « maîtrise d'ouvrage » de la DDE d'Eure et Loir n'exerce pas véritablement les fonctions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage qui sont assurées par le Bureau d'études routières.

Il est à noter également que :

- il existe un service unique Investissement –Entretien pour les DDE de l'Orne, d'Eure et Loir, et du Loir et Cher,
- la DDE d'Indre et Loire a mis en place une Cellule Contrôle Suivi des Travaux,
- lors de la suppression du poste du chef de SIR dans la DDE de la Manche, dans le cadre de la REA 2005, l'intérim de ce service a été mis sous l'autorité du chef du SEGT de la DDE du Calvados.

Le tableau ci-après précise l'organisation de l'ingénierie routière dans les DDE :

Localisation (département)	Adjoint	ETN ou équivalent	Assistance à maîtrise d'ouvrage	Unité Etudes amont	Ingénierie OA
Caen (14)		2 (2)			1
Evreux (27)	1 (1)	2 (2)			1 (1)
Chartres (28)		2 (1)	1		
Tours (37)	1 (1)	2 (1)			1
Blois (41)		2 (2)			1 (1)
St-Lô (50)		1 (1)	1 (1)		
Cherbourg (50)		1 (1)			
Beauvais / Clermont (60)		3 (2)			1 (1)
Alençon (61)		1 (1)	A88 (1A+ et 2A)		1 (1)
Rouen (76)	1 (1A+)	3 (3)		1 (1)	1
Le Havre (76)		1 (1)			
Amiens (80)		3			1

() : le nombre de A Tech actuellement présents

1.3.4.2 Les plans de charge actuels (4^{ème} CPER) de l'ingénierie routière

En Haute-Normandie

Le volet routier du CPER actuel en Haute-Normandie s'élève à 503.443 M€ et comprend, (hors opérations sur autoroute concédée, hors opération d'exploitation et gestion du trafic, hors opérations de sécurité PRAS), dix-huit opérations routières pour un montant de **421.499 M€**. Parmi ces dix-huit opérations, deux sont transférables au département de l'Eure (opérations terminées) et deux au département de la Seine-Maritime :

- la déviation d'Harfleur en cours de travaux,
- la rocade nord du Havre «3^{ème} section » (opération déclarée d'utilité publique).

Par conséquent, dans l'Eure, 5 opérations subsistent :

➤ *l'aménagement de la RN 154*

Il reste :

- La réalisation de 2 aires de repos et des aménagements paysagers (achèvement des travaux fin 2006),
- La « remise en état » de l'itinéraire dévié. Si les crédits sont délégués, la quasi-totalité des travaux concernés pourrait être réalisée fin 2006,
- La construction du CEI (travaux en 2006).

➤ *la réalisation de la déviation sud-ouest d'Evreux*

L'APSM est en cours d'approbation. Les travaux de 2 tranches fonctionnelles (raccordement Est à la RN13, déviation de Parville) sont engagés depuis septembre 2005.

➤ *l'aménagement de la RN 13 entre Evreux et l'A13 (Chaufour)*

L'objectif actuel est de lancer l'enquête préalable à la DUP avant fin 2006.

➤ *la liaison A 28/A 13*

Les études préliminaires sont en cours, cette affaire présente un lien très étroit avec le contournement Est de Rouen (mise en évidence très forte dans le cadre du débat public).

➤ *la RN 31 carrefour de Vascoeuil*

Les études d'APS sont en cours, mais une demande d'actualisation de l'APSI a été présentée à la DGR et une réponse positive est envisagée. Dans ce contexte, l'APS pourrait être approuvé en 2006 et sous réserve de la concertation locale, l'enquête DUP intervenir en 2006 avec une déclaration avant fin 2006.

En Seine-Maritime, 9 opérations sont identifiées :

➤ *les opérations « Voie Sud III - Grand Quevilly » et « Aménagement du Pont Mathilde à Rouen »* seront terminées voire soldées fin 2006.

➤ *Le VI^{ième} Pont sur la Seine à Rouen*

En l'état actuel des financements affectés, l'achèvement de cette opération majeure est envisagé pour l'été 2008.

➤ *l'aménagement de la RN 27 entre Manehouville et Dieppe*

La déclaration d'utilité publique (décret en Conseil d'État) devrait intervenir en novembre 2005 et les acquisitions foncières seront engagées en 2006.

➤ *RN 31 déviation de Martainville*

Cette nouvelle opération a été inscrite lors de la révision du CPER (financement des études seulement). Les crédits d'études sont attendus en 2006 et les études se poursuivront en 2007.

➤ *RN 31 – Aménagement entre Rouen et Gournay*

Ce libellé comprend plusieurs opérations : les créneaux de dépassement de la Feuillie, les déviations de Croisy sur Andelle, et de Gournay en Bray. Les travaux des deux premières opérations seront engagés en 2006 (sous réserve d'un financement), et s'achèveront en 2007. Pour la troisième, les études d'APS sont en cours, mais l'approbation n'interviendra vraisemblablement pas avant 2007.

➤ *Dénivellation du giratoire de Tancarville*

Cette nouvelle opération (financement des études) a été inscrite lors de la révision du CPER. Cependant, les études ne pourront être engagées qu'en 2006 et se poursuivront en 2007.

➤ *Contournement Est de Rouen*

Ce dossier fait actuellement l'objet d'une procédure de débat public, qui se déroulera jusqu'en novembre 2005. La décision ministérielle de continuer ou non l'opération interviendra au printemps 2006 avec reprise des études d'APS et une enquête publique préalable à la DUP qui pourrait intervenir au mieux en 2007.

L'achèvement de toutes les opérations de la région Haute-Normandie est prévu au XIII^{ème} CPER, et même pour certaines au XIV^{ème} CPER, à l'exception de l'aménagement des RN 154 et 2154 qui sera achevé fin 2006.

Le montant total des AP et CP affectés dans le cadre du CPER Haut-Normand actuel s'élève (hors PRAS) respectivement à 229.35M€ (soit 59,5 % du CPER) et 148.284M€ (soit 35.2 % du CPER).

La carte des opérations routières de la région Haute-Normandie figure en annexe.

En Basse-Normandie

Le volet routier du CPER du XII^{ème} Plan s'élève à 718,978M€ et comprend, (hors études et acquisitions foncières pour opérations ultérieures, le 1% et le PRAS) trente-deux opérations routières pour un montant de **682,399M€**. Parmi ces opérations, quatre sont transférables aux départements (deux terminés pour 22,905M€ et deux non engagées pour 6,662M€).

N°RN	Nom de l'opération	Etat d'avancement
RN13	Mise aux normes autoroutières Caen - Cherbourg	APSI approuvé en mars 2004, procédure de DUP en cours, DUP prévue pour mai 2006 <u>Dans le Calvados :</u> Entre Bayeux et Isigny, travaux en cours pour 2 ponts <u>Dans la Manche :</u> Virage des chèvres, expropriation en cours, démarrage des travaux fin 2005/début 2006
RN13	Déviations de Loucelles	Procédure de DUP en cours, projet élaboré pour fin 2006
RN13	Déviations de Bayeux	Mise en service le 2 avril 2003
RN13	Contournement Est de Cherbourg et barreau des Flamands	- partie nord entre le barreau des Flamands et la RD116 : mise en service novembre 2003 - partie centrale jusqu'à la RD901 : mise en service juillet 2004 - doublement de la RN132 : mise en service juillet 2005 - début des travaux de doublement de l'axe Nord-Sud fin 2006 pour une mise en service en 2007 au plus tôt
RN 13	Déviations de Bellengreville et Vimont	Dossier APS en cours d'instruction. L'enquête préalable à la DUP prévue pour début 2006
RN158	Demi contournement sud de Caen	<u>Barreau A13-RN13</u> : concession SAPN actée, DUP prononcée en juin 2005 <u>Liaison RN13 – RN158</u> : arrêté déclarant le PIG pris par le préfet en avril 2004, APS en cours d'élaboration, réalisation de l'enquête publique à l'automne 2006 <u>Liaison RN158-RD562</u> : Maîtrise d'Ouvrage Conseil Général, dossier DUP en cours de préparation
RN814	Sécurisation BP nord de Caen	Validation des études préliminaires début 2006, appel d'offre pour une maîtrise d'œuvre (études APS) envisagé au 1 ^{er} trimestre 2006
A 88	Caen Falaise Sées	Opération déclarée DUP le 7 décembre 2001 <u>Entre Falaise et Caen :</u> Début des travaux de sécurisation entre Caen et Rocquancourt en septembre 2005 (durée 6 mois) Début des travaux de construction de l'échangeur d'ifs et mise à 2x2 voies jusqu'au BP de Caen avant fin 2005 pour une mise en service fin 2006 <u>Entre Falaise et Sées :</u> Acquisitions foncières en cours, ainsi que les travaux pour le doublement de la déviation de Falaise entre Aubigny et Falaise Ouest, mise en service prévue fin 2006 <u>Partie en tracé neuf entre Falaise Ouest et Sées</u> : décision sur la mise en concession mi-octobre 2005, Travaux en cours sur la section Argentan Sud/ Sées pour une mise en service prévue avant fin 2007
A84	Autoroute des Estuaires : Section Avranches-Villedieu les Poêles Section Villedieu les Poêles–Pont-Farcy Déviation de Pont-Farcy Section Coulvain/Guilberville	Mise en service en janvier 2003 Mise en service en octobre 2001 Mise en service en juillet 2002 (VSVL en juin 2005) Mise en service en janvier 1998, actuellement poursuite des aménagements permettant une exploitation modernisée
RN174	RN174 – A84 Villeneuve	Mise en service en avril 2004

N°RN	Nom de l'opération	Etat d'avancement
RN174	Aménagement Villeneuve / Fumichon	Mise en service le 04 novembre 2005
RN174	Carentan / Saint-Lô	3 sections fonctionnelles. Les travaux de la section centre pourraient commencer fin 2005 pour une mise en service fin 2007. Mise en service globale possible fin 2009
RN175	Déviations d'Avranches (acquisitions foncières)	Acquisitions foncières terminées ; fin des études de projet à l'exception du viaduc de franchissement de la Sée et des 2 ouvrages adjacents; APSM en cours de préparation pour fin05
RN175	Doublement de la déviation de Pontorson	Mise en service prévue fin 2007, approbation de l'APS en cours, dossier projet en cours d'élaboration.
RN175	Aménagement Pontorson / Pontaubault	APS attendu pour fin 2005, enquête publique en 2006
RN12	Contournement de Mortagne au Perche	Mise en service de la déviation en décembre 2003
RN12	Aménagement Hauterive / Le Mêle sur Sarthe	6 ouvrages d'art achevés ; démarrage des travaux pour les rétablissements, les terrassements préalables à la construction de 5 autres ouvrages et des ouvrages eux-mêmes, fin 2005 si la programmation financière le permet
RN 12	Déviations de Saint-Denis sur Sarthon	DUP prononcée en février 2005
RN 12	Mise à 2*2 voies partie ouest déviation d'Alençon	Acquisitions foncières réalisées ; DUP prononcée le 26 avril 2005
RN 12	Demi-diffuseur de Boêcé	Mise en service en 2000

Le montant total des AP et CP affectés dans le cadre du CPER Bas-Normand actuel s'élève (hors PRAS) respectivement à 358 234 M€ (soit 52,5 % du CPER) et 394 570 M€ (soit 57,8 %du CPER).

La carte des opérations routières de la région Basse-Normandie figure en annexe.

Dans le Centre

Pour les opérations du futur RRN de la DIR Nord-Ouest (départements d'Eure et Loir, d'Indre et Loire, et du Loir et Cher), le volet routier du CPER du XII^{ème} Plan s'élève à **146.3 M€**. L'avancement de ces opérations est le suivant :

N°RN	Nom de l'opération	Etat d'avancement
RN 12	Déviations de Chérisy	Achèvement des travaux prévu début 2007
RN 12	Echangeur de Germainville – Raville (section Houdan – Dreux)	DUP prévue en 2006 et travaux en 2006-2007
RN 154	Créneau sud de Dreux (3 km)	Projet DUP, en attente de la suite donnée à la déviation est de Dreux
RN 154	Déviations du Boullay-Mivoye	Prévision pour la mise en service : début 2007
RN 154	Section Prunay-le Gillon – Allonnes (environ 8.4 km)	Procédure de DUP en cours, début des travaux en 2007, achèvement en 2009
RN 154	Déviations d'Ymonville (3.5 km)	Début des travaux en 2006, achèvement en 2008
RN 154	Contournement est de Chartres	APS prévu en 2006
RN 154	Rocade Est de Dreux et doublement de la rocade Nord	DUP prévue en 2007
RN 154	Déviations de Saint-Rémy – Nonancourt et mise aux normes de la section Dreux-Ouest – Saint-Rémy-sur-Avre	Poursuite des études en 2005 pour DUP prévue en 2007
RN 10	Déviations de Châteaudun	Section nord-est : mise en service juillet 2003, section sud-est : travaux en cours, achèvement prévu en décembre 2006.
RN 10	Déviations de Lisle et Pezou	Prévision pour la mise en service : 1 ^{er} semestre 2008

Pour les opérations situées sur le réseau structurant de la DIR Nord-Ouest, le montant total des AP affectés au 31 décembre 2004 est de 59.33 M€ (soit 40.6%).

La carte des opérations routières de la région Centre figure en annexe.

En Picardie

Dans cette région, la DIR Nord-Ouest est concernée seulement par l'opération de la déviation Ouest de Beauvais. Les travaux sont en cours de réalisation et devraient être achevés à l'automne 2007.

1.4 Les ressources annoncées par les DDE pour les services routiers (DIR + SMO)

Les éléments ci-après résultent de l'exploitation des réponses des DDE à la circulaire du 28/05/05 relative au dimensionnement des services à transférer. Elle est basée sur l'enquête RH LOLF 2005 (ETP 2004). Il faut signaler que ces chiffres doivent être considérés comme provisoires dans la mesure où une nouvelle enquête a été lancée par la circulaire de la DGPA du 2/08/05.

1.4.1 Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation

Dans le domaine de l'entretien de l'exploitation les ressources s'établissent à 437.69 ETP :

DDE	A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OPA	Total
14			0,20	1,00	3,90	3,50	5,24	68,94	2,00	2,55	87,33
27	0,19		0,57	0,06	1,96	1,37	3,53	24,27	0,25		32,20
28	0,08		0,84	0,44	3,20	0,48	3,26	41,82	0,04	1,00	51,16
37	0,01		0,18		1,38	0,25	0,12	10,27			12,21
41			0,15		0,30	0,60	0,68	6,18			7,91
50	0,16		0,66		5,50	3,33	5,86	77,69	1,63		94,83
60 (*)	0,06			0,06	0,39	0,14	0,47	5,13			6,25
61	0,05		0,39	0,10	1,44	0,86	2,37	12,48	0,42		18,10
76			0,84		8,77	4,98	4,75	67,00	2,37	8,00	96,71
80 (*)					3,00		1,00	27,00			31,00
Total SGR	0,54		3,83	1,66	29,84	15,50	27,28	340,78	6,71	11,55	437,69

(*) pour les DDE 60 et 80, la mission de préfiguration a fait une estimation de répartition des effectifs avec la DIR Nord qui méritera d'être précisée ultérieurement. Plus particulièrement pour la DDE 80, il n'a été pris en compte à ce stade que les effectifs du CEI de Bouttencourt.

N.B. : pour certaines DDE, ces chiffres prennent également en compte tout ou partie des effectifs affectés à la gestion du trafic sur RRN.

1.4.2 Dans le domaine du développement du réseau

Le tableau ci-après reprend les effectifs recensés par les DDE comme restant affectés au RRN (DIR + SMO). Pour leur répartition, la mission de préfiguration a procédé à une estimation de la part SMO dans le RRN sur la base des éléments ci-après :

grade	A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH
SMO	33%	100%	33%	100%	0%	15%	25%	0%	0%

Pour les DDE 28, 37 et 41, la mission de préfiguration a repris les ressources telles que la DRE les a calculées.

DDE	Données	A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	Total
14	Solde RRN	0,96		1,92	1,92	4,00	10,80	3,44	6,00	6,35		35,39
	SIR de la DIR	0,64		1,29		4,00	9,18	2,58	6,00	6,35		30,04
27	Solde RRN	0,51		2,44	2,90	3,84	9,21	4,45	2,13	8,59		34,07
	SIR de la DIR	0,34		1,63		3,84	7,83	3,34	2,13	8,59		27,70
28	Solde RRN	0,54		1,80	2,29	2,73	6,07	3,00	1,94	5,14		23,51
	SIR de la DIR	0,38		1,26	0,69	2,32	5,16	0,90	1,94	4,37		17,02
37	Solde RRN	0,03		0,07	0,03	0,21	1,11	0,22		0,41		2,08
	SIR de la DIR	0,01		0,06	0,03	0,21	0,37	0,22		0,25		1,15
41	Solde RRN			0,95	0,70	0,25	1,55	1,20	0,20	0,50		5,35
	SIR de la DIR			0,66	0,21	0,21	1,32	0,36	0,20	0,42		3,38
50	Solde RRN	0,33		3,25	0,59	5,99	7,85	5,32	3,97	7,00		34,30
	SIR de la DIR	0,22		2,18		5,99	6,67	3,99	3,97	7,00		30,02
60	Solde RRN	0,11		0,42		0,27	1,20	1,06	0,27	1,56		4,87
	SIR de la DIR	0,07		0,28		0,18	0,81	0,71	0,18	1,06		3,29
61	Solde RRN	0,88		1,83		3,41	2,64	4,01	1,18	2,81		16,76
	SIR de la DIR	0,59		1,23		3,41	2,24	3,00	1,18	2,81		14,47
76	Solde RRN	0,88		3,50	1,75	6,12	13,39	10,07	0,84	9,30		45,85
	SIR de la DIR	0,59		2,35		6,12	11,38	7,55	0,84	9,30		38,12
80	Solde RRN											
	SIR de la DIR											
Total Solde RRN		4,23		16,18	10,18	26,82	53,82	32,76	16,53	41,66		202,18
Total SIR de la DIR		2,84		10,94	0,93	26,28	44,97	22,65	16,44	40,14		165,19

1.4.3 Exploitation de l'enquête DGPA du 2 août 2005

La DGR a procédé à une exploitation de l'enquête DGPA du 2/08/05 (tableau 8 de l'enquête) pour ce qui concerne le programme RRN (DIR + SMO). Les résultats concernant les 10 départements intéressés par la DIR Nord Ouest sont les suivants :

Dépt		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OPA	Total
14		1,44		1,34	3,89	10,80	16,02	8,88	69,07	10,31	1,59	123,34
27		0,91		3,10	2,65	5,07	11,88	11,03	26,34	7,93	1,00	69,92
28		0,54		0,65	1,99	5,53	3,87	6,87	45,02	2,33		66,80
37		-0,06		0,46	2,16	7,27	0,17	1,40	9,94	1,81		23,15
41				2,07	0,76	2,57	0,95	3,03	0,58	2,56	0,88	13,39
50		-0,05		1,53	1,02	10,97	11,04	11,42	74,74	8,54		119,21
60	calcul théorique restant à la DIR (après SMO et DIR NORD)											
		0,01		0,52	0,06	0,94	3,26	2,01	5,11	3,52	0,63	16,05
61		1,66	0,46	3,85	1,52	1,09	3,93	6,60	15,77	0,35		35,23
76		2,02		5,49	1,95	20,23	20,18	17,03	73,08	16,01	2,13	158,12
80	calcul théorique restant à la DIR (après SMO et DIR NORD)											
		0,76			1,92	2,41	0,85	6,25	25,05		-0,58	36,66
TOTAL		7,24	0,46	19,00	17,92	66,88	72,14	74,54	344,71	53,36	5,64	661,88

1.5 Les ressources dans le domaine des activités support

La méthode retenue par la mission s'appuie sur les effectifs mobilisés en DDE pour les activités support. Ils ont été calculés en exploitant les réponses des DDE à l'enquête RH LOLF ETP 2004. La méthode utilise 3 coefficients en fonction du domaine de fonction support concerné.

Le premier coefficient R1 est au prorata de l'effectif total.

Le deuxième coefficient R2 est assis sur l'effectif dit « informatisable », il s'agit du personnel dont l'exercice du métier au quotidien nécessite l'utilisation d'outils informatiques.

Enfin, R3 est un coefficient pondérant le personnel d'exploitation selon les ratios retenus par la DPSM dans le calcul de la dotation de fonctionnement (Chap. 34-97), soit nombre de personnel hors exploitation + (personnel d'exploitation x 0, 25).

Le tableau suivant indique par domaine de fonction support le coefficient utilisé :

Contentieux	Comptabilité, gestion	Social, syndical	Recrutement, formation	Direction, management, communication	Moyens généraux, immobilier	Informatique, bureautique	gestion du personnel
R1	R2	R1	R1	R1	R3	R2	R1

Ces coefficients calculés pour chaque DDE sont ensuite appliqués aux ETP de la DIR provenant des DDE et donne un effectif de 60.61 ETP dont une partie sera à mutualiser avec principalement la DRE et la DDE du siège de la DIR, mais également pour les activités nécessitant de la proximité avec les autres DRE et DDE.

DDE	A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OPA	Total
14	0,46	0,72	0,00	2,03	0,13	0,75	7,43	0,38	0,25	0,13	12,28
27	0,28	0,39	0,22	1,25	0,00	0,45	4,05	0,45	0,00	0,21	7,29
28	0,37	0,15	0,15	0,80	0,10	0,69	3,41	0,92	0,00	0,00	6,59
37	0,07	0,09	0,00	0,23	0,00	0,06	0,61	0,06	0,01	0,03	1,17
41	0,06	0,08	0,02	0,17	0,02	0,18	0,64	0,14	0,01	0,01	1,33
50	0,51	0,48	0,41	1,54	0,19	0,51	6,32	0,79	0,35	0,32	11,43
60	0,06	0,05	0,01	0,11	0,00	0,08	0,55	0,07	0,00	0,01	0,95
61	0,18	0,29	0,02	0,51	0,00	0,37	1,43	0,14	0,00	0,14	3,07
76	0,60	0,56	0,35	1,32	0,10	1,03	9,23	0,33	0,51	0,11	14,15
80	0,12	0,15	0,05	0,35	0,00	0,16	1,42	0,08	0,02	0,00	2,35
Total Support	2,70	2,95	1,23	8,32	0,56	4,28	35,08	3,37	1,15	0,97	60,61

Il est à noter que cette simulation ne tient pas compte des fonctions du médecin de prévention.

1.6 Le patrimoine immobilier mobilisable hors CEI

Le siège de la DIR Nord-Ouest sera à Rouen. Cependant, après réorganisation, la DRE de Haute-Normandie et la DDE de Seine-Maritime ne disposeront pas de capacités suffisantes de locaux pour accueillir ces services. Par conséquent, une solution est actuellement recherchée par la mission de préfiguration pour trouver des bureaux à louer, à Rouen, près de la cité administrative (cf ci-après).

La même difficulté est rencontrée à Caen, pour le bâtiment de la DDE du Calvados (pierre Heuzé). En effet, après réorganisation, ce bâtiment utilisé par la DRE de Basse-Normandie et la DDE du Calvados ne disposera pas de bureaux suffisants pour accueillir les services de la DIR Nord-Ouest.

De façon générale, les projets d'organisation des DDE conduisent à regrouper au siège un certain nombre de fonctions nécessitant des bureaux pour les agents qu'ils vont accueillir au siège. Cette situation conduit la mission de préfiguration à trouver des solutions pour certaines implantations de la DIR en dehors des sièges des DDE (cas d'Evreux notamment).

2 LES ENJEUX DE LA DIR NORD OUEST

2.1 Management, organisation

Le premier objectif de la DIR Nord-Ouest va consister à réussir le passage, sous son pilotage, des missions de l'entretien, de l'exploitation et de l'ingénierie routière.

Cela va nécessiter de reconstruire et consolider les compétences, de les faire évoluer pour s'adapter aux enjeux dans les différents domaines. Ces compétences devront être cultivées en veillant à la construction de parcours professionnels qualifiants et valorisants en offrant la possibilité de faire carrière dans le domaine des infrastructures routières.

La création d'un nouveau service nécessite de lui donner une identité et d'organiser sur un territoire très vaste les liens hiérarchiques et fonctionnels.

A ce titre, une attention particulière sera portée à la communication, tout particulièrement vers les CEI dont bon nombre seront éloignés des implantations de la DIR.

Il conviendra de développer une nouvelle forme de management en fixant des objectifs formalisés et réalistes, et des responsabilités plus larges compte-tenu des nouvelles échelles du territoire.

La mise en application de la LOLF au 1^{er} janvier 2006 va nécessiter de développer une véritable culture de gestion avec une évaluation des résultats et des outils de rendu-compte.

Pour ce qui concerne les fonctions support, pour des raisons d'efficacité, de professionnalisme et de meilleure utilisation de la ressource, la DIR a vocation à s'inscrire dans les périmètres de mutualisation en veillant à ce que les fonctions soient assurées au mieux pour la satisfaction des utilisateurs qui seront chacun des agents de la DIR.

Au-delà de la mise en place des ses propres instances paritaires (CTPS, CLHS, CLF, CAP pour les agents d'exploitation), l'enjeu est de mettre en place un dialogue social à l'échelle de la DIR.

Enfin, la sécurité, la qualité, la prise en compte de l'environnement devront être présents dans les pratiques quotidiennes et constituer une préoccupation constante de la hiérarchie mais aussi de l'ensemble des agents :

- Sécurité des usagers, mais aussi des agents dont les missions les exposent souvent à des risques professionnels. La fonction animation-sécurité-prévention dédiée à la DIR revêt une importance toute particulière.
- La gestion de la qualité devra être présente dans toute l'organisation, être pilotée et développée sur tous les champs d'activités.
- La prise en compte de l'environnement pour laquelle la DIR devra être exemplaire dans ses pratiques et ses modes de faire.

2.2 La gestion de la qualité

En matière d'ingénierie routière, les objectifs recherchés seront d'améliorer :

- le respect des délais de réalisation des projets et des coûts,
- la qualité technique des projets et notamment une meilleure prise en compte de l'exploitation et de l'entretien dans la conception des projets.

Une démarche qualité sera engagée au niveau de la filière ingénierie routière. Un premier travail sera d'identifier les actions qui ont pu être menées dans les services grands travaux des DDE et dont la mise en œuvre a apporté des améliorations significatives dans la gestion des projets.

Le territoire de la DIR Nord-Ouest étant vaste, et les structures dispersées, il faudra identifier clairement le pilotage de cette démarche, la constitution d'un réseau (partage de l'information sur les actions engagées) entre les Services d'Ingénierie Routière (SIR), et les relais dans chaque SIR.

En matière d'entretien et d'exploitation, il s'agira de promouvoir et développer les démarches qualité dans les districts et CEI. Il sera utile de s'appuyer sur ce qui a déjà été fait dans certaines subdivisions autoroutières et dans les Parcs de la zone de la DIR Nord-Ouest, qui sont en général les plus avancés sur ces questions. Une évaluation sera faite des prestations que les Parcs peuvent assurer en la matière pour le compte de la DIR, en fonction des compétences de qualificateurs disponibles.

2.3 Le développement du réseau

Les opérations majeures à réaliser dans les prochaines années :

- en Basse Normandie, différentes opérations sur l'agglomération de Caen, la mise aux normes autoroutières de la RN 13 entre Caen et Cherbourg, la mise à 2x2 voies de la RN 174 entre Saint Lô et la RN 13, la déviation d'Avranches, la RN 175 entre Pontaubault et Pontorson, la construction de l'A88 sur la partie hors concession, et la mise aux normes de la section Caen – Falaise ; la mise à 2x2 voies de sections de la RN 12 à l'est et à l'ouest d'Alençon.
- en Haute-Normandie, l'achèvement du 6^{ème} franchissement de la Seine à Rouen et ses raccordements aux réseaux de VRU sur les deux rives, le contournement Est de Rouen, l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 27 entre Manéhouville et Dieppe ainsi que l'aménagement de la RN 31 entre Rouen et Gournay en Bray (comprenant notamment la déviation de Gournay en Bray) et également la RN 13 dans l'Eure (déviation sud-ouest d'Evreux et mise à 2x2 voies entre Evreux et Chauffour), la RN12 et la mise aux normes autoroutières de la RN154.
- en Picardie, la fin des travaux de la déviation de Beauvais sur la RN 31.
- en Région Centre, la mise à 2x2 voies de la RN 154 entre Allaines (A10), Chartres et Dreux ; ainsi que de la RN 12 entre Dreux et Nonancourt et sans doute des aménagements qui restent à définir sur la RN10.

Les opérations relatives aux autoroutes concédées n'ont pas été citées dans la mesure où l'hypothèse a été faite que les missions correspondantes ont vocation à être réalisées par le CETE.

Ce plan de charge est marqué par quelques incertitudes liées :

- à des décisions à prendre en matière de mise en concession. Cela concerne d'abord l'autoroute A 88 mais aussi la RN 154 voire le contournement Est de Rouen.
- à plusieurs opérations importantes qui ne sont pas encore sous DUP (contournement Est de Rouen, RN 154, RN 27, RN 31, RN13 entre Evreux et Chauffour).

En terme de volume d'investissement, la DRE Basse Normandie estime à 600 millions d'euros les prévisions pour le plan 2007-2013 et un montant équivalent pour le plan suivant. Ces investissements sont à comparer à celui du CPER actuel qui est de 719 M€.

Pour la Haute-Normandie, la DRE estime le montant des investissements aux alentours de 430 M€ pour la période 2007-2013 (à comparer aux 507 M€ pour l'actuel CPER).

Les montants relatifs à la Région Centre sont estimés par la DRE à 700 M€ couvrant les deux plans à venir (2007-2020). Ce montant comprend environ 100 M€ pour l'achèvement des opérations du contrat de plan actuel qui sera loin d'être terminé à l'horizon fin 2006 dans le département d'Eure et Loir qui concentre une grande partie des investissements (RN12 et 154). A titre indicatif, le montant du CPER 2000-2006 pour le département de l'Eure et Loir est de 102 M€.

La DGR a procédé également à une estimation du plan de charge pour ces trois régions. Les montants auxquels elle aboutit sont sensiblement inférieurs ou plus exactement le calendrier de réalisation est plus étalé (1 500 M€ en montant d'opérations travaux pour les deux prochains contrats de plan).

Le recensement des opérations ordonné par département et par itinéraire pour le prochain contrat de plan des régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Centre figure en annexe. Le planning des opérations des deux prochains CPER pour les régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Centre se trouve en annexe.

L'organisation à mettre en place sera suffisamment évolutive et devra permettre de professionnaliser les équipes, de créer de véritables pôles de compétence de mettre en œuvre des procédures qualité, et de garantir le respect des délais et des coûts contractualisés avec les Services de Maîtrise d'Ouvrage sans négliger la présence d'équipes travaux suffisamment proches des opérations à réaliser.

2.4 La sécurité routière

Les statistiques fournies par l'ONISR (voir tableau ci-dessous), dont on peut disposer actuellement, ne permettent pas de distinguer, pour chaque département, les accidents sur futur RRN et sur RNIL. En revanche, l'étude exhaustive qui doit être fournie par les DDE à la DIR comprendra un volet très détaillé sur l'accidentologie (notamment les taux des sections) et situera les zones d'accumulation d'accidents corporels.

Les données de l'ONISR, concernant l'indice d'accidentologie locale (IAL), sur le territoire de la DIR Nord-Ouest sont les suivants (extrait du bilan 2004) :

DDE	IAL RN	Rang RN	IAL AR	Rang AR
14	0.59	8	0.46	3
76	0.66	12	0.97	30
50	0.76	15		
27	1.05	41	1.20	49
80	1.08	43	0.98	31
61	1.10	47		
60	1.31	57	1.08	38
28	1.33	58	1.55	62
41	1.21	64	1.44	50
37	1.55	70	0.83	21

Au-delà du traitement ponctuel de certaines zones d'accumulation (qui sont normalement en voie de disparition compte tenu des aménagements de sécurité nombreux qui ont été réalisés ces dernières années), un des objectifs prioritaires de la DIR Nord-Ouest en matière de sécurité routière sera le traitement des abords des routes : élimination des obstacles latéraux, et protection de ceux qui ne peuvent être supprimés, création de bandes dérasées multifonction, conventions avec les concessionnaires pour la suppression des poteaux potentiellement dangereux, remplacement systématique des têtes de buses non homologuées.

2.5 Entretien et réparation du patrimoine

Certains travaux seront nécessaires à la mise à niveau du patrimoine routier, plus particulièrement dans les domaines :

- systèmes d'assainissement
- dispositifs de retenue
- clôtures
- éclairage public
- BAU et bandes stabilisées.

Les éléments fournis par les DDE dans le cadre de l'étude exhaustive permettront de cerner de plus près les volumes financiers correspondants. Il est évident qu'il faudra, compte-tenu de l'ampleur, programmer ces travaux de mise à niveau sur plusieurs années, en commençant par ceux dont l'impact sur l'environnement et la sécurité semble le plus fort.

Des interventions assez lourdes de réparation sont à envisager dans un avenir assez proche, qui conduiront à développer les capacités en ingénierie de réparation. Sont concernés : le viaduc de Calix à l'entrée de Caen, le pont canal de Carentan, les remblais de la RN 13 dans la traversée des marais d'Isigny, etc.

Par ailleurs, une réflexion est à mener sur le thème « entretien et exploitation des VRU », afin de définir des modalités d'intervention compatibles avec les trafics très élevés. Les conditions du recours au travail de nuit devront ainsi être définies précisément.

De façon générale, une réflexion devra être menée sur la prise en compte de l'environnement et la mise en œuvre de pratiques favorables au développement durable dans les tâches d'entretien. Il s'agira par exemple :

- pour l'entretien des dépendances : de la mise en œuvre de politique d'entretien des dispositifs d'assainissement en cohérence avec les engagements pris par l'Etat lors de la réalisation des opérations (entretien des bassins de rétention/décantation/piégeage, vérification du respect des normes concernant les rejets dans le milieu naturel), des accotements (politique de fauchage adaptée, utilisation des produits phytosanitaires etc.) ;
- pour l'ensemble des déchets générés par les tâches d'entretien (déchets verts, boue de curage, matériaux de chaussée, etc.) : mise en œuvre d'une politique de tri et de recyclage de ces déchets.

2.6 Exploitation

La DIR Nord-Ouest est confrontée, en matière d'exploitation, à des problèmes variés.

Tout d'abord des problèmes d'agglomération, à Caen et Rouen, où l'on relève des trafics élevés, cause d'encombres récurrents aux heures de pointe matin et soir. Sur Rouen, la situation est d'autant plus difficile qu'il n'existe pas de contournement. De plus, le port de Rouen, pôle de trafic important, génère un flux de marchandises sur des voies urbaines, proches du centre ville. La gestion du tunnel de la grande Mare, sur la RN 28, qui relie le plateau Nord Est de Rouen à la ville, demande des mesures d'exploitation et de surveillance particulières : long de 1 542 m, cet ouvrage à 2x2 voies, construit en 1992, assure en effet le transit de 39 000 véhicules/jours, dont un trafic de matières dangereuses nécessitant une surveillance 24 h sur 24.

La DIR Nord-Ouest est par ailleurs traversée par un certain nombre d'axes de grand transit sur lesquels se combinent les circulations quotidiennes souvent importantes aux abords des agglomérations, des flux de transport de marchandise sur grandes distances, et les trafics saisonniers lors des week-end de vacances. C'est en particulier le cas de l'autoroute des Estuaires entre Abbeville et Avranches qui emprunte à la fois des axes gérés par la DIR Nord-Ouest (A28-BP de Caen-A84) et des autoroutes concédées A29 et A13. L'objectif affiché est d'apporter aux usagers un niveau de service aussi homogène que possible sur ce type d'itinéraire.

Enfin, la DIR Nord-Ouest est traversée par la liaison A10 – A11 – A13, qui présente l'avantage de permettre un contournement ouest de la Région Parisienne, mais qui est actuellement encore constituée de sections très hétérogènes des RN12 et 154, dont certaines à 2x1 voies.

En matière d'information aux usagers, l'enjeu est de combiner, en ayant recours aux outils les mieux adaptés, une information pour le grand transit, qui s'adresse toute l'année aux PL et plus ponctuellement, lors des grandes migrations, aux vacanciers, et une information temps réel très réactive, aux abords des grandes agglomérations, pour améliorer la fluidité et la sécurité aux heures de pointe. Actuellement le réseau est globalement sous-équipé en PMV.

La gestion du trafic devra s'appuyer sur le maillage potentiel que représente le réseau autoroutier de la région, dont le potentiel sera encore multiplié avec les mises en service d'A28 entre Rouen et Alençon et A88 entre Caen et A28. Une réflexion sera à mener sur les moyens d'alerte rapides sur les sections les plus chargées ou dangereuses (vidéo surveillance, DAI, stations de comptages) afin de minimiser les délais d'intervention.

En matière de viabilité, certaines sections de l'autoroute A84 ont été le lieu, ces dernières années, de difficultés importantes, en période de neige (forts cumuls dus à la géographie) ou même de verglas (sensibilité des enrobés drainants demandant des traitements appropriés).

Enfin, sur les agglomérations de Rouen et Caen, des réflexions sont en cours ou vont être lancées prochainement entre les différents gestionnaires pour coordonner l'exploitation des réseaux, promouvoir les déplacements multimodaux, donner de l'information aux usagers en temps réel, voire pour préparer leurs déplacements. Si la DIR n'a pas vocation à piloter ces démarches, elle sera néanmoins impliquée en collaboration avec les DDE, sur les domaines de l'information en temps réel et de la coordination des mesures d'exploitation.

2.7 La gestion de crise

La DIR Nord-Ouest sera concernée par la gestion de crise, en tant que gestionnaire de réseaux. Elle devra apporter ses compétences et ses moyens opérationnels. Cependant les DDE assureront toujours l'interface entre le préfet et les gestionnaires de réseaux, y compris la DIR, et joueront le rôle de conseiller technique auprès du Préfet avec l'appui de la DIR. Par ailleurs, dans son fonctionnement au quotidien, la DIR mettra en place l'organisation suivante pour pallier les besoins d'intervention d'urgence en dehors des heures de service : un cadre de permanence et des équipes d'astreintes, le cadre ayant autorité pour mobiliser les moyens nécessaires. Ces dispositions permettront également de répondre aux sollicitations pendant les périodes de gestion de crise.

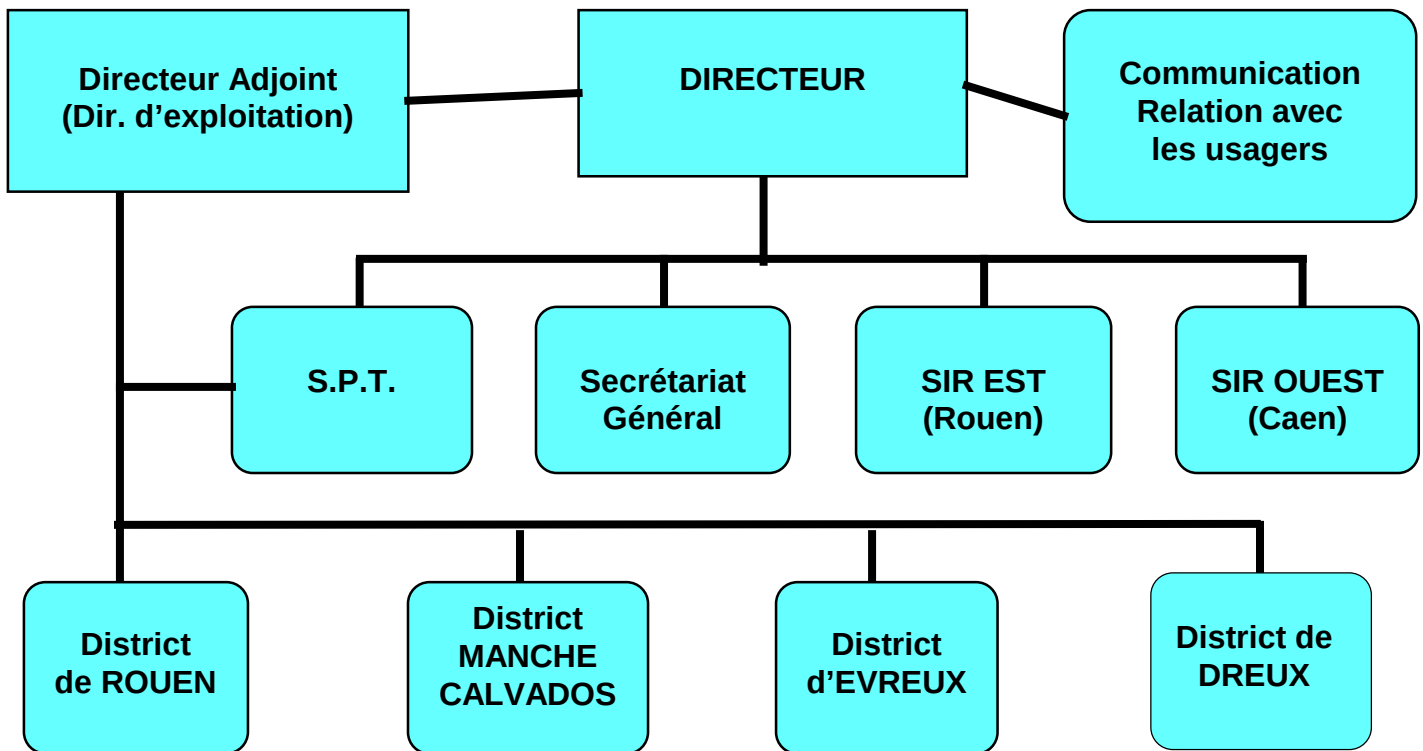
D'une manière générale, les DDE ont vocation à être l'interlocuteur des Préfets et le relais de la DIR concernant :

- la gestion de crise,
- le pouvoir de police de la circulation,
- la gestion des prérogatives liées aux routes à grande circulation et aux transports exceptionnels.

Une réflexion devra être engagée entre la DIR et les DDE pour définir de façon détaillée les relations et les modes de fonctionnement. Il s'agira notamment de préciser les circuits d'informations concernant les incidents, les chantiers perturbants et les conditions de circulation pendant la viabilité hivernale.

3 LE PROJET D'ORGANISATION DE LA DIR NORD-OUEST

3.1 L'organigramme général de la DIR Nord-Ouest



Légende: S.P.T. : Service des Politiques et des Techniques
S.I.R. : Service Ingénierie Routière

3.1.1 Le siège

3.1.1.1 La Direction

La direction comprendra, outre le directeur de la DIR, un directeur adjoint chargé de l'exploitation et une unité chargée de la communication et des relations avec les usagers.

Les services du siège seront composés d'un secrétariat général, et d'un service fonctionnel : le service des politiques et des techniques.

Le directeur et les services du siège seront basés à Rouen dans des locaux en location qui sont actuellement recherchés en privilégiant une implantation à proximité de la cité administrative.

3.1.1.2 L'unité communication et relation avec les usagers

Cette unité sera chargée de la communication vers les usagers (sur les thèmes de l'entretien et l'exploitation du réseau, l'information routière, les chantiers routiers), les agents de la DIR Nord-Ouest (communication interne), les partenaires extérieurs (compte-rendu et présentation de l'activité). La communication sur les opérations d'investissement est du ressort des SMO, de même que la concertation et l'information en phase études.

Cette cellule permettra à la DIR Nord-Ouest d'être au plus près des usagers, par une écoute et une veille qui lui permettront d'intervenir rapidement en cas de besoin. La politique de communication qui

L'unité communication aura également pour mission d'administrer et de faire vivre un journal interne et les sites intranet et internet de la DIR Nord-Ouest, en s'appuyant si nécessaire, dans le cadre de la mutualisation sur les moyens support, et sur les experts du réseau équipement.

La DIR a vocation à entrer dans le périmètre de mutualisation des services déconcentrés du ministère de l'Équipement. Cette mutualisation se fera, de façon privilégiée, avec le pôle de mutualisation de la DRE, siège de la DIR, mais également lorsque la proximité le nécessite et que cela paraît pertinent, avec les autres DRE et même les DDE. La mission de préfiguration a mené une réflexion lui permettant de proposer l'organisation de son propre secrétariat général. La DIR devra s'appuyer sur un noyau dur d'activités support pour réaliser l'ensemble des missions qui lui sont confiées et atteindre les objectifs qui lui sont fixés.

Le secrétariat général, dont l'encadrement sera assuré par un A+, aura pour mission la prévision et la gestion de l'ensemble des moyens humains, financiers et immobiliers affectés à la DIR et d'apporter l'appui logistique nécessaire pour permettre aux différentes unités opérationnelles de réaliser leurs missions dans des conditions et avec les moyens les mieux adaptés.



Pour assurer sa mission, le secrétariat général sera constitué de 6 unités :

- La gestion des ressources humaines

Le pôle ressources humaines assurera la gestion des compétences, la gestion des effectifs et de la masse salariale. Il centralisera et suivra la gestion administrative et financière de toutes les catégories de personnel en lien avec les pôles de mutualisation : l'évaluation et la notation, les promotions et les bonifications et les régimes indemnitaires.

Il aura en charge la préparation des CAP des personnels d'exploitation, le CTPS et le dialogue social. Il préparera et organisera les instances paritaires de la DIR Nord-Ouest.

Concernant la gestion et le management des compétences, il aura pour mission l'élaboration et la mise en place du plan de formation après recensement des besoins. Il prendra notamment en charge toutes les spécialités des métiers de l'exploitation. Il aura un rôle d'interface entre les services (DDE, CIFP, etc.) pour la diffusion des actions de formation et le recrutement (concours Agents d'Exploitation).

L'intervention du médecin de prévention et des assistantes sociales devra permettre d'assurer un service aux agents, de proximité. Il pourrait se situer dans les DDE. En revanche, le siège de la DIR devra être informé sans délai des problèmes liés au service. Pour cela, il sera prévu une coordination qui pourrait être assurée par le médecin et une assistante sociale proches du siège de la DIR.

- La commande publique et la comptabilité

Cette unité aura pour mission de définir et de suivre l'application de la politique de la commande publique de la DIR ainsi que l'assistance et le contrôle qualité des DCE et projets de marché. La comptabilité devra assurer les fonctions dans le cadre de la LOLF, notamment le niveau 1 de la comptabilité de l'ordonnateur.

Dans ce domaine d'activités, il faut distinguer deux niveaux de responsabilité :

- L'ingénierie routière pour laquelle la DIR Nord-Ouest est prestataire de service des SMO qui sont UO (Unité opérationnelle) et PRM (personne responsable des marchés). La DIR devra conserver un suivi financier des opérations qui lui seront confiées. Ce suivi pourrait se faire au moyen d'INFRAWIN3.
- L'entretien et l'exploitation, domaines pour lequel la DIR sera à la fois PRM et UO. Plusieurs raisons conduisent à préférer le maintien du niveau 1 de comptabilité au secrétariat général de la DIR Nord-Ouest, en plus des niveaux 2 et 3 :
 - ⇒ La DIR aura un budget important à gérer
 - ⇒ Les dernières informations relatives à la mutualisation des moyens en matière de comptabilité de niveau 1 laissent entendre que la mutualisation entraîne la délégation de gestion, ce qui pour la DIR n'est pas souhaitable.
 - ⇒ Pour garder des relations directes avec les services de la Trésorerie Générale dans un souci d'améliorer la qualité des dossiers et respecter les délais de paiement.

Pour ces deux domaines d'activité, à savoir l'ingénierie, d'une part et l'entretien – exploitation, d'autre part, la DIR Nord-Ouest devra disposer de compétences liées aux marchés publics. Les différentes unités opérationnelles devront rédiger des DCE parfois complexes notamment dans le domaine de l'ingénierie. Il est important qu'elles puissent s'appuyer sur une compétence marché de proximité qui bénéficiera en plus de la connaissance réglementaire, de l'expérience du terrain au travers des relations avec les entreprises, d'une part et des services de la Trésorerie Générale, d'autre part. Cependant, il est tout à fait important qu'il existe un niveau d'expertise mutualisé dans ce domaine sur lequel la compétence de proximité pourra s'appuyer.

- Le contrôle de gestion LOLF

Cette unité assurera le contrôle de gestion, la gestion des moyens financiers, le dialogue de gestion, le suivi des indicateurs, les comptes-rendus et bilans. Les missions restent à préciser dans le cadre de l'application de la LOLF.

- Sécurité prévention

Cette unité gèrera toutes les problématiques liées à l'hygiène de vie, la sécurité du travail et la prévention des accidents et assurera la préparation des CLHS, le management de la prévention relevant de la responsabilité du directeur de la DIR Nord-Ouest. Elle aura également une mission de veille réglementaire, d'animation et de formation. Cette mission sera assurée en étroite collaboration avec le médecin de prévention et l'assistante sociale. Elle bénéficiera également d'un relais identifié pour chaque district et de correspondants dans les CEI. En effet, pour répondre à une inquiétude exprimée par les représentants du personnel, l'organisation de la sécurité prévention a été modifiée. Au lieu d'un correspondant fonctionnel dans chaque district, une nouvelle réflexion va être lancée pour examiner les possibilités de mutualisation avec certaines DDE, proches des districts, pour l'ASP, avec un ASP coordonnateur au siège de la DIR.

Les personnels d'exploitation sont, de par leurs missions, des agents particulièrement exposés aux risques de toutes natures. Ils représenteront plus de 60% du personnel de la DIR Nord-Ouest. Il est donc indispensable qu'ils bénéficient d'une compétence de proximité en matière de prévention d'hygiène et sécurité. Ce pôle pourrait intervenir auprès des autres services de l'Équipement situés sur sa zone géographique dans le cadre de la mutualisation.

Il est difficile de prédéfinir le grade requis pour les ASP. Il dépendra du profil, de la compétence et de la motivation des candidats. Ce poste a été ouvert aux agents de catégories B et C, comme le prévoit la réglementation.

- Le contentieux et les affaires juridiques

Cette unité aura principalement pour mission le conseil et l'assistance des différents services de la DIR Nord-Ouest et la gestion des dossiers des accidents de circulation et les indemnisations. Le contentieux courant pour les marchés publics et les dommages de travaux publics sera assuré par cette unité.

La DIR Nord-Ouest aura besoin d'une compétence de proximité pour régler les litiges simples liés à ses missions spécifiques. Par contre, elle devra pouvoir s'appuyer sur un niveau d'expertise pour les contentieux lourds. Ce niveau d'expertise dans le domaine juridique pourrait être mutualisé.

- Les moyens généraux, l'immobilier et l'informatique

La réduction du noyau de la DIR a conduit à modifier l'organisation initiale des activités du secrétariat général. Notamment l'activité informatique du noyau dur est réduite et regroupée avec les moyens généraux. Cette réduction sera compensée par un appui plus important attendu du pôle mutualisé à la fois au siège de la DIR et dans les autres DDE de sa zone.

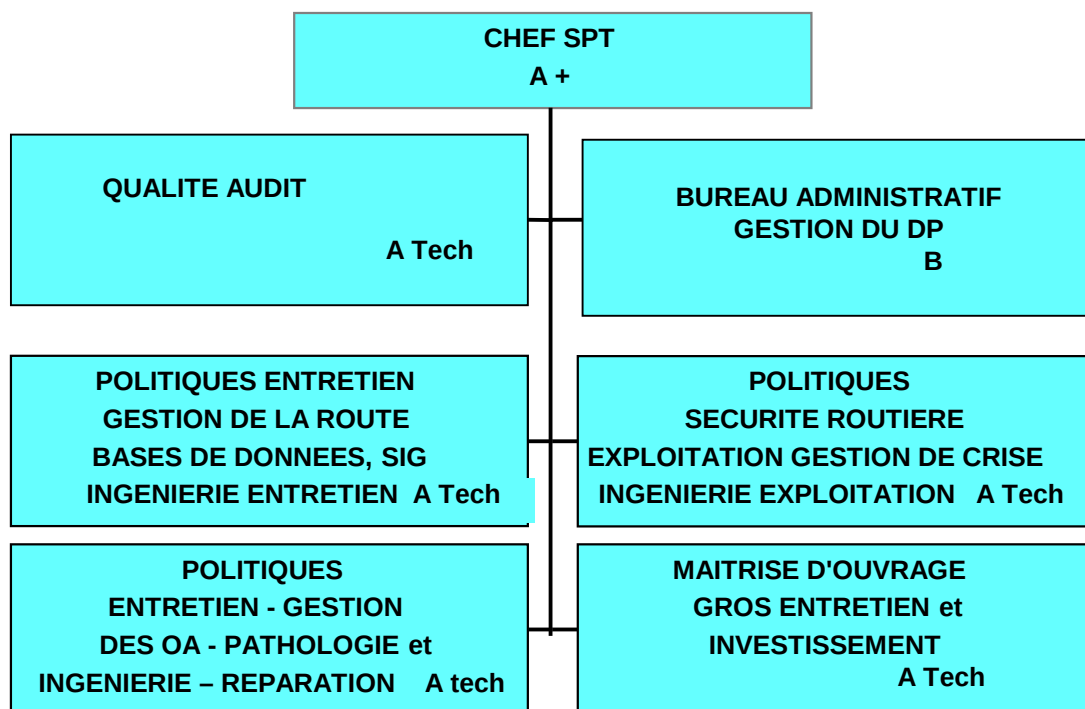
Cette unité aura pour mission le recensement des besoins matériels et divers équipements informatiques, en fournitures, matériel divers, vêtements de travail et divers équipements. Il assurera le suivi financier, la gestion et l'entretien du patrimoine immobilier.

Parmi les nombreuses tâches qu'assureront les moyens généraux, tâches qu'il sera nécessaire de regarder plus dans le détail pour définir ce qui doit être conservé en appui à la DIR et ce qui peut être mutualisé, une mission peut déjà être signalée : la gestion du patrimoine immobilier.

La DIR Nord-Ouest occupera un patrimoine immobilier important même si elle a le souci de regrouper ses unités le plus possible. Il est aujourd'hui prévu une trentaine de sites répartis sur 10 départements. Le logiciel GPI (Gestion du Patrimoine Immobilier) qui recense l'ensemble du patrimoine du ministère et permet de tenir à jour l'état de ce patrimoine sera utilisé pour effectuer le suivi des coûts de maintenance et les demandes de crédits pour les loyers et les travaux d'entretien.

3.1.1.4 Le Service des Politiques et des Techniques

Le Service des Politiques et des Techniques (SPT) aura en charge la définition des politiques et le suivi de leur mise en œuvre par les districts, dans les domaines de l'exploitation, de la sécurité, de la gestion et de l'entretien du réseau, et assurera un rôle d'appui technique.



Il sera constitué de six cellules :

- un bureau administratif- gestion du Domaine Public

Cette cellule sera chargée de la gestion et du fonctionnement administratif du service. Elle aura pour mission particulière d'assister tant le chef du service que les chefs d'unité dans la gestion des ressources humaines des différentes unités du SPT. Ce bureau aura également un travail important à accomplir concernant la régularisation de la gestion du domaine public pour les opérations d'investissement finalisées depuis de nombreuses années (gestion des délaissés, bornage, conventions d'entretien, délimitation du domaine public, etc.) pour les régions Haute-Normandie et Centre. Enfin, cette cellule sera par ailleurs un pôle d'expertise pour les questions relevant de la gestion du domaine public routier en appui aux districts : autorisations et permissions de voirie, réglementation sur la publicité, etc..

- qualité audit

Cette cellule sera chargée de l'animation de la politique qualité telle qu'elle aura été définie pour la DIR. Sa mission sera d'assister méthodologiquement les unités de la DIR Nord-Ouest afin de mettre en place dans l'ensemble des filières (ingénierie routière, entretien et exploitation de la route) un système qualité. Un premier bilan devra être dressé rapidement du point d'avancement de ce type d'actions dans les unités qui seront rattachées à la DIR Nord-Ouest car des procédures sont déjà en cours dans plusieurs DDE de la zone.

Cette unité assurera également des missions d'audit en liaison avec les autres DIR, voire avec certains Parcs de la zone, qui au moins dans leur configuration actuelle, sont déjà formés et opérationnels sur ce type de prestation.

- politiques de l'entretien et gestion de la route

Cette cellule définira la politique et les niveaux de service en matière d'entretien des chaussées et dépendances. Elle développera les outils d'analyse de l'activité (suivi des coûts), et de connaissance du patrimoine (banques de données et SIG), et établira la programmation des travaux d'entretien

courant et de réhabilitation. Elle mettra au point les méthodes de travail en collaboration avec les districts et définira précisément le rôle de chacun.

Cette cellule développera les documents d'organisation dont la déclinaison locale sera confiée aux districts pour l'entretien des chaussées et dépendances (vertes et bleues).

Elle conduira la réflexion sur la prise en compte, dans nos modes d'intervention, de pratiques respectueuses de l'environnement et favorables au développement durable. Elle sera chargée de promouvoir des solutions innovantes en matière de techniques routières, et de piloter les expérimentations.

- politiques d'entretien et de gestion des Ouvrages d'Art

Cette cellule assurera la gestion de la base de données OA (LAGORA) pour l'ensemble de la DIR Nord-Ouest à partir des éléments récupérés auprès des DDE et/ou renseignés par les districts. Elle sera responsable de la politique de suivi des ouvrages et de la programmation des visites IQOA et des inspections détaillées.

Elle sera responsable de la programmation triennale des études et réparations, dans le cadre du programme géré par la DGR.

En fonction de la complexité des interventions elle organisera les collaborations avec les districts, le pôle Ouvrages d'Art du SIR de Rouen, voire avec le CETE. Elle animera un réseau de correspondants OA dans les districts.

- politiques sécurité routière et exploitation

Cette cellule sera chargée de l'administration de la base de données accidentologie à partir de laquelle elle produira les analyses et diagnostics en matière de sécurité routière. Elle sera donc l'interlocuteur des DDE.

Elle réalisera les études conduisant aux propositions d'aménagements de type ASIL ou PRAS, la maîtrise d'œuvre chantiers étant assurée par les districts. Elle reprendra le programme SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) en récupérant dans un premier temps les analyses et études en cours dans les DDE. Le chef du SPT sera le chef de projet de la démarche SURE chargé de l'animation et du suivi de l'avancement de ce projet au sein de la DIR Nord-Ouest.

Elle animera la politique de sécurité routière pour l'ensemble de la DIR, que ce soit pour l'investissement, l'entretien ou l'exploitation de la route. Elle élaborera une démarche qui s'apparentera au projet « Management des pratiques et Sécurité Routière » suivi par la DSCR avec la rédaction d'un plan pluriannuel d'actions de Sécurité routière.

Des agents de cette cellule devront être formés aux fonctions d'auditeurs CSPR (Contrôle de Sécurité des Projets Routiers) et d'enquêteurs « comprendre pour agir » (ECPA). On s'appuiera également sur des agents formés dans les districts pour ECPA et dans les SIR (notamment les chefs de pôle et les adjoints), pour la démarche CSPR.

La cellule assurera un rôle d'expert en équipements de sécurité et d'exploitation pour le compte des districts et des SIR.

Elle travaillera à la définition des niveaux de service en exploitation, élaborera les documents d'orientation type PGE et la politique de déploiement des équipements dynamiques ; elle assurera la programmation des investissements. Elle passera les marchés dans le domaine des équipements : acquisition, installation et maintenance. Elle définira la politique de gestion des équipements et développera les banques de données nécessaires, en liaison avec les districts.

Cette cellule gérera les données de trafic et assurera l'administration de la base SIREDO. Elle sera consultée pour avis sur les dossiers d'exploitation.

Elle assurera les bilans à 6 mois et 3 ans sur les infrastructures neuves. Cette cellule a vocation à être sollicitée pour assurer le contrôle qualité interne des projets établis par les Services d'Ingénierie Routière.

Elle sera chargée de l'élaboration des Plans de Gestion de Trafic en liaison avec les districts et autres services des gestionnaires locaux. Elle assurera de même l'élaboration des DOVH (Document d'Organisation de la Viabilité Hivernale) et passera les contrats avec un fournisseur de données météorologiques.

Elle animera la coordination des CIGT, organisera la veille qualifiée pour l'ensemble de la DIR Nord - Ouest, et assurera les relations avec les autres DIR. Les CIGT seront en liaison directe avec le CRICR de Rennes et les autres partenaires (gestionnaires, police, gendarmerie) pour l'information « temps réel » et « temps différé » (accidents, incidents, conditions de circulation, etc.), cette cellule étant également destinataire de l'information.

Elle représentera la DIR Nord-Ouest dans les phases d'élaboration des différents plans de gestion de crise (en complémentarité des districts) et, en temps de crise, sera un appui pour les districts. Elle sera chargée de la rédaction et de la gestion des documents formalisant les relations entre services en temps de crise.

- maîtrise d'ouvrage des opérations de gros entretien et réparation

Cette cellule assurera la Maîtrise d'ouvrage des opérations de gros entretien et de réparation dont la maîtrise d'œuvre sera assurée par un SIR. Elle en assurera la gestion et le suivi budgétaire. Elle assurera également la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement à chaque fois que cette mission sera confiée à la DIR par les SMO (cas des opérations ne modifiant pas les fonctionnalités de la voie).

Cette cellule assurera la gestion des crédits d'entretien et d'exploitation. Elle sera, à ce titre, unité comptable de niveau II pour la DIR dans ce domaine et unité comptable de niveau III, par exemple pour la liquidation des dépenses sur des marchés couvrant le territoire de plusieurs districts.

Les responsables des cellules « politique entretien de la route », « ouvrages d'art » et « sécurité routière, exploitation » seront assistés d'un adjoint de niveau B+.

3.1.2 L'organisation de l'exploitation et de l'entretien

3.1.2.1 Les principes d'organisation

L'exploitation et l'entretien seront organisés sur trois niveaux : une direction de l'exploitation, des districts et des Centres d'Entretien et d'Interventions.

Les CEI sont chargés des missions opérationnelles d'entretien et d'exploitation, mais peuvent également leur être confiées des tâches de direction et d'exécution des travaux de modernisation et grosses réparations de leur réseau. La définition des tâches d'entretien à réaliser en régie (maintenance de la signalisation, entretien des dépendances, entretien des ouvrages d'art, etc.) résultera d'une analyse qui sera à mener et qui prendra en compte les spécificités du réseau concerné.

Les districts assureront les missions de gestion de la route, de pilotage et d'encadrement des CEI, ainsi que les fonctions de maîtrise d'œuvre dans les domaines gestion, entretien et exploitation. Leur sont rattachés les CEI, dont ils organisent et pilotent l'activité, et le cas échéant le CIGT (pour Rouen et Caen). Les responsables de districts seront les interlocuteurs, pour la DIR Nord-Ouest, des Préfets de département, des DDE, des autres services de l'Etat, des collectivités, pour les questions d'exploitation et en particulier pour la préparation et la gestion de crise.

Les districts seront organisés autour des quatre fonctions suivantes :

- la Gestion de la Route (gestion du domaine public routier) et l'organisation, de la programmation et de la gestion financière de l'entretien des chaussées, dépendances, et ouvrages d'art, la mise en œuvre de la politique sécurité routière définie par le SPT,
- la coordination des CEI, chargée de l'animation des CEI, de leur pilotage, de la coordination des actions et de la mutualisation des moyens, la maîtrise d'œuvre des travaux d'entretien, ainsi que l'élaboration des PEVH,
- l'ingénierie et la gestion de trafic : missions assurées par le CIGT qui traitera des questions d'exploitation, d'équipements, de sécurité routière, de gestion de crise et de veille qualifiée,
- la fonction administrative et comptable : chaque district ou antenne aura une unité comptable de niveau 3, et assurera les fonctions personnel lié à la proximité (feuilles de travail, congés, etc.).

Le service fonctionnel responsable de la filière entretien exploitation est le SPT.

3.1.2.2 Les districts et les CEI

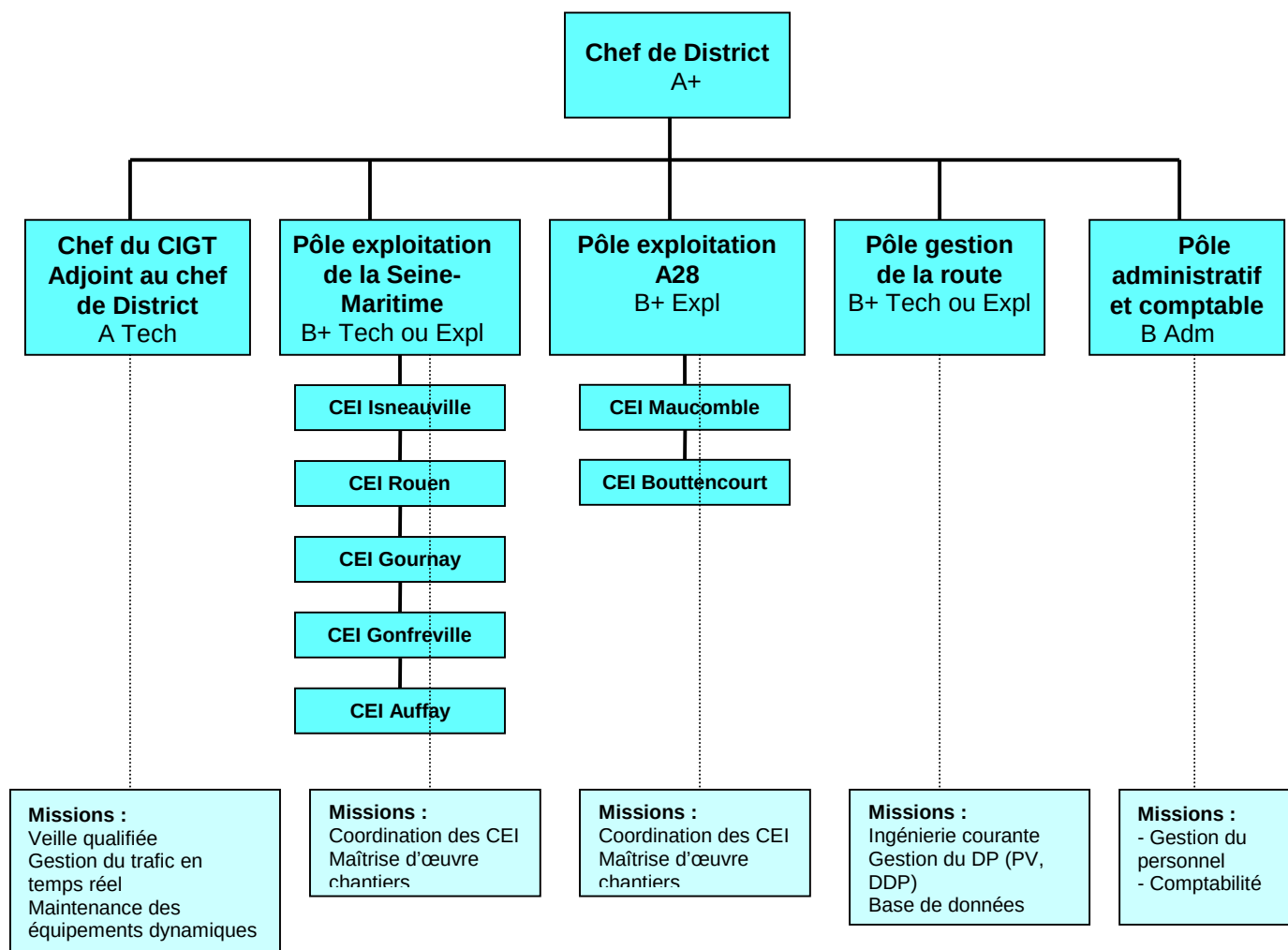
La DIR Nord-Ouest disposera de quatre districts situés à Rouen, Dreux, Evreux et Caen. Le district Manche-Calvados, dont le siège sera à Caen, disposera de deux antennes, l'une à Caen et l'autre à St-Lô. De 3 à 7 CEI seront rattachés à ces districts ou antennes.

Le positionnement des CEI est basé sur les principes évoqués dans le rapport du Directeur des Routes au Ministre en date du 31 mars 2004 :

- les CEI couvrent une section de 60 km en moyenne, ce linéaire pouvant être diminué pour les sections en zones urbaines ou spécifiques et augmenté pour les sections interurbaines sans contrainte particulière ;
- les CEI construits récemment sur des voies restant nationales sont conservés.

3.1.2.2.1 Le District de Rouen

Ce district, compte tenu de l'importance des voies à gérer et des problèmes d'exploitation, sera confié à un cadre A+. Le CIGT de Rouen lui sera rattaché.



Il interviendra sur le réseau situé essentiellement sur le département de la Seine Maritime et en partie sur la Somme pour l'A28 et l'Oise pour la RN31. 7 CEI lui sont rattachés :

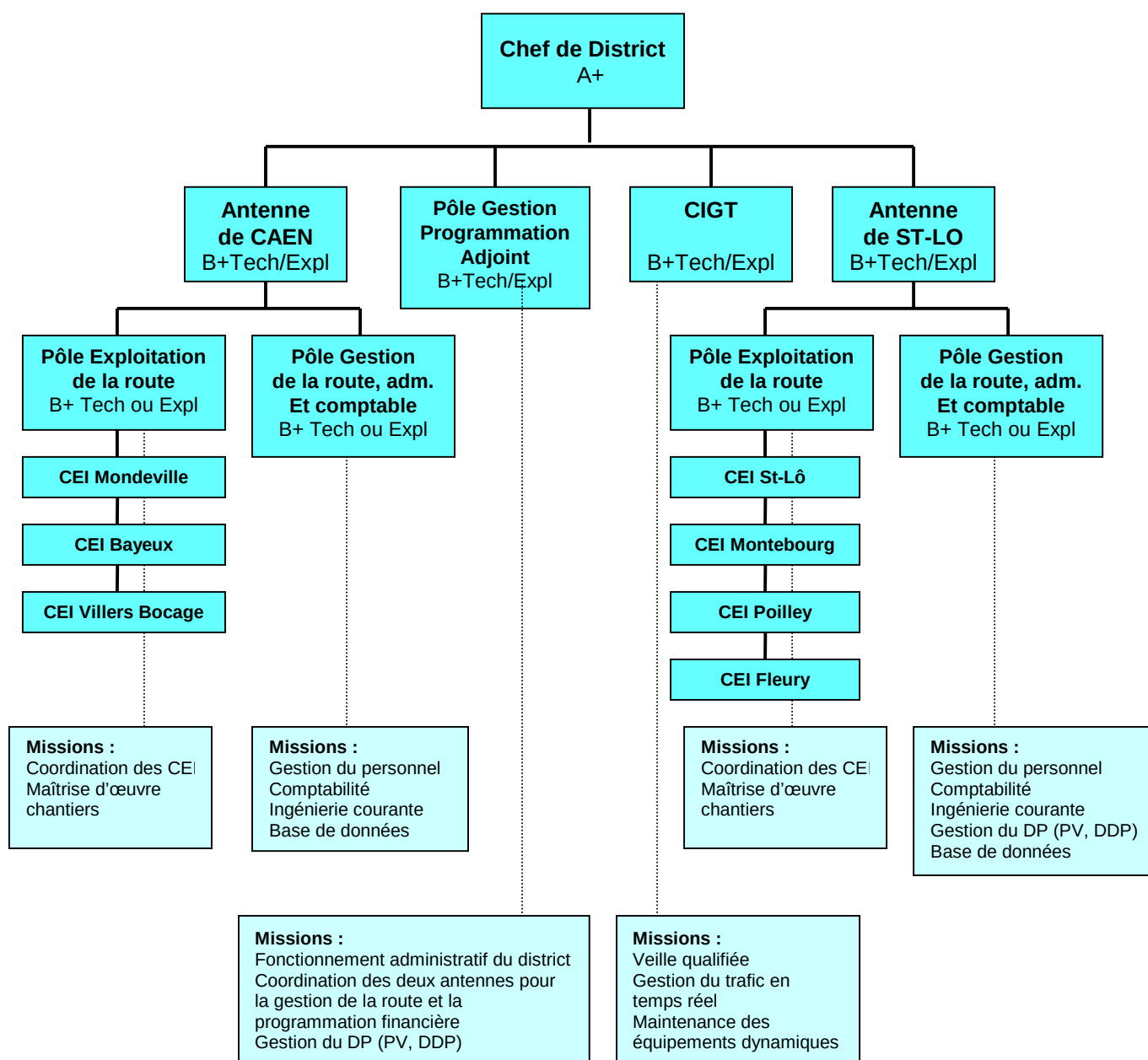
- un CEI à Rouen pour la RN15 dans l'agglomération, les autoroutes A150 et A151 et les RN 138 et 338 ;
- l'A28 dispose aujourd'hui de trois CEI à Bouttencourt (80), Maucomble (76) et Isneauville (76). Celui d'Isneauville, particulièrement bien positionné par rapport au tunnel sous la Grand-Mare, sera chargé, outre de son réseau actuel, des 15 km de la RN 31 au départ de Rouen. Conçu comme un centre secondaire, le CEI de Maucomble est récent et bien dimensionné, mais son rôle dans la gestion de l'A28 devra être précisé, dans la mesure où la section dont il a la charge aujourd'hui est insuffisante. Il est cependant idéalement placé sur le tronc commun A28-A29. Aussi, des évolutions sont envisagées en confiant la gestion de toute l'A28 aux CEI de Maucomble et Bouttencourt et en recentrant davantage Isneauville sur l'agglomération de ROUEN ;
- un CEI à Gournay en Bray pour une section d'un peu plus d'une cinquantaine de kilomètres de la RN 31 à l'ouest de Beauvais ;
- un CEI pour gérer la trentaine de kilomètres de la RN 27 entre l'A151 et Dieppe. Il existe actuellement sur cet axe deux implantations : un centre à Dieppe et l'autre à Auffay. Il est évident que pour l'exploitation du linéaire restant, une seule implantation suffit. A ce stade de

la réflexion, le CEI sera à Auffay avec un point d'appui à Dieppe, les deux localisations présentant des avantages et des inconvénients. Le site d'Auffay présente l'avantage d'avoir des bâtiments en relativement bon état et fonctionnels mais l'inconvénient d'être un peu éloigné de Dieppe et de l'extrémité de la RN 27 qui supporte des trafics de plus de 20 000 véh/j. Pour celui de Dieppe, les bâtiments sont dans un état très moyen avec peu de fonctionnalités mais ont l'avantage d'être plus proches de la section de la RN27 à fort trafic. Son positionnement en bout de réseau n'est cependant pas idéal. Ainsi, il est envisagé la construction d'un nouveau bâtiment situé plus au centre de l'itinéraire.

- un CEI à Gonfreville l'Orcher pour gérer l'A131, les RN182 et 282 et l'actuelle RD929 (barreau au Nord du Pont de Normandie), soit environ 28 km.

3.1.2.2.2 Le district Manche-Calvados

Ce district aura compétence sur l'ensemble du réseau de Basse-Normandie (hors RN12). Il sera dirigé par un cadre A+.



Outre le CIGT de Caen et le bureau gestion – programmation, le cadre A +, s'il veut rester disponible auprès des différents interlocuteurs départementaux et sur l'agglomération de Caen, devra disposer de collaborateurs assurant l'encadrement des deux antennes. A ce titre, il paraît nécessaire de lui adjoindre deux responsables, l'un à Saint-Lô et l'autre à Caen pour assurer cette coordination et les contacts de proximité.

Cette organisation présente un certain nombre d'avantages :

- 1) Le CIGT ne se trouve pas directement rattaché à la structure qui assure la maintenance du patrimoine. Cette situation permet notamment une meilleure prise en compte à un niveau suffisant des demandes des usagers. En effet, elle a l'avantage d'éviter de privilégier une logique très opérationnelle par rapport à la gêne occasionnée à l'utilisateur ;
- 2) Elle privilégie également une gestion par axe nécessaire sur la RN 13 entre Caen et Cherbourg et sur l'A 84 entre Caen et Avranches. Sur ce point, cette organisation permet d'offrir une meilleure coordination des CEI comme par exemple à l'occasion d'épisodes neigeux délicats. D'autres découpages par axe (RN 13 d'un côté, A 84 de l'autre) ont été examinés, mais les résultats auxquels ils conduisent sont peu convaincants en terme de cohérence territoriale.
- 3) la présence d'un cadre A + sur cette partie du territoire de la DIR pour constituer une autorité unique de 2^{ème} niveau auprès des interlocuteurs locaux notamment sur l'agglomération de Caen où des partenariats avec les autorités locales sont à poursuivre et renforcer. Elle rend plus efficace la DIR en situation de crise avec la présence d'un encadrement plus important.
- 4) Et enfin, elle offre également une meilleure continuité par rapport aux organisations mises en place en 2003 lors du passage en article 7 des DDE concernées.

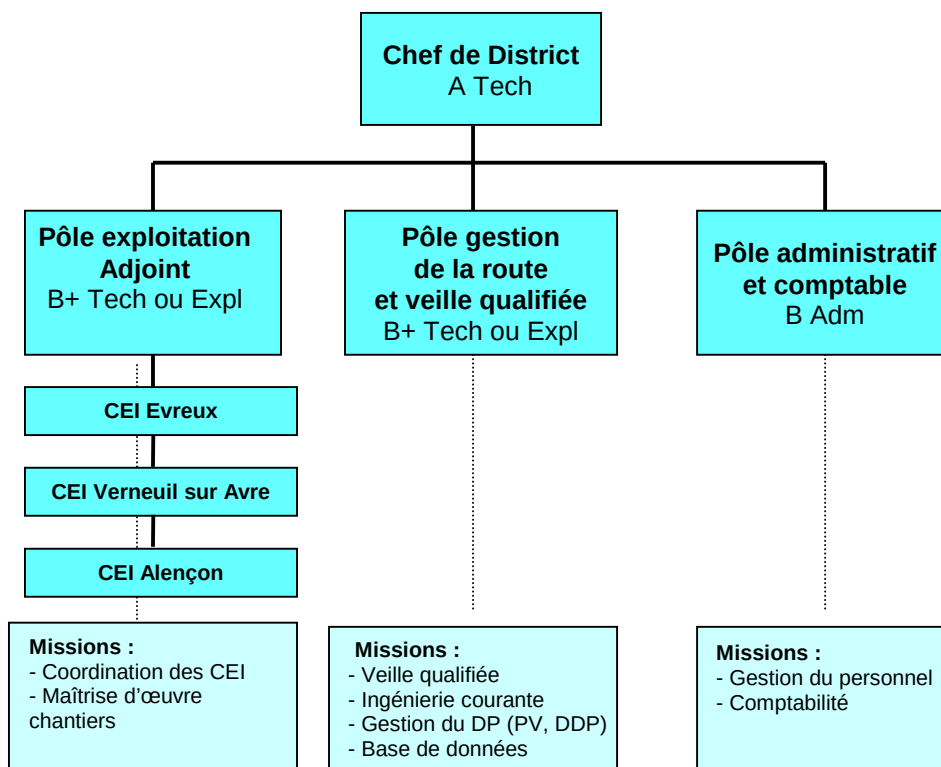
Pour les départements du Calvados et de la Manche, l'organisation actuelle sera reprise sans modification majeure. Elle repose sur :

- trois CEI situés à Villers-Bocage (14), Fleury et Poilley (50) pour l'exploitation de l'A84. A noter que l'organisation en vigueur sur cette autoroute résulte de l'APS exploitation approuvée par décision ministérielle du 2 mars 2004. Le CEI de Poilley exploitera également les RN175 et 176 à l'ouest de l'A84, soit une longueur de réseau d'un peu plus d'une quarantaine de km.
- Un CEI à Mondeville pour gérer le périphérique de Caen (RN814) et la RN158 (future A88) entre Caen et Falaise.
- deux CEI situés à Montebourg (50) et Bayeux (14) pour l'exploitation de la RN13 entre Caen et Cherbourg. Cet axe a vocation à être mis aux normes autoroutières à moyen terme. Le centre de Montebourg dispose par ailleurs d'un point d'appui à Tourlaville, à proximité de Cherbourg. Ces deux implantations seront reprises telles quelles. A moyen terme, la solution qui sera recherchée consistera à construire un centre unique positionné de façon plus optimale d'autant que l'Etat est actuellement locataire du site de Montebourg.
- un CEI situé à St Lô (50), chargé de l'exploitation de la RN 174 de Carentan (jonction RN13) à Guilberville à la jonction avec A84 (y compris le contournement de St Lô).

En ce qui concerne l'A88 entre Caen et Sées, la décision a été prise récemment de lancer un appel d'offre pour la concession de l'autoroute entre Falaise et Sées. Dans la mesure où la RN158 sera transférée aux départements entre Falaise et Sées, il n'y a pas lieu de prévoir de CEI pour cette section lors de la création de la DIR. La question sera revue pour l'A88 à l'issue de la procédure de mise en concession. En effet, dans le cas où la mise en concession n'aboutirait pas, il conviendrait de créer un CEI dans le secteur d'Argentan.

3.1.2.2.3 Le district d'Evreux

Le district d'Evreux sera dirigé par un cadre A et il disposera d'une veille qualifiée pendant les heures ouvrables. En dehors des heures de service, les appels seront basculés sur le CIGT de Rouen.

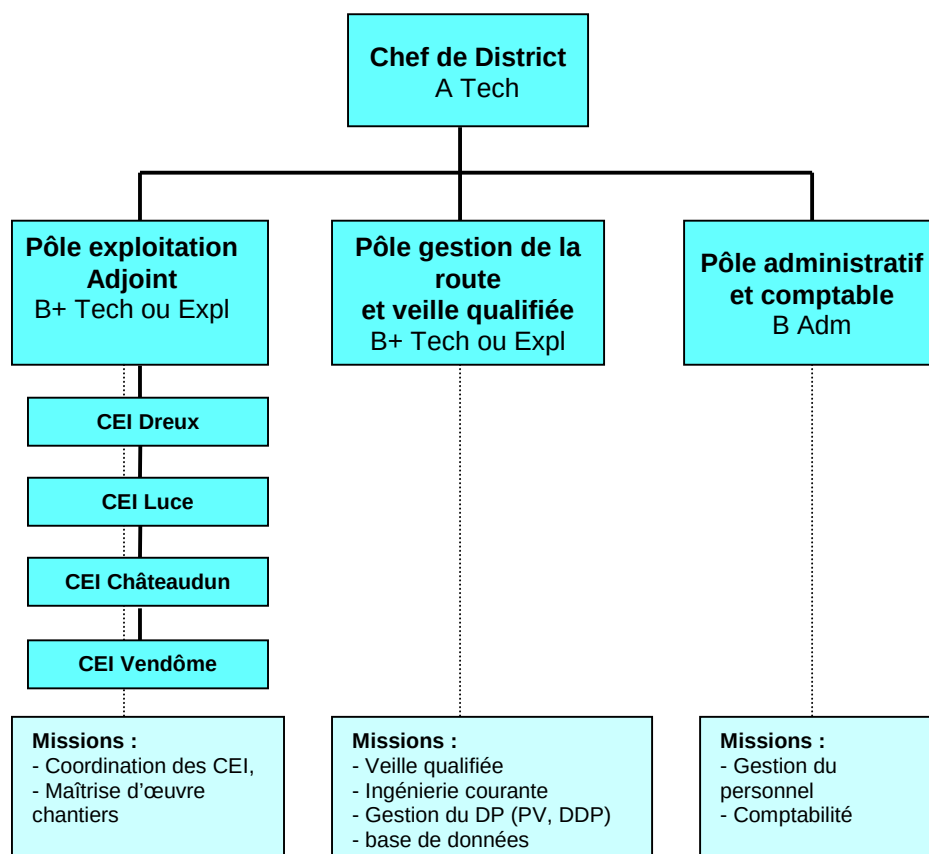


La localisation des CEI sera la suivante :

- deux CEI à Alençon et Verneuil sur Avre pour la gestion de la RN12 entre Pré-en-Pail (limite Orne - Mayenne) et Nonancourt ;
- un CEI à Evreux chargé de la RN154 entre Acquigny (extrémité A154 concédée à SAPN) et Nonancourt et du barreau de la RN13 reliant Evreux à l'A13 à Chauffour ainsi que le contournement Sud d'Evreux dont la partie Sud Ouest est en cours de réalisation.

3.1.2.2.4 Le district de Dreux

Ce district sera dirigé par un cadre A et il ne disposera pas de CIGT.



La localisation envisagée des CEI serait la suivante :

- un CEI à Dreux chargé de la RN12 entre Nonancourt et la limite avec les Yvelines et de la RN154 (entre Dreux et Chartres) ;
- un CEI à Chartres pour la RN154 entre Chartres et Allaines ainsi que le contournement de Chartres ;
- deux CEI à Châteaudun et Vendôme pour la RN 10 entre Thivars (intersection A11/N10 au sud de Chartres) et Château Renault (37) ainsi que l'actuelle RD31 assurant la connexion de la RN10 avec l'autoroute A10.

La cartographie jointe en annexe reprend les projets d'implantation des CEI sur la base du réseau figurant dans le décret du 5 décembre 2005.

3.1.2.3 Les CIGT

L'organisation reposera sur les structures existantes : le PC circulation du tunnel de la Grand Mare, à Rouen, et le CIGT de Caen.

Le PC de Rouen sera constitué en CIGT en y adjoignant les compétences complémentaires indispensables. Un examen de la charge de travail pour la partie PC sera effectué à partir des mains courantes (nombre d'appels, tranches horaires les plus concernées, etc.) afin de calibrer les moyens qui permettront à ce CIGT de reprendre la main sur le CIGT de Caen quand ce dernier ne sera pas activé, et d'assurer la veille qualifiée pour la zone sud-est en dehors des heures ouvrables.

De façon générale, l'ingénierie de l'exploitation sera assurée dans le Service des Politiques et des Techniques (SPT). Les CIGT, outre leur rôle de PC circulation (temps réel), seront amenés à assurer

localement pour le compte du SPT certaines missions comme par exemple : aide à l'élaboration et contrôle des dossiers d'exploitation, gestion des comptages et analyses statistiques, aide à l'élaboration des Plans de Gestion de Trafic. Les CIGT seront également chargés en période hivernale, de faire remonter vers le CRICR, les médias, le service, les autorités, l'information sur les traitements effectués ou en cours, et l'état du réseau. Plus largement ils joueront un rôle de concentration et rediffusion de l'information routière en temps de crise.

Il s'agit de mettre à profit la connaissance qu'ont les CIGT des problèmes d'exploitation et de sécurité de leur zone de compétence, et de lisser leur plan de charge par l'adjonction d'activités hors temps réel. Les opérateurs de CIGT seront également formés et habilités à intervenir en maintenance de premier niveau sur les équipements dynamiques.

3.1.2.4 L'entretien et la réparation des ouvrages d'art

En matière d'entretien et de réparation des ouvrages d'art, l'organisation proposée est la suivante :

- la programmation et la réalisation de l'entretien courant et des visites annuelles, seront du ressort des districts, qui se conformeront en cela à la politique définie par le SPT ;
- la programmation des visites IQOA et des visites détaillées sera établie par le SPT, responsable de la politique d'entretien des ouvrages d'art. Leur réalisation sera ensuite pilotée par les districts, avec si nécessaire l'appui technique du SPT pour les visites demandant l'intervention de moyens extérieurs spécialisés.
- l'établissement de la programmation triennale d'études et de travaux sera confiée au SPT qui réalisera les DIOA et les APROA simples.
- pour les travaux qui portent sur une modification de la structure, les APROA seront établis par le pôle Ouvrages d'Art du SIR de Rouen (cf. ci-après) qui sera ensuite chargé de l'établissement des DCE et, si besoin est, de la surveillance des travaux de réparation.

3.1.2.5 La commande de la DIR aux Parcs

Le rapport Courtial sur l'évolution des Parcs, diffusé dans une version provisoire en juillet 2005, privilégie la solution d'un transfert des Parcs aux Départements. Compte-tenu de l'importance de cette réforme et donc des délais indispensables à sa mise en œuvre, le nouveau régime des Parcs ne devrait pas voir le jour avant 2007 au plus tôt.

La DIR Nord-Ouest, en tant que gestionnaire de réseau RRN, continuera donc dans un premier temps à s'adresser aux Parcs actuels, pour des prestations détaillées en nature et volume dans la partie « état des lieux » du présent rapport. La DIR Nord-Ouest devra s'appuyer sur les parcs pour effectuer au moins les circuits qui sont actuellement réalisés sur le futur RRN, c'est-à-dire 12 circuits en vue de maintenir le niveau de service en matière de viabilité hivernale.

A plus long terme, les besoins de la DIR Nord-Ouest sur des prestations actuellement assurées par les Parcs (ou au moins certains Parcs), concerneront :

- l'entretien des matériels,
- la viabilité hivernale,
- l'activité Laboratoire,
- les interventions d'urgence sur glissières de sécurité,
- la maintenance du réseau radio et des systèmes électroniques type SIREDO, PMV, RAU, etc.,
- les travaux sur dépendances,
- la signalisation horizontale.

Certaines de ces prestations pourront être recherchées auprès des Parcs dans leur configuration future, par l'intermédiaire de conventions à passer avec les Conseils Généraux (si du moins la solution du transfert au département est finalement retenue), ou à défaut faire l'objet d'appels d'offres. Pour d'autres prestations, dont la maîtrise est nécessaire au bon fonctionnement de la DIR, on s'orientera vers l'intégration d'OPA spécialisés. Il s'agit :

- des interventions de réparation d'urgence sur le matériel de VH, qui conduiront à la constitution d'équipe évaluée en une première estimation à trois OPA mécaniciens sur les

sites de St Lô et de Caen (antennes du district Manche - Calvados), Rouen, Dreux et Evreux (districts). Cela devra s'accompagner d'une réflexion sur les installations disponibles dans les CEI les plus proches, qui devront être équipés : fosses, outillage, etc.

- pour les CEI situés en extrémité de réseau, des solutions locales devront être recherchées (avec le parc départemental, qualification d'agents, etc.)
- de la maintenance des équipements dynamiques et des installations radio. La maintenance dite de premier niveau des équipements dynamiques sera confiée aux CIGT, les OPA, de profil électromécanicien, étant chargés de la maintenance radio et des interventions plus techniques sur les équipements dynamiques. Pour cela, on prévoit deux OPA pour chacun des districts de Caen et Rouen.

3.1.3 L'organisation de l'ingénierie des travaux neufs

3.1.3.1 Les principes 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 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 constitué :

- d'une direction du service ;
- de chefs de projet qui seront également chef d'un pôle ; celui-ci sera assisté par un adjoint de niveau B+ qui sera responsable de la production du pôle au quotidien ;
- d'un pôle assistance (gestion des plans de charge, ordonnancement, gestion financière, estimation et suivi des coûts) ;
- d'un pôle Tracés Environnement (Insertion dans le paysage, Tracés, Environnement, Hydraulique) ;
- d'un pôle Assainissement, Terrassements et Chaussées ;
- d'un pôle Equipements (Sécurité, Exploitation, Services à l'utilisateur, Aires annexes, Bâtiments) ;
- d'un pôle ouvrages d'art si le SIR est spécialisé en la matière ;
- d'un pôle de coordination des équipes de maîtrise d'œuvre travaux.

Si les critères de proximité ne paraissent pas déterminants pour les phases études, la proximité des lieux d'exécution est naturellement une contrainte plus forte en phase travaux. Dès que l'éloignement des chantiers par rapport à un site de SIR conduit à des déplacements qui dépassent une heure, la mise en place d'un centre travaux est à envisager. Les centres de travaux peuvent être de deux types :

- Centre « temporaire » : pour le suivi d'une opération déterminée et à la fin de laquelle les équipes rejoindront d'autres affectations.
- Centre « pérenne » : pour le suivi sur un itinéraire ou dans un rayon d'action raisonnable de plusieurs opérations qui s'enchaînent dans le temps.

Le principe de centre « temporaire » sera mis en place dès la création de la DIR pour permettre l'achèvement des opérations dont les travaux seront en cours de réalisation lors du transfert de la maîtrise d'œuvre à la DIR. Ce mode de fonctionnement sera mis à profit pour gérer la phase transitoire et limiter pour les personnels l'impact de la nouvelle organisation en terme de mobilité.

En dehors des centres temporaires qui seront mis en place à la création de la DIR, il n'est pas envisagé d'en constituer de nouveaux dans la mesure où la localisation des chantiers recensés les rend accessible depuis un SIR ou un centre pérenne.

3.1.3.2 Les Services d'Ingénierie Routière

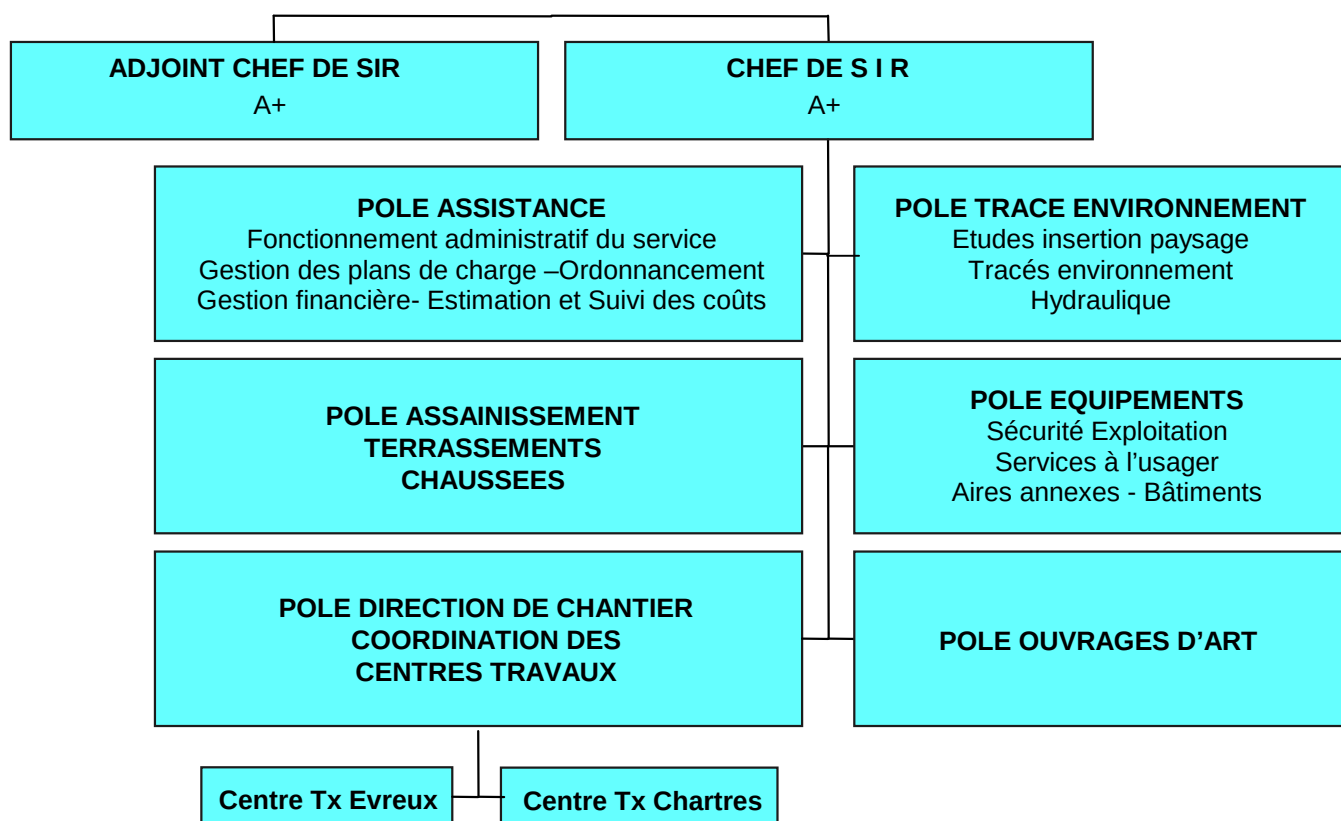
L'organisation est à examiner au regard de plusieurs critères :

- l'existence d'un plan de charge significatif en études et travaux. Ce critère est important, mais pas déterminant, car la proximité n'est pas à elle seule suffisante pour justifier un site. De plus, il y a de fortes incertitudes sur la consistance des futurs contrats de plan et le devenir de certaines opérations (dont les plus importantes) ;
- la localisation des compétences actuelles ;
- la capacité à renouveler les compétences, et à ce titre, privilégier les localisations les plus attractives ;
- enfin, constituer des services qui soient viables, ce qui passe par un dimensionnement au-dessus de la taille critique.

Après analyse, seuls deux sites remplissent l'ensemble de ces conditions après transferts aux départements : Rouen et Caen. De surcroît, ces deux sites présentent l'avantage de la proximité avec les services de maîtrise d'ouvrage des DRE de Haute et Basse Normandie.

L'opportunité de disposer d'un troisième site sur la région Centre a été examinée. L'examen des différents critères et notamment la présence d'une équipe limitée en Eure et Loir (16 ETP selon les calculs de la DDE, sur la base RHLOLF 2004, cette ressource ayant sensiblement baissé en 2005), ont fait renoncer à cette éventualité.

3.1.3.2.1 Le SIR de Rouen



Ce SIR a vocation à assurer le plan de charge qui lui sera confié par les SMO de Haute-Normandie, du Centre (départements Eure et Loir, Loir et Cher, Indre et Loire) et de Picardie (Oise : RN 31 à l'ouest de Beauvais).

Dans la mesure où ce SIR sera amené à travailler pour plusieurs SMO, une attention particulière sera portée afin d'assurer un équilibre entre les différents donneurs d'ordre. La mise en place des Comités de Programmation de l'Ingénierie Routière (COPIR) devra répondre à cette préoccupation.

Ce SIR comprendra un pôle ouvrages d'art qui constituera la ressource ouvrages d'art de la DIR dans la mesure où le service études et grands travaux de la Seine-Maritime rassemble un noyau de compétences dans le domaine des ouvrages d'art. Cela n'empêche pas qu'une compétence en ouvrages courants devra être présente dans le SIR de Caen.

De surcroît, la proximité du CETE Normandie-Centre et de sa division Ouvrages d'Art, constitue une condition favorable à l'émergence d'un pôle de compétences dans ce domaine et de complémentarités, en favorisant également une plus grande mobilité fonctionnelle des personnels entre les deux structures.

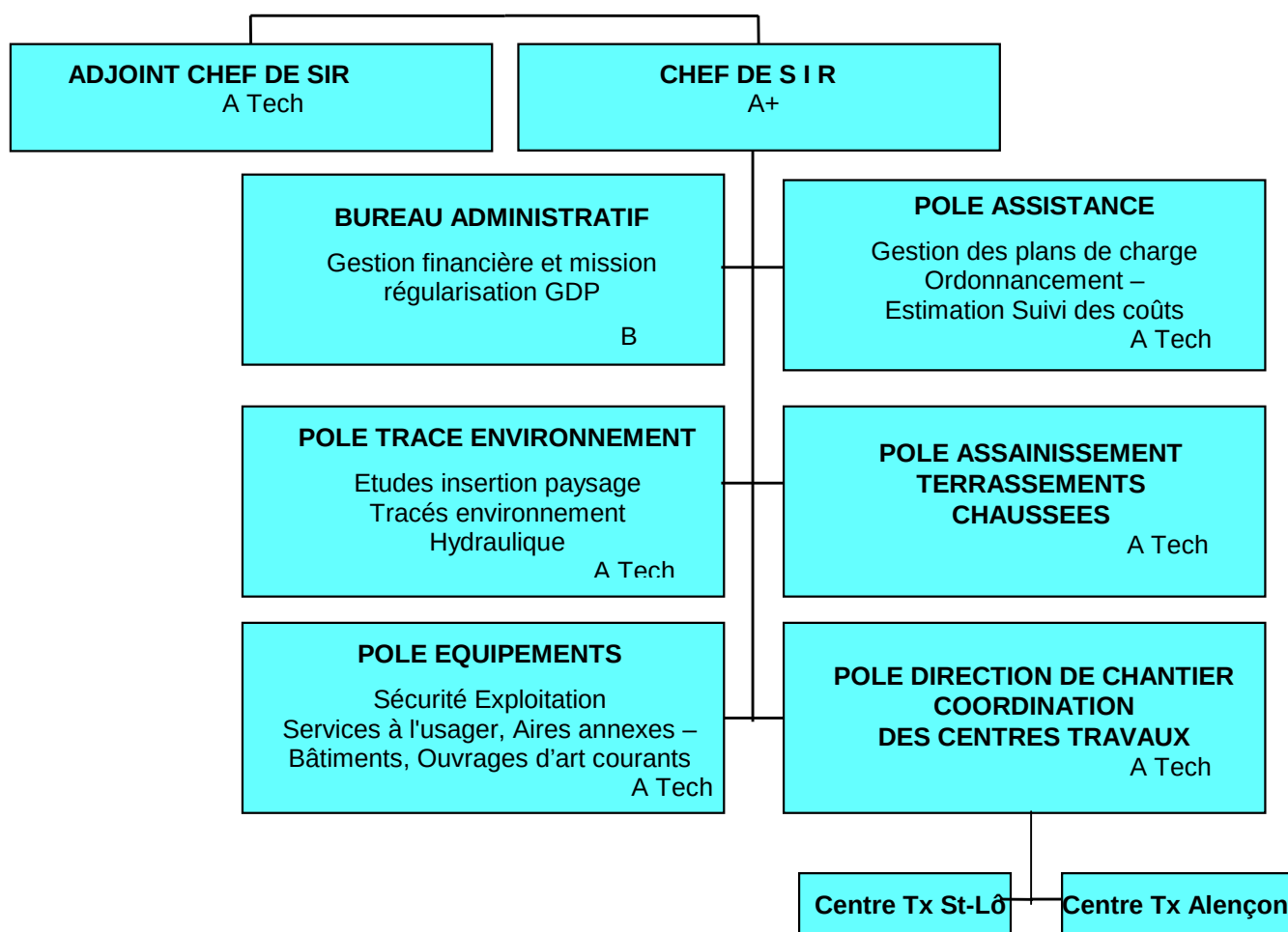
Compte-tenu des opérations en cours de réalisation et restant à réaliser, la création de centres de travaux serait à envisager :

- à Chartres pour les opérations restant à réaliser sur la RN154 (mais aussi sur la RN10 et la RN12). Compte-tenu du plan de charge, il s'agira d'un centre pérenne.
- à Evreux pour la réalisation de la déviation Sud-Ouest d'Evreux. Sa mission pourra être poursuivie pour la mise à 2x2 voies de la RN13 entre Chauffour et Evreux dans la mesure où les plannings travaux de ces deux opérations pourraient s'enchaîner.

3.1.3.2.2 Le SIR de Caen

Le SIR de Caen sera constitué à partir des services existants dans les trois départements bas normands. Si les compétences études seront progressivement regroupées sur le site de Caen, l'existence de centres de travaux paraît justifiée :

- à Alençon pour prendre en charge les travaux en cours sur la RN12,
- à Saint-Lô pour assurer le suivi de la mise à 2 x 2 voies de la RN174 entre Saint-Lô et la RN13. Le volume des opérations restant à réaliser dans la Manche (mise aux normes autoroutières de la RN13, contournement est d'Avranches, RN175 et 176 entre Pontorson et Pontaubault) lui donnera vocation à constituer un centre pérenne.



3.1.3.3 Description de l'organisation

L'organisation matricielle avec l'identification de chefs de projets et de pôles de compétences permettra de professionnaliser la filière ingénierie routière afin de mieux répondre aux objectifs de qualité des projets (respect des délais et des coûts, qualité technique). Ce fonctionnement contribuera à approfondir certaines compétences des agents aujourd'hui peu présentes dans les SEGT (par exemple, les études de géotechnique, d'assainissement).

Toutefois, cette organisation modifiera les pratiques actuelles des agents des SEGT (fonctionnement par ETN). Elle entraînera un nouveau mode de gestion en équipes projets. Le chef du SIR et son adjoint devront, par conséquent, être vigilants lors de la mise en place des nouveaux processus de travail dans le cadre de la démarche qualité et un plan de formation adéquat devra être élaboré et mis en œuvre dès 2007.

Les chefs de projets

Pour chaque opération, ils devront constituer une équipe projet dont la composition évoluera en fonction de l'avancement des études et des compétences nécessaires. Ils seront en liaison directe avec les agents des différents pôles pendant la phase études et avec le pôle direction de travaux et des centres des travaux pendant la phase chantier. Ils seront également responsable d'un pôle études. Cependant, si un chef de projet a en charge une opération importante, il pourra être déchargé de cette mission au profit de l'adjoint du pôle ou d'un autre chef de pôle.

Le bureau administratif (uniquement pour le SIR de Caen)

Ce bureau sera chargé de la gestion et du fonctionnement administratif du service. Il aura pour mission particulière d'assister tant le chef du service que les chefs d'unité dans la gestion des ressources humaines des différentes unités du SIR. De plus, au SIR de Caen, ce bureau aura un travail important à accomplir concernant la régularisation de la gestion du domaine public pour les opérations finalisées depuis de nombreuses années (gestion des délaissés, bornage, conventions d'entretien, délimitation du domaine public, etc.). Pour les opérations du SIR de Rouen, cette mission sera assurée par le bureau administratif du SPT. Ce bureau sera le référent en matière de gestion du domaine public. Par conséquent, le bureau administratif du SIR de Caen transmettra au BA du SPT tous les documents liés à la régularisation de la gestion du DP pour information.

Le pôle assistance (gestion des plans de charge, ordonnancement, estimation et suivi des coûts)

Ce bureau aura en charge le développement d'outils et de méthodes pour la gestion des plans de charge. Il a vocation à connaître en permanence les ressources mobilisables et les échéances afin de permettre au service de s'engager auprès des SMO quant à une bonne prise en compte de leur commande et notamment du respect des délais. En matière d'ordonnancement, il utilisera les mêmes outils que les SMO.

Ce pôle va constituer également une assistance auprès des chefs de projets sur les aspects relatifs au suivi des coûts des opérations et pourra leur fournir des méthodes et des outils pour procéder à des estimations aux différentes phases d'élaboration d'une opération. Ce pôle aura également en charge de contrôler la maîtrise des coûts pendant les chantiers en relation avec le pôle « direction des chantiers – coordination des centres de travaux ».

Le pôle Tracé Environnement (Insertion dans le paysage, Tracés, Environnement, Hydraulique)

Les agents de ce pôle piloteront les études amont en environnement et hydraulique qui seront réalisées par d'autres prestataires (CETE, bureaux d'études). Toutes les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui pourraient être confiées par les SMO à la DIR Nord-Ouest seront assurées par ce pôle. Il pilotera ou réalisera les dossiers Loi sur l'eau, pour le compte des SMO.

Ce pôle réalisera toutes les études géométriques et devra avoir une forte compétence en tracés routiers. Il aura également en charge de constituer tous les dossiers (Etudes préliminaires, APS, projets) en assemblant les différents sous-dossiers produits par les pôles d'études.

Le pôle Assainissement – Terrassements et Chaussées

Ce pôle devra avoir une compétence certaine en géotechnique et en assainissement afin de pouvoir réaliser des études en interne, mais également de piloter des prestataires extérieurs. Une mauvaise prise en compte de cette dimension entraîne souvent des surcoûts dans les projets. Il devra travailler en étroite collaboration avec le pôle Tracés Environnement concernant l'hydraulique et l'environnement. Ce pôle réalisera également les études de terrassements et le dimensionnement des chaussées.

Le pôle Equipements (Sécurité Exploitation Services à l'utilisateur, Aires annexes, Bâtiments)

Ce pôle aura notamment en charge d'assurer la prise en compte des sujétions d'entretien et d'exploitation lors de l'élaboration des projets (sécurité des agents lors des interventions, convention d'entretien, etc.). Il élaborera les projets des équipements de sécurité, et des équipements dynamiques. Il assurera également la définition des aires annexes et des bâtiments (aires de service et aires de repos sur autoroutes).

Ce pôle effectuera également la maîtrise d'œuvre projets pour les aménagements de type PRAS ou issus des diagnostics réalisés dans le cadre de la démarche SURE, et les opérations pour lesquelles la maîtrise d'ouvrage aura été confiée par le SMO à la DIR Nord-Ouest – SPT (cas des opérations ne modifiant pas substantiellement la fonctionnalité de la voie).

Le pôle Ouvrages d'art

Seul le SIR de Rouen disposera d'un pôle Ouvrage d'art, ce domaine exigeant une technicité particulière et une forte expérience des personnels. Cependant, il est souhaitable de maintenir une certaine compétence Ouvrages d'Art au SIR de Caen, dans le pôle Equipements. La décision de maintenir la réalisation de quelques études au SIR de Caen ou de confier cette mission au SIR de Rouen sera prise par le chef du SIR de Caen, pour chaque ouvrage, en liaison avec le chef du SIR de Rouen.

Pour les ouvrages d'art non courants, les études seront en général confiées au CETE Normandie Centre et au SETRA (ou à des prestataires extérieurs), le pôle Ouvrages d'art étant chargé du pilotage de ces études.

Le suivi des travaux pour les ouvrages d'art non courants sera assuré de façon privilégiée par des contrôleurs spécialisés au sein du pôle Ouvrages d'Art. Toutefois, en fonction des compétences disponibles dans les centres de travaux, ce suivi pourra être parfois effectué par les contrôleurs des centres de travaux. Le contrôleur en charge du chantier participera à la rédaction des DCE. Il pourra demander au chargé d'études qui a suivi l'élaboration du projet d'assister à certaines réunions de chantier.

Concernant les grosses réparations des ouvrages, le pôle Politiques Entretien – Gestion des OA – Pathologie et Ingénierie – Réparation du SPT confiera l'établissement des APROA complexes au pôle Ouvrages d'Art du SIR de Rouen qui sera ensuite chargé de l'établissement des projets de réparation, puis des DCE et de la surveillance des travaux de réparation.

Le chef du pôle Ouvrage d'art sera plus particulièrement chef de projet pour les opérations dont les Ouvrages d'art sont une dimension prépondérante.

Le pôle de coordination des équipes de maîtrise d'œuvre travaux

Les centres de travaux sont dimensionnés en fonction de l'importance et du nombre d'opérations à suivre et des missions qui pourraient leur être confiées en complément de la maîtrise d'œuvre travaux (par exemple : libération d'emprise, contact avec les riverains pour le compte du SMO, etc.). Ils comprendront :

- un responsable (un B+ Technique ou un contrôleur divisionnaire) ;
- un (ou plusieurs) contrôleur(s) ;
- éventuellement de chefs d'équipe d'exploitation chargés d'assister les contrôleurs pour l'élaboration de constat de mesure ou de levé de point d'arrêt ;
- un support administratif qui sera recherché de façon privilégiée dans les districts.

L'autorité hiérarchique des agents de ces centres sera assurée par le chef de pôle « Direction des chantiers – Coordination des centres de travaux ». Le chef de projet aura, quant à lui, l'autorité fonctionnelle des agents qui suivront les chantiers de ses opérations d'investissement. En effet, pour garantir l'attractivité des postes de chef de projets et permettre une meilleure réactivité aux questions posées lors du chantier, les chefs de projet auront en charge les études et les travaux de ses opérations. Toutefois, pour des opérations importantes avec des sujétions particulières, il pourra être envisagé de distinguer le suivi des phases études de celui de la phase travaux, ce dernier étant assuré par le chef du pôle « direction des chantiers – coordination des centres de travaux ».

En raison de l'éloignement du chantier, le chef de projet n'assistera pas à toutes les réunions de chantier. Les responsables des centres de travaux et les contrôleurs participeront à l'élaboration des projets et à la rédaction des DCE afin de faciliter le suivi des chantiers (meilleure compréhension des enjeux).

Les centres de travaux effectueront également des tâches pour le compte des SMO, qui nécessitent de la proximité : contacts avec les riverains pour les acquisitions foncières, accompagnement des équipes d'études pour les sondages, participations aux commissions de remembrement, etc.). Ces missions complémentaires permettront de lisser le plan de charge des centres de travaux. Elles devront être clairement formalisées avec les SMO dans le cadre d'une lettre de commande.

Les chantiers situés dans les départements de Seine-Maritime, de l'Oise et du Calvados seront suivis par les contrôleurs basés à Rouen et Caen dans les pôles « direction des chantiers – coordination des centres de travaux ». Les limites départementales ne sont pas à considérer comme des limites strictes et chaque chantier est à examiner en fonction du critère de proximité.

La localisation des deux pôles « direction de chantier » (Rouen et Caen) et des quatre centres de travaux (Chartres, Evreux, Alençon et Saint-Lô) permettra de situer tous les chantiers de la DIR Nord-Ouest à moins d'une heure de distance.

Enfin, ce pôle devra avoir une forte compétence en marchés publics afin de se prémunir des contentieux en phase chantiers.

Le suivi comptable :

Les SIR n'auront pas d'unités comptables de niveau 3 ; la mise en paiement sera réalisée directement par les SMO. L'établissement des constats sera assuré par les centres de travaux. Le pôle direction de chantiers, quant à lui, vérifiera les projets de décomptes et établira les états d'acompte, avant transmission aux SMO.

Le suivi des agents :

L'évaluation et la notation des agents des pôles d'études et de coordination des chantiers seront réalisées par les chefs de pôles en liaison avec les chefs de projets.

3.1.3.4 Dispositions pour les opérations du XII^{ème} CPER en cours d'achèvement

Des dispositions transitoires devront être trouvées en relation avec les DDE concernées pour les opérations du XII^{ème} CPER qui ne seront pas achevées au 1^{er} janvier 2007. Il s'agit de :

- la RN 10 – déviation de Lisle et Pezou,
- la RN 31 - déviation de Beauvais,
- le contournement est de Cherbourg.

RN 10 – déviation de LISLE ET PEZOU (Mise à 2x2 voies) :

Le calendrier prévisionnel de cette opération est le suivant :

- août 2005 : rétablissement des réseaux de drainage,
- sept 2005 : début des terrassements généraux 2^{ème} tranche (fin prévue : mai 2006),
- 2006 – 2007 : chaussées et accotements (DCE en cours),
- 2007 : équipements de sécurité, signalisation et protections phoniques,
- fin 2007 : mise en service,
- 2007 – 2008 : requalification de la RN 10 à déclasser (traverse de Lisle et de Pezou),
- 2008 : réalisation des aménagements paysagers,
- Construction d'un centre d'exploitation à définir.

Solution envisageable : le personnel nécessaire (à définir en liaison avec la DDE du Loir et Cher) suivrait la fin des travaux de la déviation avec une affectation administrative au CEI de Vendôme, mais les agents seraient appelés à se positionner dans le cadre du processus général d'affectation (DDE, DIR Nord Ouest - CEI de Vendôme, district de Dreux ou centre de travaux de Chartres - Département) et rejoindraient leur affectation définitive à partir du 1^{er} janvier 2008.

La requalification de la traverse de Lisle et Pezou serait dans un premier temps (2007) assurée par le personnel dédié chantier, puis par le CEI de Vendôme (2008). Enfin, le suivi de la réalisation des aménagements paysagers serait effectué par le CEI de Vendôme.

RN 31 - Déviation de Beauvais

L'achèvement des travaux de la déviation de Beauvais est prévu pour l'automne 2007.

Solution envisageable : le personnel nécessaire (à définir en liaison avec la DDE de l'Oise) suivrait la fin des travaux de la déviation avec une affectation administrative sur Beauvais, mais dans le cadre du processus prévu début 2006, les agents auraient une affectation connue (DDE, DIR Nord Ouest ou DIR Nord, Département) après 2007 qu'ils rejoindront à l'achèvement des travaux de la déviation de Beauvais.

Contournement est de Cherbourg

Les travaux de doublement de l'axe Nord-Sud devaient initialement commencer fin 2006, pour une mise en service au plus tôt en 2007. Mais des éléments nouveaux sont intervenus récemment remettant en cause le calendrier.

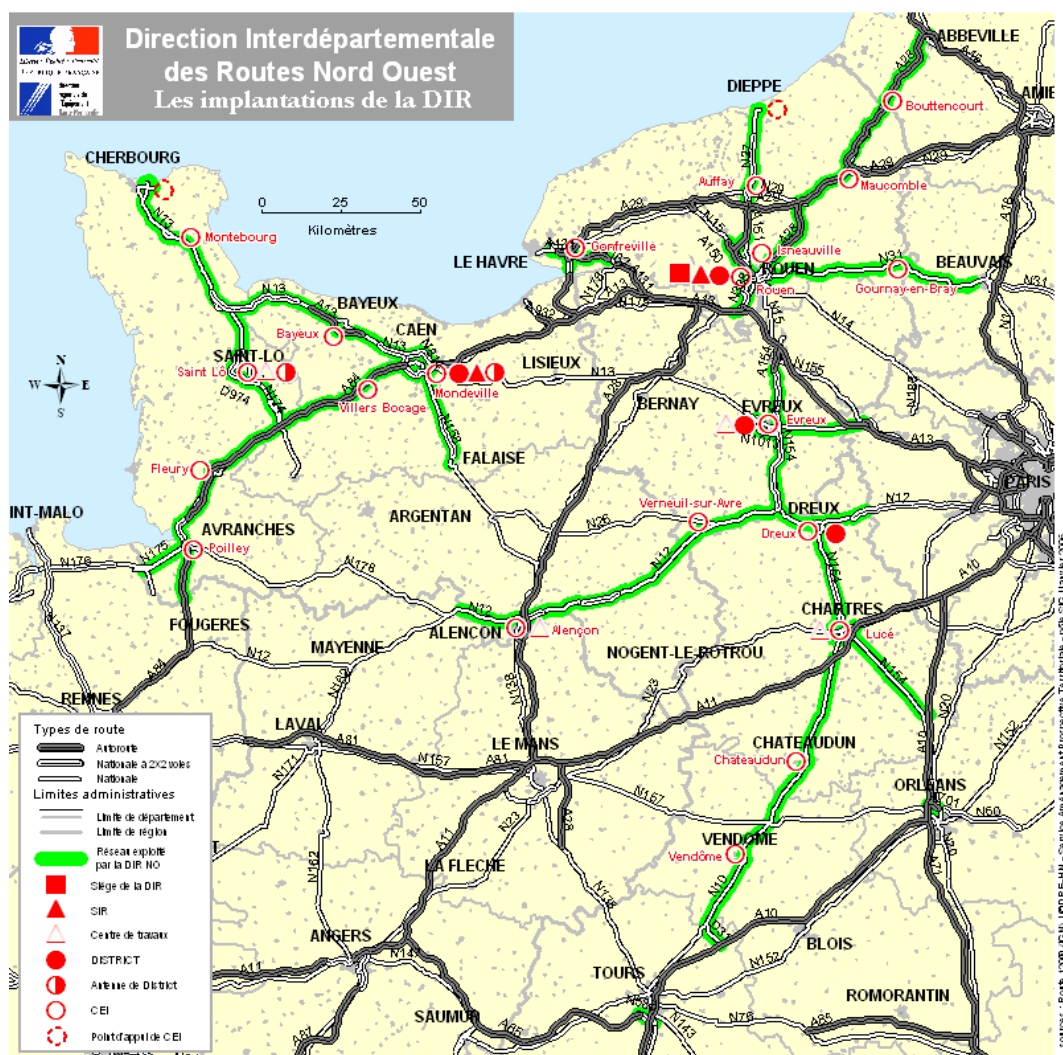
Dans le contexte initial : pendant la phase transitoire, l'ETN de Cherbourg aurait pu être maintenue jusqu'à l'achèvement des dernières opérations (fin 2007 ou début 2008). Dans le cadre du processus prévu début 2006, les agents auront une affectation connue après la fin des travaux. Ce personnel rejoindra en priorité d'autres services de la DIR, mais si les agents ont émis le souhait de rester sur Cherbourg, la DDE de la Manche pourrait être chargée de trouver une affectation sur place en fonction des opportunités jusqu'à suppression de la subdivision.

Les modalités de la phase transitoire font l'objet d'un nouvel examen avec la DDE de la Manche.

Phase transitoire :

De façon générale, pour ce qui concerne les centres de travaux (Alençon, Evreux, Chartres et St-Lô) et les 3 opérations précitées, des ajustements limités pourront être faits à l'issue de la phase de pré-positionnement des agents en vue de prendre en compte les situations particulières. A ce titre, une transition de l'ordre de 2 ans pourra être organisée pour assurer la continuité des opérations en cours et laisser le temps nécessaire au repositionnement progressif au sein des DDE concernées des agents dont les conditions personnelles nécessitent le maintien dans le département. Ces agents seront prioritaires pour rejoindre les postes qui deviendraient vacants dans leur DDE d'origine.

3.2 Les implantations immobilières



3.2.1 Le siège de la DIR Nord-Ouest à Rouen

Le siège de la DIR Nord-Ouest sera situé à Rouen. Il regroupera l'équipe de direction, le secrétariat général, le service communication et le service des politiques et des techniques. Le SIR Est sera lui aussi implanté à Rouen.

Il a été fait le choix de regrouper ces services ainsi que la direction du district de Rouen et le pôle gestion de la route sur un même lieu afin de réaliser des économies d'échelles et de coût de fonctionnement, et de permettre des synergies entre les différents services. Faute de places disponibles à la cité administrative, il faut donc trouver un immobilier de bureaux pour accueillir environ 150 à 170 personnes, disposant donc, en utilisant les ratios recommandés par le ministère de 3190 m² de surface utile (17*170+300m² de salles de réunion), soit environ 4147 m² de SHON.

Compte-tenu des mouvements importants de personnels entre les départements voisins (Eure notamment) et Rouen générés par la création de la DIR Nord Ouest, il est souhaitable de trouver un site facilement accessible par le sud de l'agglomération (une capacité suffisante de places de parkings étant nécessaire) tout en permettant dans la mesure du possible une desserte par les transports en commun depuis le centre de l'agglomération.

Des contacts ont été pris avec le service des domaines de Rouen afin de s'assurer qu'il n'existait pas au sein du patrimoine de l'État de locaux susceptibles de répondre aux besoins.

Les contacts avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen ont permis d'identifier plusieurs opportunités sur le marché. Sur la question des coûts, le service des domaines sera sollicité pour indiquer si les demandes des bailleurs sont en accord avec les prix du marché.

À moyen terme, l'objectif recherché est la construction d'un bâtiment pour la DIR, permettant l'accueil de tous les services du siège.

3.2.2 Les Services d'Ingénierie Routière

Le SIR Est sera situé à Rouen au siège de la DIR Nord Ouest (cf. § précédent).

Le SIR Ouest sera implanté à Caen. Il a été fait le choix de regrouper ce service avec la direction du district de Caen sur un même lieu afin de réaliser des économies d'échelles et de coût de fonctionnement. Faute de disponibilité dans le bâtiment pierre Heuzé de la DDE du Calvados, il faut donc trouver un immobilier de bureaux pour accueillir environ 60 à 80 personnes, disposant donc, en utilisant les ratio recommandés par le ministère de 1660 m² de surface utile (17*80+300m² de salles de réunion), soit environ 2158 m² de SHON.

Des contacts ont été pris avec le service des domaines de Caen afin de s'assurer du fait qu'il n'existait pas au sein du patrimoine de l'État de locaux susceptibles de répondre aux besoins.

Les contacts avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen ont permis d'identifier quelques opportunités sur le marché.

Sur la question des coûts, le service des domaines sera sollicité pour indiquer si les demandes des bailleurs sont en accord avec les prix du marché.

Il est prévu les implantations suivantes pour les centres de travaux :

- Centre de travaux d'Évreux : les personnels seront accueillis à la base d'Avrilly ou à défaut dans le cadre d'une location au "Cadran".
- Centre de travaux de Chartres : accueil au siège de la DDE 28.
- Centre de travaux d'Alençon : les personnels seront accueillis au siège de la DDE 61.
- Centre de travaux de St-Lô : la DDE 50 a confirmé que les personnels seront accueillis à titre provisoire dans les locaux de la DDE dans l'attente de la réalisation de l'antenne du district où pourra être localisé le centre de travaux.

3.2.3 Les districts

Les implantations des districts de la DIR Nord-Ouest (Districts de Rouen, Evreux, Dreux, Manche-Calvados et les antennes de Caen et St-Lô) se présentent comme suit :

- District de Rouen : le pôle exploitation Seine-Maritime et le CIGT occuperont les locaux actuels de la Subdivision Rouen Voies Rapides, la direction du district et le pôle gestion de la route étant localisés au siège de la DIR.
- District Manche-Calvados : la direction du district, le pôle gestion - programmation et le CIGT seront localisés avec le SIR Ouest.
- District Manche-Calvados / Antenne de Caen : le pôle exploitation et le pôle gestion de la route, administratif et comptable occuperont les locaux de la subdivision autoroutière.
- District Manche-Calvados / Antenne de St-Lô : poursuite de la location actuelle en attendant la construction d'un nouveau CEI et de l'antenne de district (programme à adapter en conséquence, en intégrant également le centre de travaux).
- District d'Évreux : une réflexion est menée pour intégrer l'accueil du district dans le projet de construction d'un CEI à Évreux. Des contacts avec la DDE sont en cours pour apporter des adaptations au programme du CEI d'Évreux. Dans l'attente de la construction d'un bâtiment, une location s'avère nécessaire. On examinera également l'opportunité de regrouper aussi sur ce site le centre de travaux.
- District de Dreux : accueil dans les locaux de la subdivision territoriale qui est appelée à fermer dans le cadre de la réorganisation de la DDE.

3.2.4 Les CEI

Dans la mesure du possible, il a été privilégié une utilisation des CEI existants quand leur état et leur implantation physique correspondaient aux besoins. C'est le cas notamment pour les CEI de Villers Bocage, de Mondeville, de Bayeux, de Fleury, de Poilley, de Maucombe, de Gonfreville l'Orcher, et de Bouttencourt.

Pour les autres CEI de la DIR Nord Ouest, des travaux d'adaptations sont nécessaires dans de nombreux cas et pourraient nécessiter de mettre en place des structures d'hébergement temporaire le temps de procéder aux travaux.

Le tableau joint en annexe récapitule le programme immobilier relatif aux CEI.

Opérations à réaliser en priorité 1 (dès 2006)

- Le CEI de Vendôme est un centre dans un état correct mais peu fonctionnel. Il appartient au Conseil général du Loir et Cher (CG41) qui souhaite le récupérer pour y installer prochainement une subdivision départementale. L'opportunité d'acquérir un bâtiment à St-Ouen a été étudiée afin de ne pas cohabiter trop longtemps avec les futurs services du CG41 étant donné l'exiguïté des locaux disponibles. La promesse de vente a été signée en décembre 2005. L'acte authentique a été signé le 27 janvier 2006 par la DDE et la propriétaire et a été transmis aux services fiscaux.
- Le CEI d'Évreux est un centre en état médiocre dont les véhicules sont stationnés sur un autre site (hangar du giratoire RN154/RN13) et le sel sur un autre dépôt. En attendant la construction du CEI neuf (RN154/RN13) financé sur opération routière, il est nécessaire de prévoir dès 2006 une adaptation des locaux à titre transitoire pour accueillir les agents supplémentaires.
- Le CEI de Verneuil-sur-Avre est un centre implanté sur le même site que la subdivision. En état correct, mais dont le garage camion est limité (2 saleuses), il nécessitera une adaptation des locaux sociaux. Dans le cadre de la fermeture envisagée de la subdivision (réorganisation de la DDE), la disposition du bâtiment de la subdivision permet d'envisager un partage des locaux avec le CG27, intéressé pour y avoir une implantation également. Des travaux d'adaptation sont à prévoir en conséquence.
- Le CEI d'Alençon est un centre en bon état et bien dimensionné. Il a l'avantage d'être en face du parc. Des adaptations des locaux s'avéreront nécessaires dans le cadre d'accueil de chefs d'équipes (CEE) et contrôleurs (CTRL) et une prise en compte des agents féminins.
- Le CEI de Chartres est un centre ancien de fonctionnalité moyenne mais avec de grandes capacités de stockage et d'accueil. Son positionnement n'est pas optimum et un nouveau CEI pourrait être envisagé à moyen terme. En phase transitoire, des adaptations sont à prévoir pour l'accueil de CEE supplémentaires (aménagement de bureaux en profitant des surfaces disponibles du logement du gardien qui sera libéré). Il est à noter que ce CEI dispose d'un immense hangar permettant le stationnement de tous les véhicules.
- Le CEI de Montebourg est implanté dans des locaux loués. C'est un centre en bon état et bien dimensionné. Des travaux de stabilisation des aires de manœuvres des engins et de couverture de l'aire à sel sont à envisager. A plus long terme (> 2008) la construction d'un CEI unique entre Montebourg et Cherbourg est à envisager.
- Le CEI de Gournay en Bray est un centre dans un état moyen nécessitant des travaux d'adaptation, qui plus est, pour accueillir plus d'agents (véritable vestiaires, sanitaires à mettre aux normes, etc.). Les locaux du centre doivent permettre ces adaptations sans extension du bâtiment. La proximité du bâtiment de la subdivision territoriale où se trouvent actuellement les bureaux du CTPE et d'1 CEE et dont la fermeture serait prévue dans le cadre de la réorganisation de la DDE est également à prendre en compte.

Opérations à réaliser en priorité 2 (2007-2008)

- Le CEI de Rouen (dit CEI des « barrières du Havre ») est un centre ancien avec peu de fonctionnalité. Les locaux sociaux sont positionnés dans le sous-sol du bâtiment. Les conditions d'accueil des agents, de stationnement des engins et de stockage des matériaux (stocks de sel sous le viaduc A151 à proximité d'un ruisseau) nécessitent de construire un nouveau centre.
- Le CEI de Dreux est un centre ancien aux fonctionnalités moyennes mais bien entretenu et des capacités de stockage et d'accueil correctes avec quelques adaptations des locaux sociaux à prévoir à court terme si le CEI devait accueillir plus d'agents. Les locaux sont annexés à ceux de la subdivision de Dreux dont la fermeture est prévue dans le cadre de la réorganisation de la DDE. La dimension des locaux administratifs permet d'accueillir le District.
- Le CEI de Montebourg qui sera utilisé à court terme devra à plus long terme (> 2008) être remplacé par la construction d'un CEI unique entre Montebourg et Cherbourg.
- Le CEI de Châteaudun constitue un centre en bon état et très bien positionné par rapport au réseau mais dont une partie des locaux partagé avec le Conseil Général d'Eure et loir en partie propriétaire nécessitera de construire un nouveau CEI en 2007-2008. La DDE d'Eure et Loir a proposé d'ajouter cette construction dans l'opération d'investissement de la déviation de Châteaudun.
- Le CEI de St Lô est un centre annexé à la subdivision dans des locaux loués. En bon état mais d'une capacité d'accueil limitée, le projet de construction du CEI est prévu sur une opération d'investissement (objectif : réalisation 2007-2008).
- Le CEI d'Isneauville est un centre globalement en bon état mais qui est à sa capacité limite par rapport à l'effectif qui s'y trouve. Les bardages et la toiture en amiante/Ciment nécessiteront à l'avenir des travaux d'entretien/remplacement.

Opérations à réaliser au-delà de 2008

- Le CEI d'Auffay est un centre dans un bon état. La configuration et les équipements du CEI sont tout à fait adaptés même si des améliorations pourraient cependant être apportées (couverture aire à sel - sanitaires). La prise en compte de la fermeture prochaine de la subdivision annexée, sa situation en bout de réseau à gérer, et la non proximité immédiate du réseau (5 min) pourrait au-delà de 2008 rendre nécessaire la construction d'un CEI plus proche de Dieppe.
- Pour le CEI de Chartres, une étude devra être lancée pour examiner l'opportunité d'un nouveau centre, en raison de la cohabitation probable avec le conseil Général d'Eure et Loir, et de l'éloignement du CEI par rapport au réseau géré.

3.2.5 Synthèse

Il faut dès 2006 trouver des locaux pour le siège de la DIR et des SIR (4800 m² de SU); les structures d'accueil des DRE/DDE de Rouen et Caen n'étant pas disponibles, et prévoir des adaptations des locaux pour des accueils temporaires sur certains CEI.

Il faut pour 2006 trouver une solution pour le CEI d'Évreux (en attendant une construction) et dès 2007, pouvoir entreprendre la construction du CEI de Rouen.

Concernant les districts et les centres de travaux, il est nécessaire que les programmes des opérations de construction des CEI de Saint-Lô et d'Évreux soient revus afin de pouvoir envisager des sites d'implantation uniques (CEI + District ou Antenne + centre de travaux).

4 DIMENSIONNEMENT DES EFFECTIFS DE LA DIR NORD OUEST

4.1 Dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation

4.1.1 Application des ratios nationaux du groupe de travail « Exploitation »

Le dimensionnement en personnels d'exploitation des CEI a été établi par le groupe de travail exploitation, dont le pilotage a été confié par la DGR à J.-M. Lannuzel, IGPC. Les principes en sont rappelés ci-après :

Les CEI sont dimensionnés en fonction des réseaux dont ils ont la gestion et des intempéries hivernales auxquelles la région concernée peut être soumise. La distinction fortes intempéries – faibles intempéries ne recouvre pas les zones climatiques mais rend compte de la nécessité ou non, compte tenu de la fréquence des intempéries hivernales, de renforcer les équipes VH par des agents pour intervenir spécifiquement sur accident. Le réseau a été classé en cinq catégories :

1. les voies rapides urbaines d'agglomération millionnaire (ne concerne pas la DIR Nord-Ouest)
2. les voies rapides urbaines (grande agglomération)
3. les liaisons autoroutières (3 – 1 fortes intempéries, 3 – 2 faibles intempéries hivernales)
4. les routes interrégionales (4 – 1 fortes intempéries, 4 – 2 faibles intempéries hivernales)
5. les autres routes (avec un niveau de service minimum).

En viabilité hivernale, le groupe de travail exploitation a proposé que les unités d'intervention soient normalement servies par un agent. Une réflexion sera menée au sein de la DIR Nord-Ouest quand les instances paritaires pourront siéger à partir de 2007 pour définir la composition des équipages. En effet, certaines interventions pourront toutefois être réalisées par une équipe de deux agents si l'ergonomie, le niveau d'automatisation des engins, ou le manque d'expérience des agents le nécessitent, ou si la configuration de l'infrastructure l'exige.

Les retours d'astreinte sont de trois semaines en VH et cinq semaines le reste de l'année. Un poste en 2x8 7j/7 demande 5 agents. L'équipe d'intervention d'urgence est composée de deux agents.

Les rayons d'action des CEI sont de 25km pour les VRU, 30km pour les liaisons autoroutières et les routes interrégionales et 40km pour les routes de niveau minimum. Ceci est relativement conforme au projet de positionnement des CEI de la DIR Nord-Ouest à l'exception des CEI de l'agglomération Rouennaise pour lesquels les rayons d'action sont inférieurs.

Les niveaux de service et les organisations préconisées pour les 4 catégories de voies de la DIR Nord-Ouest conduisent aux dimensionnements théoriques suivants :

Catégorie 2 - VRU de grande agglomération avec 4 circuits de VH

Le patrouillage est assuré en 2x8, 7j/7, par un agent ; il y a toute l'année en astreinte un CEE responsable de l'équipe d'intervention ; en période de VH un agent supplémentaire est d'astreinte pour intervenir si un accident se produit pendant une intervention de VH. En été une équipe de deux agents est d'astreinte intervention en plus du CEE. Sur ce type de CEI, la période dimensionnante est l'hiver. L'effectif est de : 1 contrôleur responsable du CEI, et 25 AE / CEE.

Catégorie 3 - 1 - Liaison autoroutière avec fortes intempéries hivernales, avec trois circuits de VH

Les principes de dimensionnement sont les mêmes que pour les VRU mais avec un circuit de VH en moins, soit trois agents de moins en hiver. La période hivernale reste dimensionnante.

Effectif : 1 contrôleur responsable du CEI, et 22 AE / CEE.

Catégorie 3 - 2 - Liaison autoroutière avec faibles intempéries hivernales, avec trois circuits de VH

En hiver, compte tenu de la faible occurrence des interventions de VH, on n'ajoute pas à l'astreinte VH d'astreinte intervention. La période « estivale » devient dimensionnante : une équipe d'astreinte de 2 agents avec un retour une semaine sur 5, soit 10 agents ; 5 CEE pour l'astreinte responsable d'équipe d'intervention à l'année ; 5 agents pour la surveillance en 2x8, 7j/7.

Effectif : 1 contrôleur responsable du CEI, et 20 AE / CEE.

Catégorie 4 – 1 Routes interrégionales avec fortes intempéries hivernales 3 circuits de VH

Par rapport au réseau de catégorie 3 – 1, on supprime la surveillance en 2x8, 7j/7, que l'on remplace par un renfort de deux agents pour garantir la surveillance quotidienne les jours ouvrés. La période « estivale » est dimensionnante pour les AE : une équipe d'astreinte de 2 agents avec un retour une

semaine sur 5, soit 10 agents ; et deux AE en renfort, soit 12 AE. En hiver le poste de CEE d'astreinte est doublé, avec un retour de trois semaines cela représente 6 CEE.

Effectif : 1 contrôleur responsable du CEI, et 18 AE / CEE.

Catégorie 4 – 2 Routes interrégionales avec faibles intempéries hivernales avec 3 circuits de VH

Par rapport au réseau de catégorie 3–2, on supprime la surveillance en 2x8 7j/7, que l'on remplace par un renfort de 2 agents pour garantir la surveillance quotidienne les jours ouvrés. La période « estivale » est dimensionnante. Soit 5 CEE pour l'astreinte responsable de l'équipe d'intervention à l'année ; une équipe d'astreinte de 2 agents avec un retour une semaine sur 5, soit 10 agents, et 2 AE en renfort pour la surveillance quotidienne. Effectif : 1 contrôleur responsable du CEI, et 17AE/CEE.

Catégorie 5 – Autres routes

Le dimensionnement est identique aux routes de catégorie 4, hormis le renfort pour surveillance.

Total : 1 contrôleur responsable du CEI, et 15 AE / CEE.

4.1.2 Dimensionnement des CEI

Le dimensionnement avec les éléments du groupe de travail exploitation figure dans le tableau ci-après.

CEI	RRN	réseau	circuits VH	dim. GT exploitation					
				Organisation surveillance	Ctrl	CE E	AE	Tot CEE /AE	
Bayeux	RN 13	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Montebourg/Tourlaville	RN 13	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	[1]
Mondeville	BP Caen et RN 158	2	5	2x8 7j/7	1	5	21	26	
Villers Bocage	A84	3-2	2	2x8 7j/7	1	5	15	20	
Fleury	A84	3-2	3	2x8 7j/7	1	5	17	22	[2]
Poilly	A84	3-2	2	2x8 7j/7	1	5	15	20	
St Lô	RN 174	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Bouttencourt	A28	3-2	3	2x8 7j/7	1	5	15	20	[3]
Maucombe	A28	3-2	2	2x8 7j/7	1	3	10	13	[3]
Isneauville	N28 N31 tunnel Gd Mare	2	2	2x8 7j/7	1	3	13	16	[4]
Rouen	A150 et 151,N15,138,338	2	4	2x8 7j/7	1	3	13	16	[4]
Gournay	N31	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Auffay	N27	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	15	[5]
Gonfreville l'Orcher	A131, N232, D929	3-2	1	2x8 7j/7	1	3	10	13	[6]
Evreux	N154, 13, 1013	4-2	5	durant les Horaires normaux	1	6	15	21	
Alençon	N12	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Verneuil	N12	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Dreux	N12, 154	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Chartres	N154	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Châteaudun	N10	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
Vendôme	N10	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	
			Total		21	96	276	372	

[1] Sur Montebourg/Tourlaville, le dimensionnement du GT exploitation a été fait avec l'hypothèse d'un centre unique. Dans l'immédiat, il faut tenir compte du « foisonnement » dû à une organisation avec un point d'appui, dont l'effectif minimum a été arrêté à 6 AE et 1 CEE.

[2] Le réseau géré par le CEI de Fleury, bien que classé en 3.2, connaît des problèmes de VH, dans le secteur de Pont Farcy , qui mobilisent beaucoup de moyens. Il en a été tenu compte dans le dimensionnement de ce centre.

[3] Une réflexion sera engagée sur les mutualisations possibles entre les centres de Maucombe et Bouttencourt, rattachés au pôle exploitation A28, en particulier dans le domaine de la surveillance. Le CEI de Bouttencourt y consacre en effet des moyens importants avec 2 agents et 1 CEE de 2x7h, 5j/7, moyens qui doivent pouvoir profiter à l'ensemble de l'axe. Un effectif de 3 CEE a néanmoins été affecté au CEI de Maucombe pour assurer en période de VH l'astreinte responsable d'intervention.

[4] Pour les CEI d'Isneauville et Rouen, le dimensionnement a été fait en raisonnant globalement sur l'ensemble du réseau géré par les deux centres.

[5] Pour le CEI d'Auffay, l'organisation de la VH fera l'objet d'une étude particulière afin de déterminer le nombre de circuits : on est en effet en limite entre 1 et 2 circuits.

[6] Le dimensionnement du CEI de Gonfreville l'Orcher tient compte du faible linéaire géré par ce centre : environ 28 km.

Les propositions du groupe de travail exploitation, en termes de niveaux de service et d'effectifs, traduites par ce tableau, représentent pour la DIR Nord-Ouest un objectif à terme. En effet, ces niveaux de service ne seront pas mis en œuvre dès l'installation de la DIR, car l'organisation préconisée par le groupe de travail exploitation ne semble pas indispensable dès la mise en place de la DIR Nord-Ouest au regard des niveaux de trafic sur certaines routes. Par conséquent, des ajustements peuvent être faits, en particulier concernant la surveillance du réseau avec 1 agent en 2x8, 7j/7 sur les réseaux de catégories 2 et 3, qui nécessite 5 agents, compte tenu des cycles de travail à mettre en place.

On lui préférera, dans un premier temps, la mise en place, les jours de semaine sur les niveaux VRU (catégorie 2) et sur certaines autoroutes très circulées (catégorie 3-2), d'une équipe d'intervention de deux agents en poste décalé 12h-20h, qui permet déjà une amélioration notable du niveau de service par rapport à aujourd'hui. En effet les dispositions prévues par le groupe de travail conduisant à une surveillance par un seul agent qui doit appeler l'équipe d'astreinte à domicile en cas d'intervention. L'affectation de 2 agents supplémentaires sur les CEI concernés permet de fonctionner à effectif complet le matin en compensant l'absence de 2 agents en horaire décalé.

Pour le réseau de catégorie 3, on procédera dans un premier temps, comme pour le réseau de catégorie 4, à une surveillance pendant les seuls horaires de travail habituels.

La prise en compte de ces ajustements et des effectifs actuels dans les CEI dédiés aujourd'hui au futur RRN conduit au dimensionnement ci-après. Le tableau indique le niveau d'organisation envisagé pour la fonction de surveillance du réseau. L'effectif actuel des CEI est rappelé dans la dernière colonne.

CEI	RRN	réseau	circuits VH	proposition avec niveau de service adapté au réseau					Effectifs actuels		Observ.
				Organisation surveillance	Ctrl	CEE	AE	Tot CEE/ AE.	CEE	AE	
Bayeux	RN 13	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	6	14	20	6	14	
Montebourg / Tourlaville	RN 13	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	19	24	5	19	
Mondeville	BP Caen et RN 158	2	5	2 agents en poste décalé 12-20h	1	6	21	27	6	21	
Villers Bocage	A84	3-2	2	2 agents en poste décalé 12-20h	1	5	15	20	5	15	[1]
Fleury	A84	3-2	3	durant les Horaires normaux	1	4	17	21	4	13	
Poilly	A84	3-2	2	durant les Horaires normaux	1	4	15	19	4	13	
St Lô	RN 174	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	4	14	18	4	12	
Bouttencourt	A28	3-2	3	2x7 5j/7 idem actuellement	1	5	22	27	5	22	
Maucombe	A28	3-2	2	Réflexion à mener (cf Bouttencourt)	1	3	10	13	2	11	mixte RRN/RNIL
Isneauville	N28 N31 tunnel Gd Mare	2	2	astreinte d'ortoir (cf tunnel) 2 agents en poste décalé	1	3	12	15	3	12	mixte RRN/RNIL
Rouen	A150 et 151 N15, 138, 338	2	4	2 agents en poste décalé 12-20h	1	3	13	15	2	13	mixte RRN/RNIL
Gournay	N31	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	15	2	6	
Auffay	N27	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	15	3	15	mixte RRN/RNIL
Gonfreville l'Orcher	A131, N232, D929	3-2	1	2 agents en poste décalé 12-20h	1	3	10	13	3	12	mixte RRN/RNIL
Evreux	N154, 13, 1013	4-2	5	durant les Horaires normaux	1	4	16	20	3	12	mixte RRN/RNIL
Alençon	N12	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	15	2	12	mixte RN/RD
Verneuil	N12	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	15	2	17	mixte RN/RD
Dreux	N12, 154	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	3	12	15	3	11	
Chartres	N154	4-2	3	durant les Horaires normaux	1	5	12	17	2	15	mixte RRN/RNIL
Châteaudun	N10	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	17	3	6	
Vendôme	N10	4-2	2	durant les Horaires normaux	1	3	12	17	3	17	mixte RN/RD
			Total		21	81	294	375			

[1] pour l'A84 la proximité de l'agglomération Caennaise où le trafic est très élevé (>40 000 véh/j) en phase transitoire il est proposé de recourir également au poste décalé 12-20h pour les interventions.

Pour le CEI d'Isneauville, l'horaire décalé 12h-20h sera assuré par les agents d'astreinte dortoir.

A la mise en place de la DIR Nord-Ouest, les organisations existantes sont maintenues. Cette remarque vaut également pour la composition des équipages en viabilité hivernale où les pratiques actuelles sont maintenues. Le dimensionnement des effectifs dans les CEI sera de 31 contrôleurs, 81 CEE et 294 AE (S), soit en tout **396 agents**. Le passage de l'organisation initiale à l'organisation préconisée par le groupe de travail « exploitation » se fera dans la durée et notamment lorsque la DIR aura ses propres instances paritaires.

4.1.3 Le dimensionnement des districts

Les districts ont été dimensionnés en se basant sur les réflexions du groupe de travail « entretien et gestion du patrimoine » et en tenant compte de la répartition des missions entre les districts et le service des politiques et des techniques. Le dimensionnement ci-après ne comprend pas les AE (S), les CEE et les contrôleurs des CEI dont les besoins ont été pris en compte ci-avant. Ce dimensionnement ne tient pas compte également des besoins en OPA pour les prestations actuellement assurées par les parcs.

		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
DISTRICT ROUEN	Direction du DISTRICT	1						1				2
	Pôle gestion de la route					1	2	1		1		5
	Pôle administratif et comptable				1			2				3
	CIGT PC TUNNEL			1		2		1			10	14
	Pôle exploitation Seine Maritime					2	1	1			0	4
	Pôle exploitation A28					1		1				2
	BESOINS DISTRICT ROUEN	1	0	1	1	6	3	7	0	1	10	30
		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
DISTRICT MANCHE CALVADOS	Direction du DISTRICT	1						1				2
	Pôle gestion programmation				1	1	1	1		1		5
	CIGT						1				4	5
	ANTENNE DE ST LO				1	1	1	4	2	1		10
	ANTENNE DE CAEN				0	2	1	3			0	6
	BESOINS DISTRICT MANCHE CALVADOS	1	0	0	2	4	4	9	2	2	4	28
		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
DISTRICT EVREUX	Direction du DISTRICT			1				1				2
	Pôle administratif et comptable				1			2				3
	Pôle gestion de la route et veille qualifiée						3	1	2	1		7
	Pôle exploitation					1		1				2
	BESOINS DISTRICT EVREUX	0	0	1	1	1	3	5	2	1	0	14
		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
DISTRICT DREUX	Direction du DISTRICT			1				1				2
	Pôle administratif et comptable				1			2				3
	Pôle gestion de la route et veille qualifiée						3	1	2	1		7
	Pôle exploitation					1	0	1				2
	BESOINS DISTRICT DREUX	0	0	1	1	1	3	5	2	1	0	14
BESOINS DISTRICTS		2	0	3	5	12	13	26	6	5	14	86

4.1.4 Le dimensionnement du Service des Politiques et des Techniques

Pour le dimensionnement du Service des Politiques et des Techniques la mission de préfiguration s'est également appuyée sur les réflexions du groupe de travail « entretien et gestion du patrimoine » et en tenant compte de la répartition des missions entre les districts et le Service des Politiques et des Techniques.

		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
SPT	Direction du SPT	1						1				2
	Bureau administratif et gestion du DP				2			3		1		6
	Qualité Audit			1	1							2
	Maîtrise d'ouvrage de l'entretien et investissement			1	3		1	4				9
	Politique entretien, Gestion de la route, bases de données, SIG et ingénierie de l'entretien			1	0		5	1		2		9
	Politique entretien, Gestion des OA . Pathologie et ingénierie réparation			1			5	1		2		9
	Politique exploitation gestion de crise sécurité routière et ingénierie de l'exploitation			1		2	6	2		2		13
	BESOINS SPT	1	0	5	6	2	17	12	0	7	0	50

4.2 Dans le domaine de l'ingénierie routière

4.2.1 Application des ratios nationaux définis par la DGR

Le dimensionnement des unités chargées de l'investissement routier peut s'approcher par les principes de la méthode ECI – RN mise au point par MM. Brua et Gastaud, qui permet de répartir les moyens d'ingénierie nécessaires pour les différentes phases d'études en fonction du montant de l'opération d'investissement et de son stade d'avancement.

Les ratios pour dimensionner les SMO et SIR en fonction du montant des différentes phases d'une opération sont les suivants :

	Montant de l'opération sur 14 ans (M€)	SMO		SIR		Total RIR
		Taux	ETP	Taux	ETP	ETP
Etudes préliminaires	100	0.2%	0.4	0.434%	0.8	1.2
APS / DUP	100	0.4%	0.8	1.176%	2.3	3.1
Travaux	100	0.6%	1.2	4.588%	8.9	9.1
Total		1.2%	2.4	6.2%	12.0	14.4

La DGR a procédé à une estimation de l'enveloppe financière des opérations d'investissements routiers pour les deux prochains contrats de plan (14 ans) pour le territoire de la DIR Nord-Ouest. L'utilisation de la méthode Gastaud – Brua permet de quantifier un effectif de 151 agents (SIR) pour le plan de charge théorique (cf. annexe). Cette estimation financière de la DGR est inférieure à celle des DRE Haute et Basse-Normandie, et Centre.

Compte-tenu des incertitudes qui planent sur le montant des volets routiers des futurs CPER et sur le devenir de certaines opérations (cf. ci-avant), il est apparu plus raisonnable de se baser sur les chiffres de la DGR pour le dimensionnement des SIR.

La méthode Gastaud - Brua permet d'estimer un effectif théorique de 91 agents pour le SIR de Rouen et de 60 agents pour le SIR de Caen.

4.2.2 Le dimensionnement des SIR

		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
SIR EST ROUEN	Direction du SIR	2										2
	Pôle Assistance			1	1		2	2				6
	Pôle tracé et environnement			1			8	1		5		15
	Pôle assainissement, terrassements chaussées			1			8	1		2		12
	Pôle équipements sécurité exploitation, services à l'usager aires annexes, bâtiments			1			7	1		2		11
	Pôle Ouvrages d'Art			1		4	8	2		3		18
	Centre de travaux d'EVREUX					3	0		1	0		4
	Centre de travaux de Chartres					2	1		2	0		5
	Pôle direction de chantiers, et coordination des agences travaux			1		6	6	3	2	0		18
	BESOINS SIR EST ROUEN	2	0	6	1	15	40	10	5	12	0	91

		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
SIR OUEST CAEN	Direction du SIR	1		1				1				3
	Bureau administratif gestion du DP				2			2		1		5
	Pôle Assistance			1	0		1	1				3
	Pôle tracé et environnement			1			6	1		3		11
	Pôle assainissement, terrassements chaussées			1			6	1		3		11
	Pôle équipements sécurité exploitation et Ouvrages d'art courants			1			4	1		2		8
	Centre de travaux de ST LO					3	1		2	0		6
	Centre de travaux d'Alençon					3	1		1	0		5
	Pôle direction de chantiers, et coordination des agences travaux			1		4	2	3	3	0		13
	BESOINS SIR OUEST CAEN	1	0	6	2	10	21	10	6	9	0	65

BESOINS SIR	3	0	12	3	25	61	20	11	21	0	156
--------------------	----------	----------	-----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	------------

Le dimensionnement du SIR de Caen a été revu par rapport au dimensionnement Gastaud-Brua pour tenir compte des ajustements limités pendant la phase transitoire.

4.2.2.1 Les besoins des SMO

La DIR Nord-Ouest travaillera pour le compte des SMO des régions Haute et Basse Normandie, Centre et dans une moindre mesure pour le SMO Picardie (uniquement la RN31 entre la limite du département de Seine-Maritime et Beauvais).

Ces SMO ont établi les projets d'organigramme de leur future structure avec les effectifs correspondants par macro-grade, qui ont fait l'objet d'une notification par la DGR en décembre 2005 :

Effectifs par macro-grades	SMO Haute-Normandie	SMO Basse-Normandie	SMO Centre	SMO Picardie	Total
A +	2	1	1	1	5
A	4	4	3	6	17
B	8	8	4	5	25
C	7	4	2.4	5	18.4
TOTAL	21	17	10.4	17	65.4

4.3 La direction et les services supports

		A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
DIRECTION	Directeur et Adjoint	2						2				4
COM	Communication relations avec les usagers		1					1				2

SG NOYAU DUR	Direction du SG	1						1				2
	GRH Recrutement Formation relations sociales Médico social		1		1	1		2				5
	Sécurité Prévention				1							1
	Commande publique comptabilité				2			3				5
	Contrôle de gestion LOLF			1	1							2
	Moyens généraux immobilier Informatique				1		2	2	1			6
	Contentieux et affaires juridiques		1		1							2
	TOTAL SG	1	2	1	7	1	2	8	1			23

BESOINS FONCTIONS SUPPORT + DIRECTION	3	3	1	7	1	2	11	1				29
--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------	----------	--	--	--	-----------

Le dimensionnement ne tient pas compte de la réflexion en cours relative à la mutualisation des moyens (par exemple, activité sécurité prévention dans les districts pouvant être mutualisée avec certaines DDE).

4.4 Synthèse du dimensionnement des effectifs de la DIR Nord-Ouest

Sous réserve de la validation de la DGPA et du SG, et hors besoins en OPA pour les prestations actuellement assurées par les parcs, les effectifs sur la base desquels ont été établies les fiches de postes sont les suivants :

	A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
DIRECTION	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4
COM	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
SG	1	2	1	7	1	2	8	1	0	0	23
SPT	1	0	5	6	2	17	12	0	7	0	50
SIR de ROUEN	2	0	6	1	15	40	10	5	12	0	91
SIR de CAEN	1	0	6	2	10	21	10	6	9	0	65
TOTAL DES DISTRICTS (hors CEI)	2	0	3	5	12	13	26	6	5	14	86
dont District de Rouen	1	0	1	1	6	3	7	0	1	10	30
dont District Manche-Calvados	1	0	0	2	4	4	9	2	2	4	28
dont District d'Evreux	0	0	1	1	1	3	5	2	1	0	14
dont District de Dreux	0	0	1	1	1	3	5	2	1	0	14

BESOIN TOTAL HORS CEI	9	3	21	21	40	93	69	18	33	14	321
------------------------------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------

	A+	AADM	ATECH	BADM	CTRL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	TOTAL
BESOIN TOTAL POUR LES CEI	0	0	0	0	21	0	0	375	0	0	396

BESOIN TOTAL POUR LA DIR Nord-Ouest	9	3	21	21	61	93	69	393	33	14	717
--	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------	-----------	-----------	------------

4.5 Notification des effectifs

4.5.1 Pour les fonctions supports

Dans un mail en date du 1^{er} décembre 2005, la DGPA a proposé aux préfigureurs le dimensionnement du noyau dur support des DIR qui a fait l'objet d'une publication dans le cadre du processus collectif d'affectation des agents. Cependant, la DGPA a rappelé le principe suivant : « Il s'agit de fixer le noyau dur, l'organigramme des DIR pourra être abondé en prenant en compte le résultat du chantier mutualisation, notamment si elles sont service prestataires pour les autres services et les DIR bénéficieront à l'extérieur de leur structure de services mutualisés ».

Effectifs moyens supports	A+	A	B	C	Total
DIR Nord-Ouest	1	4	10	12	27

4.5.2 Hors fonctions supports

Dans un mail en date du 23 décembre 2005, la DGR a communiqué le dimensionnement hors fonctions supports par macro grade sur la base duquel la mission de préfiguration a pu publier les fiches de poste, mais elle a insisté sur le fait qu'il ne s'agissait que d'un projet dans l'attente de la validation de l'organisation de la DIR Nord-Ouest et de ses implantations par le SG et la DGPA.

A+	AADM	ATECH	BADM	BEXPL	BTECH	CADM	CEXPL	CTECH	OUV	Total
6	0	20	14	57	94	58	392	33	14	688

En effet, l'arbitrage du Secrétaire général du ministère a consisté :

- à valider le principe d'une publication sur la base des besoins analysés par les préfigureurs et écartés par la DGR
- à abonder les ressources du programme RRN de 619 ETP du programme AUIP pour les C expl.

Les postes « hors fonctions supports » des DIR correspondent aux missions relevant des programmes RRN et sécurité routière (SR). Les effectifs des CEI sont intégralement du ressort du programme RRN. Les effectifs du CIGT relèvent intégralement du programme SR. Concernant les services fonctionnels, seules les équipes et cellules intervenant sur le champ des équipements et des plans de gestion des trafics sont du ressort du programme SR.

5 LE BILAN DE LA CONCERTATION

5.1 Concertation sur le projet d'organisation de la DIR Nord-Ouest

Le projet de rapport d'étape de l'équipe de préfiguration de la DIR Nord-Ouest a été, dans un premier temps, diffusé aux Directions Régionales et Départementales de l'Équipement début juillet 2005. Les questions ont surtout porté sur :

- le rôle de la DIR Nord-Ouest en matière de gestion de crise et les relations entre la DIR et les DDE, ce qui a conduit l'équipe de préfiguration à rédiger un paragraphe spécifique sur ce thème,
- le rôle des parcs pour la DIR,
- les missions du secrétariat général de la DIR et les possibilités de mutualisation avec d'autres services de l'Équipement,
- des interrogations pour faire converger les ressources mobilisables avec les besoins (supposés) de la DIR, notamment pour les personnels d'encadrement.

Par conséquent, des compléments ont été apportés au rapport d'étape, qui a ensuite été diffusé aux DDE et aux organisations syndicales le 13 juillet 2005.

Le projet d'organigramme de la DIR Nord-Ouest a été présenté, dans un premier temps, en réunions de concertation locale du 7 au 18 juillet 2005 (7 rencontres), puis en concertation interrégionale avec FO et la CGT, les 20 et 21 juillet 2005. Une réunion bilatérale était initialement prévue avec la CFDT le 20 juillet 2005, mais à leur demande, elle a été reportée à l'automne.

Une réunion informelle a été également organisée avec le SANTE, pour qu'il bénéficie du même niveau d'information que les autres organisations syndicales.

Lors de ces réunions, les organisations syndicales ont demandé à avoir des précisions, notamment sur les points suivants :

- les effectifs en nombre et catégorie pour chacune des structures (CEI, districts, centres de travaux, services, etc.),
- les niveaux de service et l'organisation du travail,
- les localisations pour les sites,
- le devenir des parcs pendant la phase transitoire, puis à plus long terme (attentes des conclusions du rapport Courtial),
- les souplesses permises pendant la phase transitoire concernant la mobilité des agents.

D'autres questions ont également été abordées par les organisations syndicales. Elles concernent plus particulièrement le régime indemnitaire, la garantie du revenu des agents et les modalités de la bourse aux postes.

Le rapport du mois de juillet a donc été complété par :

- la description du futur réseau national (projet de décret de juillet 2005),
- des informations plus précises sur l'organisation de l'entretien et de l'exploitation (notamment description du rôle des unités du SPT, des districts et des CEI),
- la description de l'organisation de l'ingénierie routière et des précisions sur la phase transitoire pour les opérations en cours et les centres de travaux,
- l'organigramme du Secrétariat Général et la description des missions qui peuvent être mutualisées avec d'autres services de l'Équipement,
- un dimensionnement des services de la DIR, avec indication des macro-grades (sous forme de fourchettes, dans la mesure où les effectifs n'ont pas encore été cadrés par le niveau national),
- les implantations immobilières,
- les prestations qui seront confiées aux parcs par la DIR Nord-Ouest pendant la phase transitoire, et les besoins en personnel OPA.

Le nouveau rapport d'étape a été diffusé pour avis et observations aux Directions Régionales et Départementales de l'Equipement début octobre 2005.

Le rapport d'étape a ensuite été diffusé aux Organisations Syndicales et aux DDE le 14 octobre 2005.

Dans le cadre de la concertation interrégionale, l'équipe de préfiguration de la DIR Nord-Ouest a rencontré FO le 19 octobre, et la CGT et la CFDT, le 24 octobre 2005, pour présenter le projet d'organisation de la DIR Nord-Ouest. Elle a également rencontré le SANTE le 1^{er} décembre 2005 dans le cadre d'une réunion informelle.

5.2 Présentation du projet d'organisation dans les CTPS

Le rapport a ensuite été présenté dans les CTPS des DDE pour information à l'aide d'un document plus synthétique dans le courant des mois de novembre et décembre 2005.

Le tableau ci-après récapitule les dates des CTPS des DDE :

DDE	1 ^{er} CTPS Tenu ou Boycotté	2 ^{ème} CTPS Tenu ou Boycotté
14	22/11 boycotté	15/12 tenu
27	14/11 boycotté	2/12 tenu
28	24/11 tenu	
37	28/11 tenu	
41	15/11 boycotté	13/12 tenu
50	18/11 tenu	
60	14/10 boycotté	21/10 tenu sans OS
61	29/11 tenu	
76	6/12 boycotté	12/12 tenu sans OS
80	20/10 tenu	

Au cours de ces CTPS, les Organisations Syndicales ont demandé des précisions sur l'organisation de la DIR Nord-Ouest, notamment concernant la composition des équipages en matière de viabilité hivernale, sur le régime indemnitaire, sur les phases transitoires, sur les effectifs et sur le processus collectif d'affectation, ainsi que les calendriers.

5.3 Avis des préfets sur le projet d'organisation

Par lettre en date du 28 octobre 2005, le préfigurateur a consulté les préfets de région et de département afin de connaître leur avis concernant le projet d'organisation de la DIR Nord-Ouest. Le tableau ci-joint récapitule la réception des avis des préfectures à la fin du mois de janvier 2006 :

Préfecture	Réception d'un avis	Pas d'avis
14		X
27		X
28		X
37	X	
41		X
45	X	
50	X	
60	X	
61	X	
76	X	
80		X

Les avis des préfets sont favorables, mais certains sont accompagnés de quelques observations.

Ainsi, le Préfet de l'Orne a indiqué que des précisions devraient être apportées concernant les modalités propres à la DIR Nord-Ouest liées à la gestion de crise (identification d'interlocuteur pour la Préfecture notamment). Le Préfet d'Indre et Loire demande également à ce que les relations et les modes de fonctionnement entre la DDE et la DIR soient définis de façon détaillée sur ce thème-là.

Le Préfet d'Indre et Loire note que la gestion de l'A85 entre Langeais et Druyes (section isolée) sera externalisée. Il indique que parallèlement à la procédure engagée par la DGR, il conviendra de préciser les conditions de réalisation des études et travaux de finition de l'A85 avec les conséquences possibles sur le positionnement des agents de la DDE. Enfin, il souligne la nécessité de prévoir des modalités de gestion provisoire de cette section entre le moment de la mise en place de la DIR et le transfert au Département au 1^{er} janvier 2007, l'arrêté de transfert de cette section ne pouvant être signé qu'en 2006, une fois le déclassement du domaine autoroutier dans le réseau routier national effectué.

Dans son avis, le Préfet du Loiret approuve l'implantation du CEI pour l'exploitation du Sud de la RN10 à St-Ouen plutôt qu'à proximité de la déviation de Lisle et Pézou. Enfin, il note que le SIR de Rouen aura en charge la maîtrise d'œuvre des opérations d'investissement de la Région Centre et demande à ce qu'une organisation soit trouvée pour éviter que la priorité des interventions soit accordée au SMO Haute-Normandie en raison de sa proximité avec le SIR, plutôt qu'aux SMO Centre et Picardie.

5.4 Concertation avec les OS sur les projets de fiche de poste

La mission de préfiguration de la DIR Nord-Ouest a rédigé deux notes, l'une relative au contenu des fiches de poste et l'autre concernant le processus collectif d'affectation des agents – Application au cas de la DIR Nord-Ouest. Ces deux notes ont été diffusées pour information et validation aux DDE, en novembre 2005 ; elles figurent en annexe.

Ensuite, le préfigurateur a rencontré la CFDT le 12 décembre 2005, la CGT le 14 décembre 2005 et FO le 19 décembre 2005 afin d'échanger sur le contenu de ces deux notes et également sur les projets de fiche de poste.

Ces réunions ont été riches en discussions et échanges avec les organisations syndicales. A l'issue de ces réunions, la mission de préfiguration a complété les deux notes et a pris en compte la grande majorité des remarques des OS concernant les projets de fiche de poste. Elles ont surtout porté sur l'ouverture de certains postes à plusieurs macro-grades, sur l'homogénéité des macro-grades pour les pôles des districts et sur l'organisation du district de Caen. Enfin, la mission va engager une nouvelle réflexion concernant l'organisation de la sécurité-prévention au sein de la DIR Nord-Ouest (examen de la possibilité de mutualiser cette fonction avec certaines DDE) et sur le fonctionnement du CIGT de Rouen en dehors des heures ouvrables à partir de l'analyse des mains courantes.

A l'issue de cette concertation et de la prise en compte des remarques des organisations syndicales, les projets de fiche de poste ont été publiés sur le site Intranet de la DDE de Seine-Maritime.

La mission de préfiguration a également complété le rapport d'étape du 14 octobre 2005. Les modifications ont porté sur :

- Le district de Caen. L'organisation du district a été revue pour la rendre symétrique et être plus lisible par l'extérieur en identifiant deux antennes à structure semblable, l'une à St-Lô et l'autre à Caen. Le district s'appelle désormais Manche-Calvados.
- La régularisation du domaine public pour les opérations d'investissement gérées par le SIR de Rouen. Afin de ne pas rendre fragiles les structures en dispersant les compétences de gestion du domaine public sur Rouen dans deux pôles (aux Bureaux administratifs du SIR de Rouen et du SPT), il a été décidé de créer une seule entité plus importante qui aura en charge ce domaine au sein du BA du SPT. Cette cellule sera par ailleurs un pôle d'expertise en appui aux districts et au BA du SIR de Caen ; ce dernier ayant en charge la régularisation du domaine public pour les opérations d'investissement de la région Basse-Normandie.
- L'organigramme du Secrétariat Général pour tenir compte de la notification du noyau dur du SG par la DGPA. La mission informatique a été placée dans la cellule « Moyens généraux, immobilier ».

5.5 Bilan de la concertation

La concertation avec les organisations syndicales au niveau départemental et interrégional a été riche d'enseignements. Elle a permis au préfigurateur de présenter le projet d'organisation de la DIR Nord-Ouest, de la confronter aux points de vue des organisations syndicales et d'y apporter certaines évolutions. Cependant, certains sujets d'inquiétude demeurent.

5.5.1 Le problème de la mobilité

Les organisations syndicales discutent peu la nécessité de transfert de postes d'un département à l'autre lors de la mise en place de la DIR Nord-Ouest. Cependant, elles demandent fortement l'absence de mobilité imposée, la prime de mobilité étant jugée « dérisoire pour compenser les pertes de revenus ».

Toutefois, le fait de prévoir une phase transitoire notamment pour les centres de travaux (Alençon, Evreux, Chartres et St-Lô) et pour les opérations en cours d'achèvement a été jugé positif par les organisations syndicales. En effet, des ajustements limités pourront être faits à l'issue de la phase de pré-positionnement des agents en vue de prendre en compte les situations particulières. A ce titre, une transition de l'ordre de 2 ans pourra être organisée pour assurer la continuité des opérations en cours et laisser le temps nécessaire au repositionnement progressif au sein des DDE concernées des agents dont les conditions personnelles nécessitent le maintien dans le département. Ces agents seront prioritaires pour rejoindre les postes qui deviendraient vacants dans leur DDE d'origine.

Enfin, la mission de préfiguration a proposé que, pendant une période transitoire, un système de covoiturage avec un véhicule de service puisse être mis en place au départ de sites actuels de DDE (par exemple : Evreux, le Havre, Saint-Lô) pour rejoindre les implantations principales de la DIR.

Ces dispositions ont répondu en partie aux attentes des organisations syndicales, mais elles souhaiteraient des primes complémentaires, la prime de mobilité n'étant jugée pas suffisante.

Le dispositif de pré-positionnement qui se déroulera du 15 avril au 1^{er} juin 2006 éclairera sur l'étendue réelle des problèmes d'affectation à traiter.

5.5.2 Une demande pressante sur l'organisation du travail et les régimes indemnitaires

Les organisations syndicales ont bien noté qu'en matière d'organisation du travail dans le domaine de l'exploitation, les organisations pré-existantes en DDE seront reprises telles quelles par la DIR, cette remarque étant également valable pour la viabilité hivernale. Par contre, elles ont marqué leur fort désaccord pour un équipage de VH à un agent.

De plus, de nombreuses questions sont posées concernant les postes éligibles demain à la DIR aux 4 points d'ISS, à l'emploi fonctionnel de chef de subdivision, et à la NBI, ainsi que sur le régime indemnitaire des personnels d'exploitation.

Enfin, les organisations syndicales demandent comment, dans le cadre du processus collectif d'affectation, devront se positionner les agents qui ont réussi les concours exceptionnels de techniciens supérieurs et de secrétaires administratifs, alors que dans le règlement du concours, il était indiqué que ces agents pouvaient rester sur leur poste à leur demande.

5.5.3 Les conditions d'exercice de l'activité syndicale

Des questions portent également sur le processus temporaire de dialogue social après création des DIR dans l'attente des élections au CTP et sur le format des CAP. Les organisations syndicales évoquent aussi les conditions d'exercice des droits syndicaux dans les DIR, compte-tenu d'un éloignement beaucoup plus important que dans les DDE aujourd'hui.

5.5.4 Les aspects sociaux

La question des CLAS, des médecins de prévention, des assistantes sociales est systématiquement soulevée. Les organisations syndicales demandent une proximité pour les agents, privilégiant ainsi les organisations départementales mutualisées avec les DDE.

L'organisation de l'ASCEE et de la MGET est évoquée dans les mêmes termes, même si le préfigurateur n'est pas légitime pour y répondre.

Les concertations interrégionales ont permis de finaliser l'organisation de la DIR Nord-Ouest, même si un certain nombre de questions, notamment sur l'organisation de l'exploitation, devront être débattues quand la DIR aura ses instances paritaires. La mission de préfiguration va se consacrer désormais à préciser les phases de transition et la montée en régime de l'organisation de la DIR Nord-Ouest.



Direction générale
des Routes



Mission de
Préfiguration de la
Direction
interdépartementale
des Routes Nord
Ouest

6 ANNEXES DU RAPPORT D'ETAPE AU 10 FEVRIER 2006

Cité administrative
Saint Sever
76032 Rouen cedex
téléphone :
02 35 58 53 38
télécopie :
02 35 58 56 05
mél. DIR-NO-
prefiguration@equipement
.gouv.fr

6.1 Détail du Réseau

RN	PR origine	PR extrémité	Long	Dpt	Km VRU, VCA	Km bretelle VRU VCA	Km 2X2 ou plus	Km 2X1 ou 3	Km autres bretelles
A84	222+000	262+822	42,318	14	42,318	8,202	42,318	0,000	
N13	69+000	128+706	60,486	14	60,486	11,062	60,486	0,000	
N158	8+180	38+416	31,949	14	31,949	6,563	27,957	3,992	
N814	0+000	27+380	26,824	14	26,824	35,591	26,824	0,000	
N1013	21+000	23+1010	3,164	27			3,164	0,000	
N12	3+572	37+190	30,464	27			11,039	19,425	0,728
N12	0+000	3+572	3,570	27				3,570	
N13	0+000	21+000	20,718	27			8,043	12,675	2,624
N13	21+000	29+970	8,770	27			5,573	3,197	
N154	0+000	13+000	12,910	27			12,910	0,000	
N154	13+000	46+450	35,468	27	35,468		35,400	0,068	12,766
N182	18+000	18+1355	1,355	27				1,355	
N31	0+000	2+843	2,556	27				2,556	
D905			4,296	28				4,296	
D927			0,205	28				0,205	
N10	33 + 850	82 + 270	48,606	28			5,226	43,380	2,635
N1010	0	2 + 898	4,498	28			0,000	4,498	0,000
N1154	0	3 + 185	3,457	28			0,000	3,457	0,000
N12	0	27 + 1 018	27,397	28			20,452	6,945	6,850
N12	28+000	31 + 400	2,804	28			1,994	0,810	
N123	3+235	11+690	8,403	28			8,403	0,000	1,865
N154	14 + 150	47 + 452	33,542	28			0,000	33,542	9,045
N154	56 + 0	86 + 298	31,113	28			19,250	11,863	0,000
N254	0	1 + 590	1,590	28			0,000	1,590	0,000
A85	81+000	91+000	9,750	37	9,750	4,8	9,750	0,000	
D31			9	37				9,000	
N10	0+000	2+927	2,9	37				2,900	
N10	10+266	45+1074	36,577	41			10,479	26,098	
N10	0	10+266	10,367	41			3,943	6,424	
A84	220+000	222+000	1,518	50	1,518		1,518	0,000	
A84	???	220+0	47,434	50	47,434	9,355	47,434	0,000	
A84	147	???	16,469	50	16,469	3,225	16,469	0,000	
D974	18+000	34+1510	17,575	50			16,645	0,930	7,454
N13	0+0	63+000	62,654	50	57,405	14,615	56,687	5,967	0,400
N13	63+000	63+1150	1,15	50				1,150	
N174	0+0	18+000	16,974	50			16,844	0,130	1,9
N174	31+320	46+870	15,644	50			0,000	15,644	
N175	39+0	62+500	24,044	50	23,389	5,615	23,389	0,655	
N176	46+0	48+1132	3,420	50				3,420	2,35

RN	PR origine	PR extrémité	Long	Dpt	Km VRU, VCA	Km bretelle VRU VCA	Km 2X2 ou plus	Km 2X1 ou 3	Km autres bretelles
N31	0+000	17+000	17,091	60				17,091	
N12	22+301	61+636	36,820	61			26,812	10,008	5,532
N12	0+000	22+301	22,143	61			9,096	13,047	2,348
N12	61+366	84+911	21,999	61			4,531	17,468	1,952
A 150	0+000	12+1143	12,739	76	12,739	2,679	12,739	0,000	
A131	16+000	33+393	17,448	76	17,448	6,836	17,448	0,000	
A151	0+000	6+1018	6,929	76	6,929		6,929	0,000	
A28	55+534	97+358	41,843	76	41,843	9,861	41,843	0,000	
A28	29+000	55+534	26,507	76	26,507	5,793	26,507	0,000	
D929	4+605	7+438	2,833	76	2,833		2,833	0,000	
N138	9+000	15+048	6,227	76			6,227	0,000	3,597
N138	21+578	22+703	1,108	76			1,108	0,000	
N15	12+630	14+586	1,958	76			1,958	0,000	0,724
N182	0+000	2+600	2,284	76				2,284	
N182	18+000	18+1355	1,355	76				1,355	
N27	18+980	49+170	31,641	76			25,169	6,472	10,1
N28	0+1367	7+848	8,261	76	8,261	11,628	8,261	0,000	
N282	0+000	2+942	2,772	76			0,490	2,282	1,685
N31	0+000	15+328	14,921	76			2,231	12,690	
N31	15+328	18+1293	3,972	76				3,972	
N31	22+000	51+852	30,200	76				30,200	
N338	0+000	7+1218	8,626	76			8,626	0,000	3,902
N13	76+455	78+887	2,442	78				2,442	
A28	0+000	28+611	28,814	80	28,814	3,373	28,814	0,000	
N2028	1+000	1+428	0,371	76			0,371	0,000	
Total			1072,278		498,384	139,198	724,151	348.127	79.125

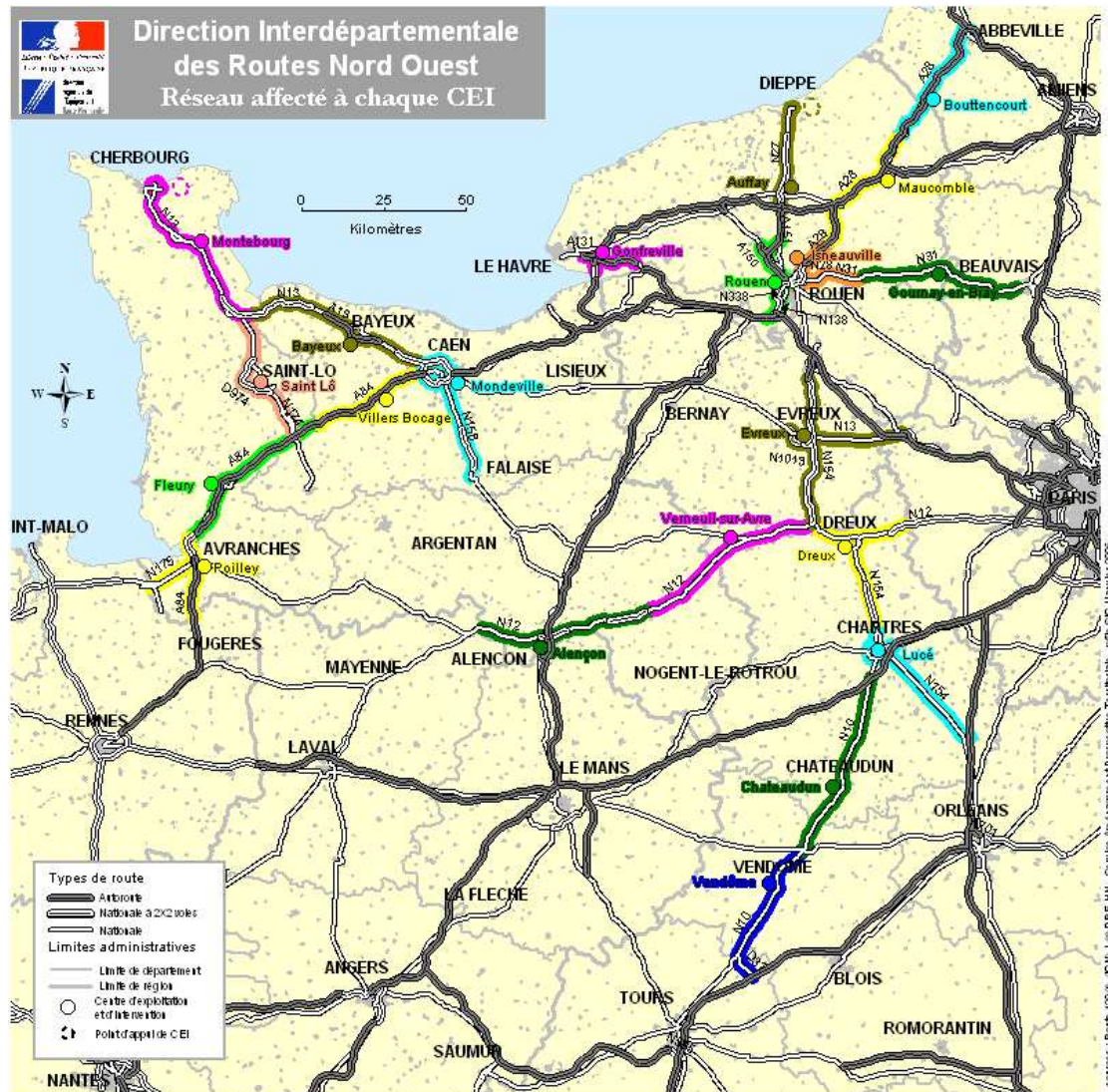
6.2 Patrimoine Ouvrages d'art

RN	Dpt	Nombre OA de + 2m	Nb Viaduc	longueur tunnel	Nb Autres OA singuliers	S mur
A84	14	37				
N13	14	59				82
N158	14	29	1			35
N814	14	70	1			1630
N12	27	53				467
N13	27	15				
N31	27					
N154	27	49				69
N182	27	2				
N1013	27	2				
N10	28	24				
N12	28					
N123	28	8				
N154	28	23				
N254	28					
N1010	28	6				
N1154	28	2				
D905	28	6				
D927	28					
A85	37	11	4			
N10	37	27				70
D31	37	2				
N10	41					
N10	41					
A84	50	114	1			
N13	50	91			1	1685
N31	60					
N174	50	25				51
N175	50	38				229
N176	50	6				
D974	50	26			1	
N12	61	1				
A28	76	81				
A131	76	3				
A 150	76	19	1			499
A151	76	10				
N15	76	3				5540
N27	76	23				
N28	76	18	2	1542		3864
N31	76	17				5486
N138	76	11				
N182	76	3				
N282	76	3	1			817
N338	76	16				5931
D929	76	5	1			
A28	80	31	1			
Total		969	13	1542	2	26456

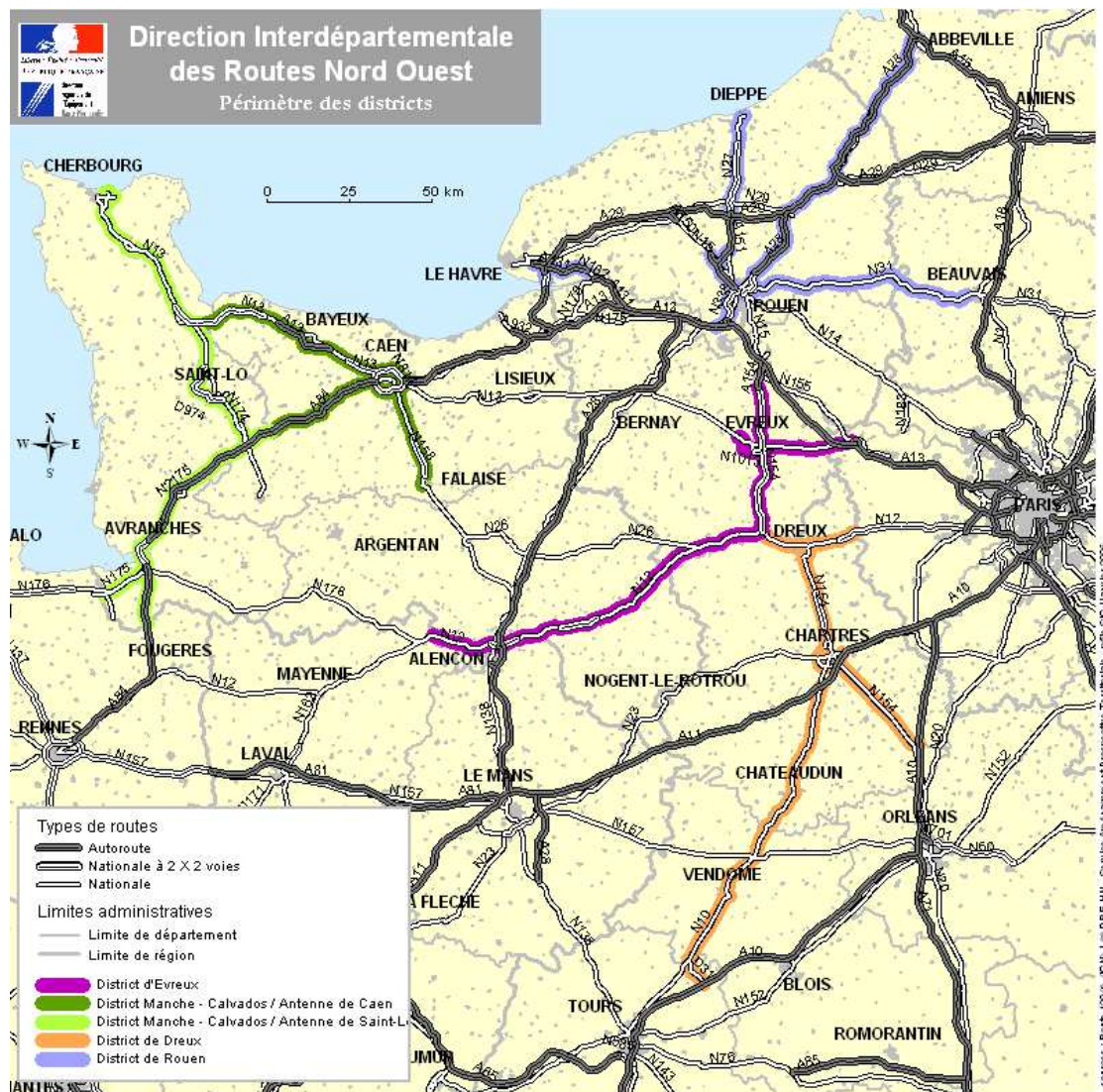
6.3 Longueur du réseau par District et CEI

District	CEI	Somme
MANCHE-CALVADOS	BAYEUX	60,486
	FLEURY	47,434
	MONDEVILLE	58,773
	MONTEBOURG	63,804
	POILLEY	43,933
	ST LO	50,193
	VILLER BOCAGE	43,836
Somme MANCHE CALVADOS		368,459
DREUX	CHARTRES	48,036
	CHATEAUDUN	63,471
	DREUX	65,537
	VENDOME	48,477
	SECTION ISOLEE TOURS	9,75
Somme DREUX		235,271
EVREUX	ALENCON	62
	EVREUX	83,472
	VERNEUIL	52,268
Somme EVREUX		197,74
ROUEN	AUFFAY	31,641
	BOUTTENCOURT	55,321
	GONFREVILLE	28,047
	GOURNAY	52,816
	ISNEAUVILLE	23,182
	MAUCOMBLE	41,843
	ROUEN	37,958
Somme ROUEN		270,808
TOTAL		1072,278

6.4 Carte des CEI de la DIR Nord-Ouest



6.5 Périmètre d'intervention des districts de la DIR Nord-Ouest



6.6 Recensement du matériel affecté aux CEI de la DIR Nord-Ouest

La DDE de Seine-Maritime n'a pas répondu au questionnaire envoyé par la mission de préfiguration. La DDE d'Eure et Loir va entreprendre ce travail en janvier 2006. Pour les DDE marquées avec un astérisque (*), le matériel ne sera peut-être pas transféré en totalité à la DIR. Il s'agit d'un premier recensement qui sera affiné dans les prochains mois par les DDE.

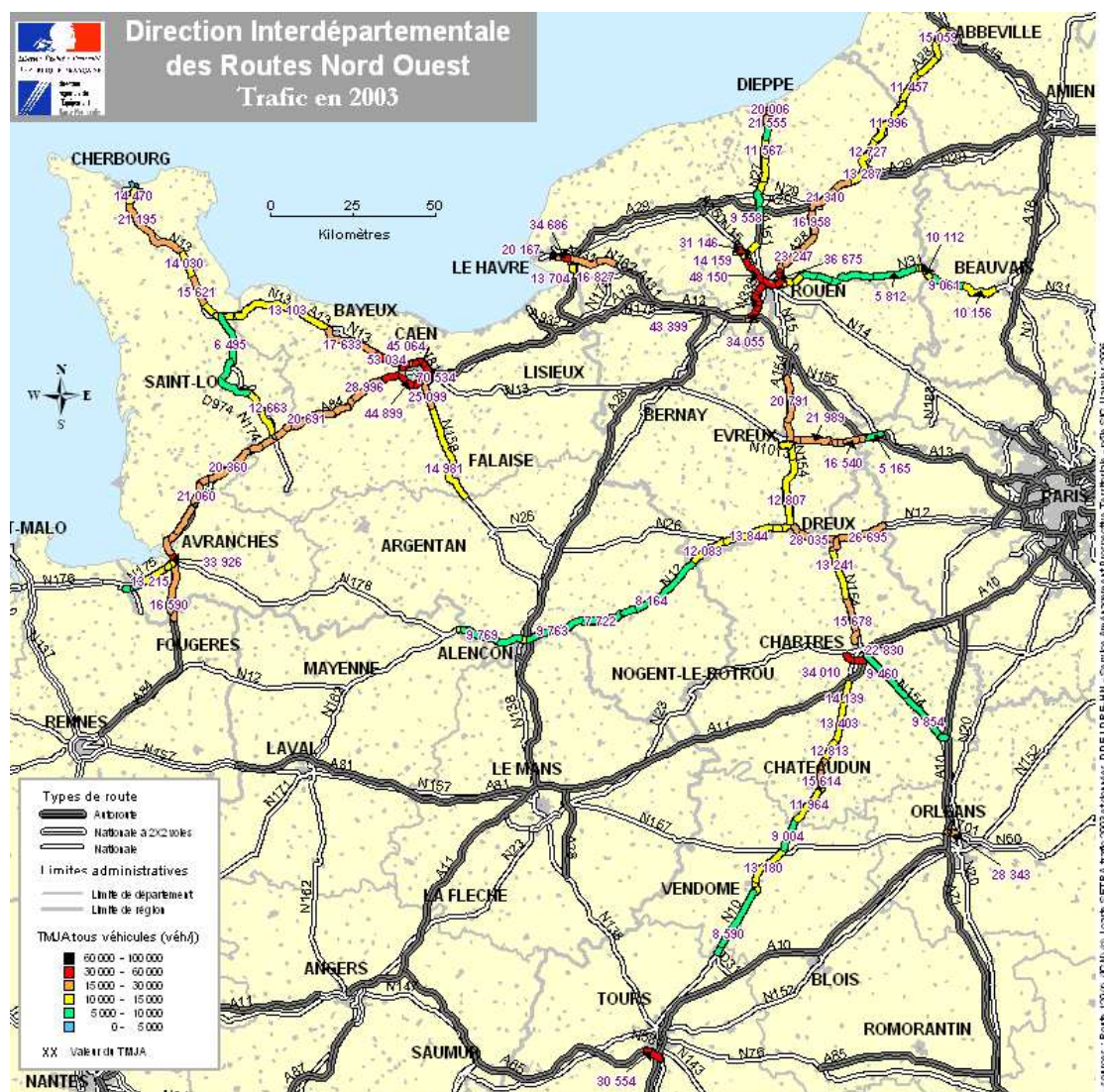
Département	DDE14	DDE14	DDE14	DDE27*	DDE27*	DDE41*	DDE 50	DDE 50	DDE 50	DDE 50	DDE 50	DDE61	DDE 80
CEI	CEI de Mondeville	CEI de Bayeux	CEI de Villers Bocage	CEI de EVREUX	CEI de VERNEUIL sur Avre	CEI de Vendôme	CEI de Poilley	CEI de Montebourg	Antenne de Tourlaville	CEI de Fleury	CEI de St-Lô	CEI d'Alençon	CEI de Bouttencourt
Principal type de voies	VRU	2x2 voies	2x2 voies	2x2 voies	2 voies	2 voies	2x2 voies	2x2 voies	2x2 voies	2x2 voies	2x2 voies	2x2 voies	2x2 voies
Véhicules													
VL	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	3
VLU	3	3	4	5	3	2	3	3	1	3	3	2	2
FOURGON	6 FG 1FBenne	3FG 1FBenne	4FG:4 1FBenne	3	2	1	2	2	1	2	2	3 dt 1FLU et 1 PMV	5 dont 4 équipés FLU + PMV
PL	19T :3 26T : 0	19T :1 26T : 1	19T :1 26T : 1	2	2	1	3 (dt 1camion benne)	3 (dt 1camion benne)	2 (dt 1camion benne)	3 (dt 1camion benne)	3 (dt 1camion benne)	2	1
dont PL utilisé en VH	13T : 1 19T : 1	19T : 1	0	2	2		2	2	1	2	2	2	4 dont 3 en location parc spécifique VH
TRACTEURS	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1 avec godet de chargement
CHARGEUR	1	1	1	2 sur tracteurs	1		1	1	1	1	1	1	
Accessoires													
EPAREUSE - ROTO - GIRO BROYEUR	SE : 2 Roto : 1	SE : 1 Roto : 1	SE : 1 Roto : 1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1
FLR TRACTEE	4	2	2	4	2		2	2	0	2	2	3	2
FLR PORTEE				1	0		0	0	0	0	0	1	
REMORQUE PANNEAUX	3	2	2		1	1	2	2	1	2	2	3	2
TRACTEUR DE MONTAGNE / TURBO TONDEUSE	TT : 1	TT : 1	TT : 1	1			1mutualisé	0	0	0	1mutualisé	1	1 (AEBI)
BALAYEUSE	1			0	1		1	1		1		1	1 sur camion
DOSATRON	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1
PMV sur remorque	2			0	0		0	0	0	0	0		
Observations					Ne tient pas cpte des 5 camions du parc 2 FLR à Paçy et 2 au parc en +		1remorque (trpt carburant -tract. de montagne)	1remorque (trpt carburant -tract. de montagne)	1remorque (trpt carburant -tract. de montagne)	2remorques (trpt carburant -tract. de montagne)	1remorque (trpt carburant -tract. de montagne)	3saleuses+rab ot, 1 centrale à saumure, estimation à affiner avec le CG	

6.7 Situation des laboratoires départementaux

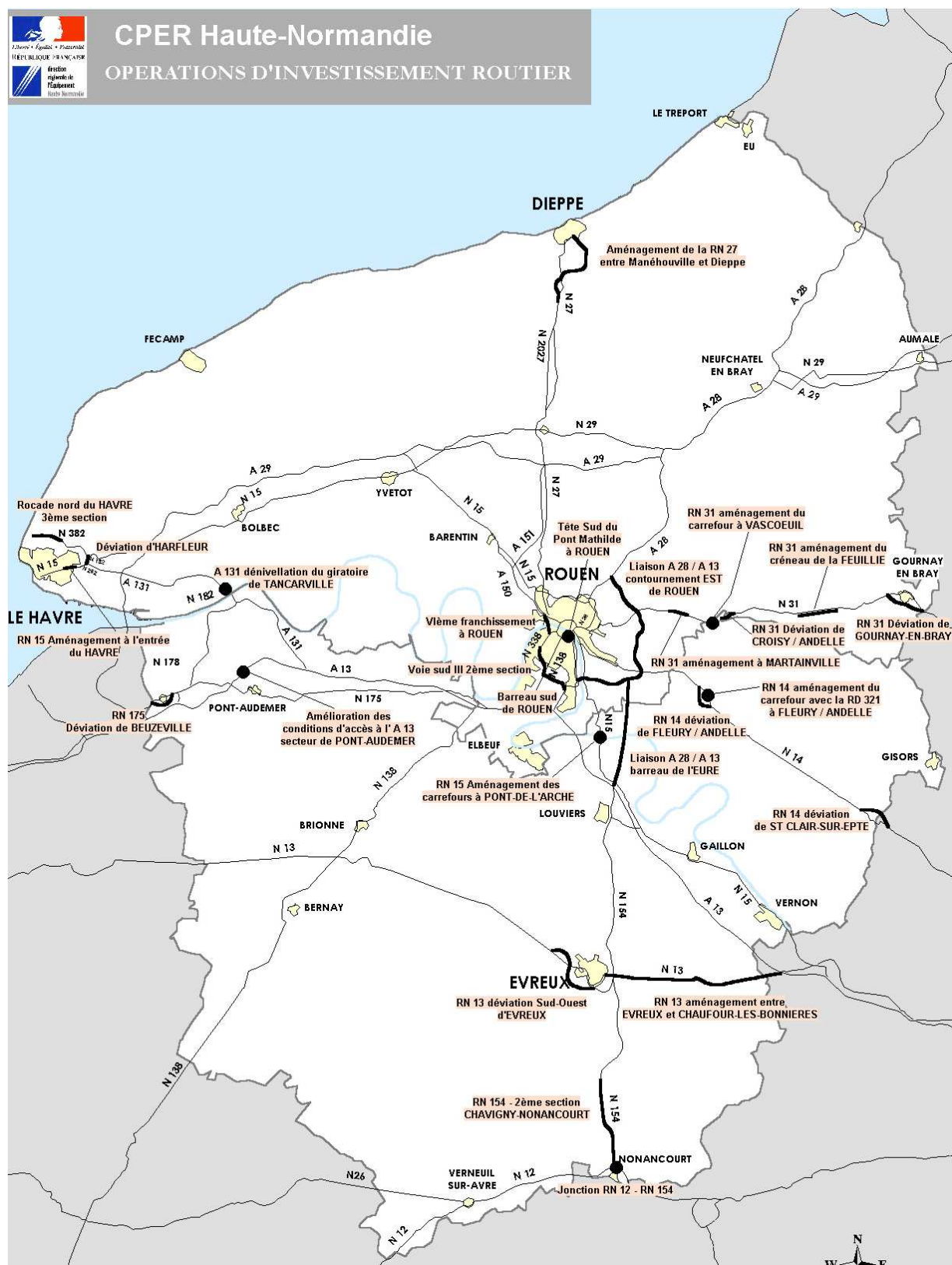
Département	Rattachement	Mode de gestion	Effectifs	Evolution à court terme	Missions assurées	niveau de compétence	Taux prévisible d'intervention sur le futur RRN	observations
14	Parc	cppte de commerce	1OPA (Resp du LD) 1CEE 3 AES 1Secrétaire-Comptable (poste vacant)	1 demande de mutation attendue (CEE) / remplacement envisagé par 1OPA	Assistance Maîtres d'ouvrage ou Maîtres d'œuvre Dimensionnement de chaussée Contrôle de fabrication matériaux chaussée Contrôle de mise en œuvre matériaux chaussée Contrôle de béton, Contrôle de central	en cours de certification LABOROUTE	Difficile à estimer, dépend du programme de travaux neufs	Démarche Qualité engagée au travers de la DQ du Parc le LD vise à un agrément Laboroute en 2006 DYNAPLAQUE
27	Parc	cppte de commerce	1Ctrl div. (chef du labo) 1OPA tech. niv2 1OPA resp travaux 1OPA chef d'équipe A 1OPA compagnon 3OPA ouvriers expérimentés	départ en retraite prévu en 2006 pour le chef du labo et en 2007 pour l'OPA chef d'équipe A	Suivi de chantiers de travaux neufs ou d'entretien en tt que contrôle extérieur (90%) : Etude de reconnaissance de sol pour identification et éventuelment proposition de dimensionnement de chaussée, Conseil technique à la maîtrise d'œuvre par, entre autres, l'aide à la rédaction ou mise à jour des CCTP, Suivi de chantiers de terrassement, de traitement des sols, de contrôle des granulats, d'application d'enrobé, de mise en œuvre d'ESU et de contrôle de béton d'ouvrage de génie civil, Réalisation d'expertises sur des chantiers présentant des désordres, Suivis des cryopédomètres et des cycles gel-dégel lors de la VH. Interventions pour des entreprises du secteur privé (10%).	certification ISO 9001 en juillet 2003 en cours de certification ISO 14001 (prévue pour juin 2006) ensemble de ces démarches complété par une démarche liée à l'hygiène et la sécurité permettant au final de déboucher sur un système global type QSE (Qualité, Sécurité et Environnement) une grande compétence dans les études de traitement des sols	environ 20-25% (soit de 110 000€ à 140 000€)	Tjs eu une politique d'investissements lui permettant de coller à sa politique QSE : DYNAPLAQUE 2, une rectifieuse à béton, un ensemble d'appareillage pour le contrôle des liants hydrauliques et des ciments, une machine d'extraction automatique des enrobés, un système d'asservissement pour la compression des éprouvettes de béton, etc. Mise en réseau d'un cahier des conditions générales de fonctionnement du labo. Le LD travaille en collaboration avec le LR de Rouen.
28	SERIN	cppte de commerce	1OPA tech(chef du LD) 1 Cadm secrétaire-comptable 1OPA - compagnon 1OPA ouvrier expérimenté	Aucune évolution prévisible à court terme	Conseils et expertise à MO ou MOE : suivi de chantiers, analyse et avis sur PAQ, vérifications de doc relatifs aux matériaux. Contrôles extérieurs pour MOE avec la réalisation d'essais : en labo sur matériaux, in situ sur sols et matériaux mis en place. Suivi des cryopédomètres : gestion et entretien des indicateurs de profondeur de gel, traitements de relevés, mesures de déflexions de référence et lors des phases de dégel Contrôles externes pour le Parc : approvisionnements matériaux et mise en œuvre pour enduits superficiels, et à partir de 2006, contrôle de la rétroréflexion du marquage		30 à 35%	Le CG28 est intéressé partiellement par l'activité (au niveau du service investissement à qui il confie une part importante des contrôles) Il n'en est pas de même du service entretien.

Département	Rattachement	Mode de gestion	Effectifs	Evolution à court terme	Missions assurées	niveau de compétence	Taux prévisible d'intervention sur le futur RRN	observations
37	Parc	cpte de commerce	1 TSEC – Chef de labo 1 CTRL Divisionnaire 3 OPA dont 2 techniciens niv1 et un maître compagnon	Chef de laboratoire en retraite d'ici 1 à 1.5 an Le CTRL remplacera le chef de labo au cours du 1er semestre 2006	1- Démarche qualité des chantiers routiers (PAQ): - Contrôles extérieurs - Contrôles intérieurs pour les entreprises privées 2- Auscultations de chaussées anciennes et propositions de restructuration Terrassements : Identification géotechnique des sols et portance des plate-formes Assainissement : Compacité des tranchées au pénétromètre dynamique Chaussées : Qualité des granulats, contrôle de fabrication des matériaux élaborés, contrôles de mise en œuvre des assises de chaussées et des couches de roulement Ouvrages d'art : Essai à la compression d'éprouvette béton et coulis de ciment Essais sur chaussées anciennes : Carottages des matériaux traités et déflexions à la poutre de Benkelman		0%	Démarche qualité en élaborant un manuel qualité validé par le DDE en janvier 2001. Le Conseil Général a émis le souhait de conserver l'activité du laboratoire. Il n'existe pas de contrat officiel de partenariat avec le LR de Blois, mais une volonté notamment sur les chantiers de l'Etat et les chantiers importants du Département de travailler ensemble chacun dans son domaine de compétence.
41	pas de labo							
50	Parc	cpte de commerce	1 Chef du labo T2 2 chargés d'affaire T1 2 laborantins compagnon dt 1 agent assure le secrétariat et la comptabilité analytique 3 Ouvriers expérimentés	Aucune évolution prévisible à court et moyen terme	Essais sur granulats, sol et matériaux, essais sur bétons, contrôles de fabrication sur les graves non traitées et traitées aux liants hydrauliques et hydrocarbonés, mesures des % de vides in situ, suivi des enduits superficiels, mesures de portances et déflexions, campagne gel/dégel, dynaplaque, PDG 1000, sondages. Assistance à la maîtrise d'ouvrage, préconisation, analyse des résultats	Certification AFAQ ISO 9001 de l'ensemble des activités du parc Agrément Laboroute	40 à 45 %	Nouveaux locaux en cours de travaux plus rationnels et mieux équipés, livraison 2ème semestre 2006
60	pas de réponse							
61	Parc	cpte de commerce	1TS, 1OPA, 2 Agents du département inscrits aux effectifs de la DDE et dont les salaires sont remboursés au Dépt	départ en retraite pour le TS (57 ans)	Essais béton, Granulométrie et liants (teneur) Intervention contrôle extérieur sur les chantiers RN (12)	Agrément Laboroute	environ 20%	Quelques interventions pour le Laboratoire Régional de Rouen
76	pas de labo							
80	SGR	cpte de commerce	1 TSC 2 techniciens filière OPA 2 OPA 3 C	pas de départ prévu dans les 3 ans	Étude préalables (sondages, aide au dimensionnement) Assistance à maîtrise d'œuvre (avis sur rédaction de CCTP, avis sur PAQ en remise d'offre, ...) Contrôle travaux (mesure de compacité, granulométrie, teneur en liant, rétro réflexion sur marquage, ...)	Qualification Laboroute	0%, la DDE faisant appel au LR	Intérêt marqué du département sur cette activité Interlocuteur privilégié du laboratoire de Saint Quentin

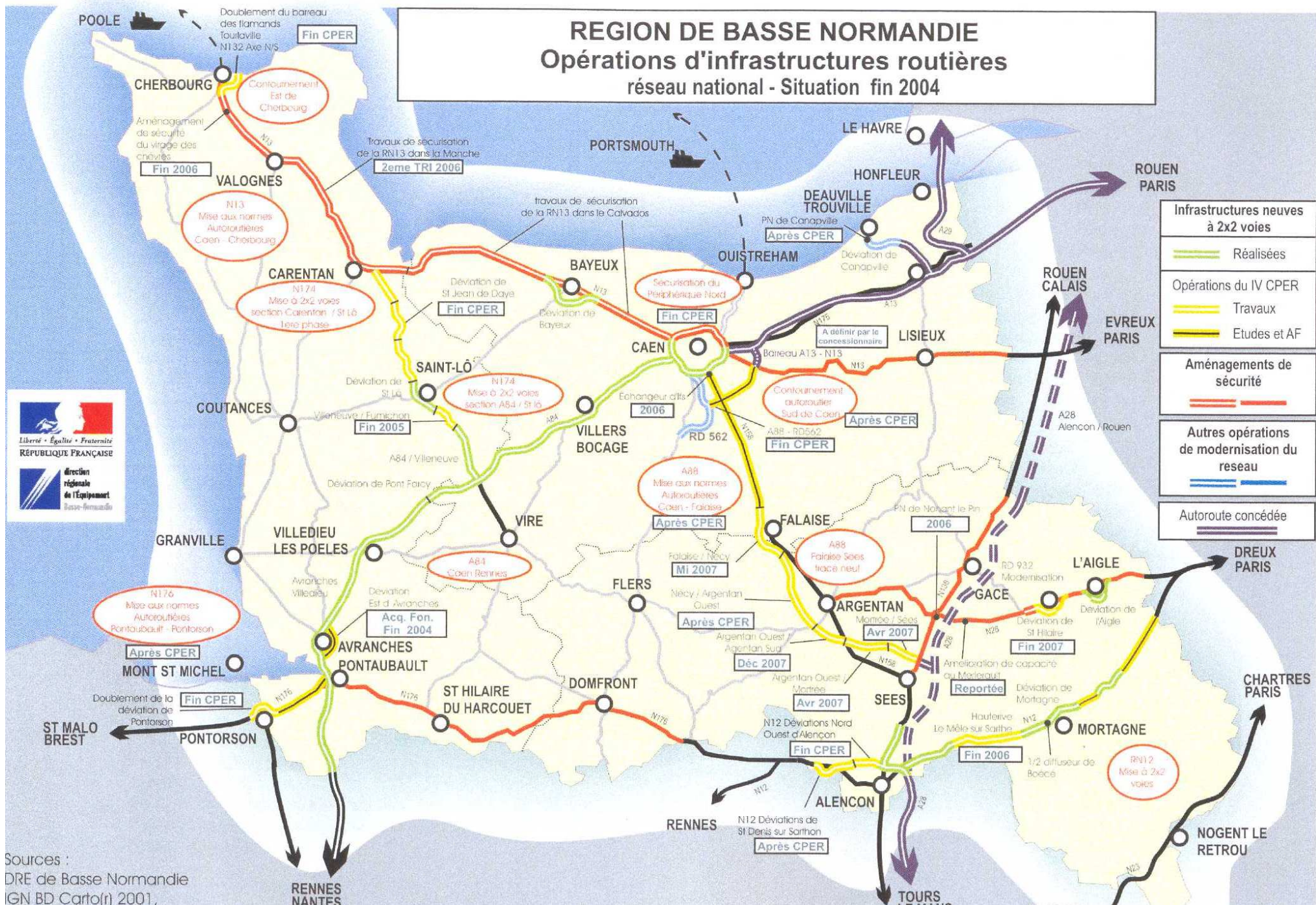
6.8 Carte des trafics sur le réseau de la DIR Nord Ouest



6.9 Localisation des opérations du XIIème CPER



REGION DE BASSE NORMANDIE
Opérations d'infrastructures routières
réseau national - Situation fin 2004

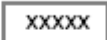


Sources :
DRE de Basse Normandie
IGN BD Cartho(r) 2001.

REGION CENTRE



Type d'aménagement

	Aménagement de carrefour		Programme interrégional
	Déviation ou créneau de dépassement		M.O. conseil général
	Aménagement localisé		Etudes
	Aménagement sur itinéraire		Travaux

6.10 Liste des opérations d'investissement du futur XIIIème PLAN (2007-2013)

(Estimation des montants financiers)

Département	Itinéraire	Opérations	Montant (M€)
14	RN13/158	Contournement Sud de Caen	31
14	RN 814	Boulevard Périphérique Sud Echangeur Bessin / Pépinière	20
14	RN 814	Raccordement Boulevard Périphérique Sud / Contournement Sud	1
14	RN 814	Sécurisation du Boulevard Périphérique de Caen	5
14	A88-A84	Grand contournement Ouest	4
14 / 50	RN 13	Mise à 2x2 voies entre Caen et Cherbourg	100
27 / 76		Liaison A 28 – A13 (Eure)	1
27	RN 12	RN 12 Ouest - Nonancourt - Verneuil-sur-Avre - Orne	5
27	RN 13	Mise à 2x2 voies entre Evreux et Chaufour	85
27	RN 13	Déviations Sud Ouest d'Evreux	95
28	RN 12	Mise aux normes RN 12, déviation de St-Rémy-sur-Avre / Nonancourt, déviation nord de Dreux	190
28	RN 154	Déviations est de Dreux et / ou contournement ouest de Dreux, contournement de Chartres, RN 154 entre Chartres et Allaines	160
28/41/37	RN 10	Aménagements sur la RN 10 (hypothèse)	20
50	A84	Déviations Est d'Avranches	49
50	RN 174	Mise à 2x2 voies entre Saint Lô et Carentan (RN 13)	75
50	RN175	Déviations de Pontorson	8
50	RN175	Liaison Pontaubault / Pontorson	45
61	RN 12	Déviations de Hauterive Le Mêle	7
61	RN 12	Déviations de St Denis sur Sarthon	48
61	RN 12	Déviations de Tourouvre	36
61	RN 12	Déviations de Ste Anne	50
61	RN12	Déviations Ouest d'Alençon	4
61	A 88	Caen – Sées sans concession	138
76		Contournement Est de Rouen	50
76		VI ème Franchissement	55
76	RN15	Requalification de la RN15 entre Barentin et Yvetot	5
76	RN 27	Mise à 2x2 voies entre Manéhouville et Dieppe	75
76	RN 31	Aménagement de Vascoeuil, révision de l'APSI et déviations de Croisy-sur-Andelle, Martainville et Gournay-en-Bray	60
		Total estimé	1 420

NB : Cette liste issue des données des DRE ne comprend pas les reports de l'actuel CPER. Elle est susceptible de faire l'objet d'ajustement.

6.11 Planning des opérations d'investissement pour les deux prochains CPER

REGION HAUTE NORMANDIE

OPERATIONS	XIII ^{ème} plan							XIV ^{ème} plan						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EURE														
N13 - Evreux/Chaufour														
N13 - Déviation Sud Ouest Evreux														
N12 - N 154 - Nonancourt - St Rémy/Avre														
N 12 - Ouest (Nonancourt / Verneuil/Orne)														
Liaison A 28 - A 13														
RN 154 Evreux - Louviers mise aux normes autoroutières														
SEINE MARITIME														
RN 31 Vascoeuil														
RN 31 - Etude APSI révision														
- Déviation Martainville														
- Déviation Gournay en Bray														
- Créneau La Feuillie														
- Déviation Croisy sur Andelle														
Contournement Est Rouen (liaison A 28-A13)														
Contournement Ouest de Rouen														
Echangeurs de Tancarville														
Liaison Baie de Seine-Ile de France														
N 27 - Manehouville - Dieppe														
VI ^{ème} Pont phase 1 (projet fonctionnel)														
VI ^{ème} Pont phase 2 -Rive Gauche (projet définitif)														
-Rive Droite (projet définitif)														
Desserte routière Port 2000 à moyen et long terme														

Il n'a pas été tenu compte des reports du CPER 2000-2006

Etudes Préliminaires

Débat Public

APS

Incertitudes planning

APSI + Concertation

DUP(préparation, enquête, instruc

Projet

REGION BASSE NORMANDIE

OPERATIONS	XIII ^{ème} plan							XIV ^{ème} plan						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CALVADOS														
RN13 Mise aux normes Caen - Carentan (Cherbourg)														
RN13 Déviation de Loucelles														
RN 158 Demi-contournement sud de Caen														
RN814 Raccordement BP Sud/Contournement Sud														
RN814 Mise à 2x3 voies de la section ouest du BP Sud														
RN814 BP Ouest Echangeur Bessin - Pépinière														
Grand contournement Ouest A88 - A84														
Liaison A84 - RN13 Ouest (Loucelles)														
RN413 sécurisation BP nord de Caen														
A88 Caen Falaise Sées sans concession														
MANCHE														
RN13 Contournement Est de Cherbourg														
RN13 Normes autoroutières Carentan-Cherbourg														
y compris rectification virage des chèvres Tollevast														
RN174 Carentan - St Lô														
RN175 Doublement Déviation de Pontorson														
RN175 Pontorson - Pontaubault														
A84 Déviation Est d'Avranches														
ORNE														
A88 Caen Falaise Sées (section Caen-Nécy)														
RN12 Aménagement Hauterive le Mêle/ Sarthe														
RN12 Déviation de Tourouvre - Mortagne														
RN12 Déviation de Sainte-Anne - St Maurice Charancey														
RN12 Déviation de St Denis sur Sarthon														
RN12 Mise à 2x2 voies Déviation Ouest d'Alençon														

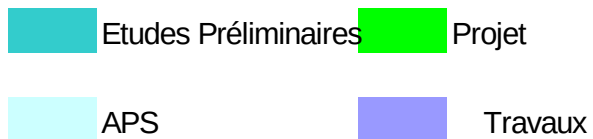
Il n'a pas été tenu compte des reports du CPER 2000-2006

	Etudes Préliminaires	DUP(préparation, enquête, instruc	Acquisitions foncières
	APS	Projet	Travaux

REGION CENTRE

OPERATIONS	XIII ^{ème} plan							XIV ^{ème} plan						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RN12 Echangeur de Germainville – Raville														
RN12 déviation nord de Dreux														
Mise aux normes RN12														
RN 12 Dév. St Rémy Nonancourt														
RN 154 Créneau sud de Dreux														
RN154 Déviation est de Dreux (2,5 km)														
RN154 Contournement de Chartres				section nord		section sud								
RN154 - Déviation de Boullay-Mivoye														
RN154 - Allonnes - Ymonville														
RN154 - Déviation d'Ymonville														
RN154 - Ymonville - Allaines														
RN154 - Déviation de Prunay Allonnes														
RN154-Contournement ouest de Dreux (selon projet global)														
RN10 - Déviation de Lisle et Pezou		1er semestre												
Aménagements RN10 (hypothèse)			selon parti d'aménagement											

Il n'a pas été tenu compte des reports du CPER 2000-2006



Incertitudes sur le planning

6.12 Dimensionnement théorique des SIR : hypothèse DGR

Le dimensionnement des unités chargées de l'investissement routier peut s'approcher par les principes de la méthode ECI – RN mise au point par MM. Gastaud et Brua, qui permet de répartir les moyens d'ingénierie nécessaires pour les différentes phases d'études en fonction du montant de l'opération d'investissement et de son stade d'avancement.

Les ratios pour dimensionner les SMO et SIR en fonction du montant des différentes phases d'une opération sont les suivants :

	Montant de l'opération sur 14 ans (M€)	SMO		SIR		Total RIR
		Taux	ETP	Taux	ETP	ETP
Etudes préliminaires	100	0.2%	0.4	0.434%	0.8	1.2
APS / DUP	100	0.4%	0.8	1.176%	2.3	3.1
Travaux	100	0.6%	1.2	4.588%	8.9	9.1
Total		1.2%	2.4	6.2%	12.0	14.4

La DGR a estimé les financements possibles des opérations d'investissements routiers pour les deux prochains contrats de plan (14 ans) pour le territoire de la DIR Nord-Ouest. L'utilisation de la méthode Gastaud – Brua permet de quantifier un effectif de 151 agents (SIR) pour un plan de charge comparatif.

Département	RN	Libellé	Montant études préliminaires (M€)	Montant APS / DUP (M€)	Montant Travaux (M€)	Effectifs SIR
76	ROUEN	Rouen	0	355	500	51
	RN31	Rouen-Reims	0	0	0	0
Total 76			0	355	500	51
28	RN154	Rouen - Orléans	141	275	283	31
Total 28			141	275	283	31
14	A13	Caen-Cherbourg	0	0	128	11
	Caen	Caen	5	85	85	9
	A88	Caen-Falaise-Sées	0	0	37	3
Total 14			5	85	250	23
50	A13	Caen-Cherbourg	0	0	89	8
	RN174	A84-A13	0	0	70	6
	A84	Caen-Rennes (Avranches Est)	0	0	68	6
	RN176	A84-RN12	0	0	30	3
Total 50			0	0	257	23
27	RN 13 Est	Evreux-Chauffour	0	85	85	9
	RN12 Ouest	Nonancourt-Alençon	0	0	50	4
Total 27			0	85	135	13
61	A88	Caen-Falaise-Sées	0	0	67	6
	RN12 Ouest	Nonancourt-Alençon	0	0	50	4
Total 61			0	0	117	10
Total			146	800	1542	151
Total SIR Rouen			141	715	868	91
Total SIR Caen			5	85	674	60

La méthode Gastaud - Brua permet d'estimer un effectif théorique de 91 agents pour le SIR de Rouen et de 60 agents pour le SIR de Caen.

6.13 Répartition des missions et des tâches dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation entre le SPT et les districts

Les principes

Le Service des Politiques et des Techniques (SPT) :

- Élabore et suit la mise en œuvre des politiques dans les domaines de la surveillance de la gestion et de l'entretien du patrimoine, de l'exploitation et de la sécurité routière
- Arrête les programmes de chaque district dans le domaine de l'entretien et de la réparation, des aménagements de sécurité (ASIL)
- Assure la maîtrise d'ouvrage de l'entretien et des investissements de modernisation du réseau
- Assure la maîtrise d'œuvre études pour les travaux d'entretien et de sécurité

Les DISTRICTS :

- Mettent en œuvre les politiques définies par le SPT,
- Pilotent et coordonnent les moyens nécessaires à la viabilité, l'entretien et l'exploitation des voies dont ils ont la gestion,
- Proposent au SPT les programmes d'entretien
- Assurent la maîtrise d'œuvre travaux (DET) pour les travaux d'entretien et d'aménagement de sécurité (PRAS – ASIL)
- Assurent la comptabilité de niveau III

Pour le domaine spécifique de la comptabilité, le niveau I (ordonnateur) est assuré par le secrétariat général (sauf à ce que cette fonction soit mutualisée), le niveau II (gestionnaire) par le SPT, et le niveau III (Unité Comptable) par chaque district. Les marchés concernant plusieurs DISTRICTS seront gérés au niveau du SPT (y compris pour la liquidation de la dépense).

Dans le domaine de l'ingénierie le SIR réalisera pour le compte du SPT les études et DCE tant sur les OA (grosses réparations) que sur les aménagements de sécurité de type PRAS (Pôle équipements sécurité du SIR). Les études plus modestes de type ASIL étant traitées par les Districts avec l'assistance et sous le contrôle du SPT

MODE D'EMPLOI DES TABLEAUX :

La signification des symboles utilisés est la suivante :

- : entité pilote pour la réalisation de la tâche
- : entité associée à la réalisation de la tâche

SECURITE ROUTIERE						
Missions	Tâches	SPT	SIR	DISTRICT		
Réaliser le programme PRAS et mettre en œuvre la démarche SURE <i>Responsable : SPT</i>	Recenser les points sensibles à étudier	●		○		
	Préparer la synthèse des données en accidentologie	●		○		
	Définir les priorités par rapport à l'accidentologie	●		○		
	Préparer les éléments sur l'évolution des trafics	●		○		
	Commander les diagnostics et suivre la commande	●				
	Constituer les dossiers techniques soumis aux avis de l'IGR et de la DRE	●	○	○		
	Envoyer la demande d'inscription au programme	●				
	Réaliser les études et préparer les DCE et les marchés(y compris les dossiers d'exploitation)	○	● (1)	○		
	Passer la commande	●(2)		○		
	Assurer la maîtrise d'œuvre travaux			●		
	Assurer le suivi comptable des opérations	○		●		
	Assister l'IGR lors des visites de sécurité avant mise en service	●	○	○		
	Assurer le pilotage du suivi de sécurité des infrastructures	●		○		
	Réaliser le bilan de sécurité à 6 mois après la mise en service de l'infrastructure	●	○	○	SMO ●	
	Réaliser le bilan de sécurité 3 ans après mise en service de l'infrastructure	●	○	○		
Réaliser des études diagnostics d'itinéraire ou de points singuliers <i>Responsable : SPT</i>	Recenser les accidents	●		○		
	Analyser les accidents (lecture de PV)	●		○		
	Recueillir les données de trafic et vitesse	●		○		
	Effectuer les relevés et les observations sur le terrain	●		○		
	Analyser l'itinéraire	●				
	Proposer des solutions	●		○		
Animer les réseaux internes de la DIR dans le domaine de la sécurité routière <i>Responsable : SPT</i>	Développer la prise en compte de la sécurité routière dans la pratique des missions ingénierie routière, de l'exploitation et de l'entretien de la route (MPSR)	●	○	○		
	Assurer le conseil technique et l'expertise auprès des districts	●				
Suivre l'accidentologie <i>Responsable : SPT</i>	Exploiter la base de données accidents fournie par le SETRA	●				
	Réaliser et diffuser les bilans	●				
	Produire des cartographies	●				
Participer à la mise en œuvre des plans de secours et d'intervention, et à la gestion de crise <i>Responsable : SPT</i>	Emettre un avis sur les plans de gestion de crise	●		○		
	Organiser la permanence du service de la DIR	●			○ Direc tion	
	Assurer la mise en place et le suivi des plannings des chefs de service et agents	●		○	○ Direc tion	
	Tenir à jour la mallette des cadres de permanence e	●				

(1) sauf à ce que ça soit limité en étude (minéralisation d'un îlot ou bordage d'un carrefour, pose de glissières...)
alors le SPT est le pilote

(2) ou le district en cas de MAPA

SECURITE ROUTIERE (suite)						
Missions	Tâches	SPT	SIR	DISTRICT		
Réaliser le programme ASIL <i>Responsable : SPT</i>	Recenser les points sensibles à étudier	●		○		
	Définir les priorités par rapport à l'accidentologie	●		○		
	Réaliser les études et estimer les travaux	○		●		
	Préparer et valider le programme annuel	●		○		
	Organiser une réunion de concertation	●		○		
	Réaliser les études et préparer les DCE et les marchés(y compris les dossiers d'exploitation)	○		● (1)		
	Passer la commande	○		●		
	Assurer la maîtrise d'œuvre travaux			●		
	Assurer le suivi comptable	○		●		
	Assurer les visites de sécurité avant mise en service	●		○		
	Assurer le pilotage du suivi de sécurité des infrastructures	●		○		
	Réaliser le bilan de sécurité à 6 mois après la mise en service de l'infrastructure	●	○	○		
	Réaliser le bilan de sécurité 3 ans après mise en service de l'infrastructure	●	○	○		
Réaliser des contrôles de sécurité des projets routiers neufs sur RN <i>Responsable : SPT</i>	Réaliser la pré-visite avant audit de mise en service de nouvelles infrastructures	●	○	○		
	Participer aux visites de sécurité avant mise en service	●	○	○		
	Réaliser le compte-rendu des visites de sécurité	●				
	Réaliser le bilan de sécurité 6 mois après la mise en service de l'infrastructure	●	○	○	SMO ●	
	Réaliser le bilan de sécurité 3 ans après la mise en service de l'infrastructure	●	○	○	SMO ●	

(1) : l'hypothèse étant faite qu'il s'agit essentiellement de MAPA

GESTION DU PATRIMOINE						
Missions	Tâches	SPT	SIR	DISTRICT		
Chaussées – Assurer la gestion du patrimoine	Gérer les visites IQRN en liaison avec le CETE	●		○		
	Définir les commandes complémentaires (déflexions...)	●				
	Assurer le rôle de correspondant SICRE	●				
	Gérer les bases de données (VISAGE, PIXIROUTE...)	●		○		
Réaliser le programme réhabilitation RN	Recenser les points sensibles à étudier	●		○		
	Commander les diagnostics chaussées et suivre la commande	●		○		
	Constituer les dossiers de prise en considération par la DR	●		○		
	Envoyer la demande d'inscription au programme	●				
	Réaliser les études et préparer les DCE et les marchés	●		○		
	Passer la commande	●		○		
	Assurer la maîtrise d'œuvre travaux			●		
	Assurer le suivi comptable des opérations	○		●		
Réaliser l'entretien des chaussées, des dépendances et des équipements de la route	Définir la politique d'entretien	●				
	Faire l'examen des chaussées	○		● (1)		
	Proposer les solutions	○		● (1)		
	Évaluer les travaux (métré)	○		●		
	Hiérarchiser les propositions	●		○		
	Valider le programme annuel	●				
	Consulter les entreprises et préparer le marché (y compris dossier d'exploitation)	●		○ (2)		
	Assurer la maîtrise d'œuvre des travaux			●		
	Assurer le suivi comptable	○		●		
OA & Murs – Assurer la gestion du patrimoine	Programmer les visites IQOA	●				
	Réaliser des visites annuelles	○		●		
	Réalisation des visites d'évaluation IQOA de la liste 1	○		●		
	Réalisation des visites d'évaluation IQOA de la liste 2	●		○		
	Commander les inspections détaillées périodiques et les visites spécifiques	●		○		
	Remonter les données à la DR	●		○		
Réaliser le programme d'entretien des OA	Etablir la proposition de programmation triennale en réponse à la circulaire de la DGR	●		○		
	Passer commande auprès des BE ou du CETE	●				
	Suivre et faire valider les projets	●				
	Réaliser les DIOA et APROA puis les DCE (y compris les dossiers d'exploitation)	○	● (3)	○		
	Passer la commande	●		○		
	Assurer la maîtrise d'œuvre travaux		● (4)	●		
	Assurer le suivi comptable	○		●		

(1) peut être confié à un prestataire externe à la DIR (ex : CETE)

(2) sauf à ce que ça soit limité en étude et qu'il s'agit de MAPA (petit travaux d'entretien) alors le DISTRICT pilote

(3) sauf à ce que ça soit des opérations simples (petit travaux d'entretien) alors le SPT est le pilote (ou le DISTRICT s'il s'agit de MAPA)

(4) en cas d'opérations de réparation complexes

GESTION DU PATRIMOINE (suite)						
Missions	Tâches	SPT	SIR	DISTRICT		
Gérer le patrimoine de signalisation temporaire	Recenser les besoins	●		○		
	Etablir la programmation	●		○		
	Préparer le(s) marché(s)	●		○		
	Passer la commande	●				
	Réceptionner			●		
<i>Responsable : SPT</i>	Assurer la gestion comptable	●		○		
Portiques & potences - Mettre en place une politique de suivi et assurer la gestion du patrimoine	Réaliser le recensement	●		○		
	Créer et maintenir une base de données	●		○		
	Organiser les visites annuelles	●		○		
	Réaliser les visites annuelles			●		
	Réaliser ou commander les inspections détaillées périodiques	●		○		
<i>Responsable : SPT</i>						
Alimenter les bases de données pour la gestion du patrimoine	Remonter les données	●		○		
	Elaborer des cartes d'information routière	●				
	Alimenter les bases de données routières, OA, équipements, infrastructures.	○		●		
<i>Responsable : SPT</i>						
Gérer le domaine public routier national	Instruire les permissions de voirie / alignements...	○		●		
	Emettre des avis sur des certificats d'urbanisme / PC	○		●		
	Emettre des avis sur des manifestations /épreuves sportives / transports exceptionnels	○		●		
	Instruire les DICT	○		●		
	Instruire les diverses demandes riverains-communes-usagers-assurances			●		
	Gérer les dossiers accident (recouvrement)	●		○		
	Contrôler la publicité	○		●		
	Réaliser les procédures de déclassement du réseau ancien	●	○ (1)	○		
Suivre les concessions pétrolières	Faire une visite annuelle			●		
	Veiller au respect de la convention			●		
<i>Responsable : Districts</i>						

(1) sauf à Caen le SIR en est pilote en relation avec le SPT et le district

EXPLOITATION DE LA ROUTE					
Missions	Tâches	SPT	SIR	DISTRICT	
Elaborer et mettre en œuvre la politique d'exploitation et de gestion de trafic <i>Responsable : SPT</i>	Elaborer ou piloter l'élaboration des projets globaux d'exploitation, des plans de gestion de trafic (PGE/PGT) ou les APS exploitation	●		○	
	Emettre un avis sur les dossiers d'exploitation	●		○	
	Récupérer les données de trafic	●		○	
	Réaliser et mettre à jour les tableaux de suivi et d'évolution des trafics	●			
	Assurer la maintenance de premier niveau des stations et postes de comptages	○		●	
	Implanter les postes temporaires et récupérer les données pour les études diverses sur le réseau RN			●	
	Mettre en forme et diffuser les données			●	
	Réaliser les analyses de vitesse demandées par le SPT et les SIR	○	○	●	
Assurer la gestion des services de dépannage <i>Responsable : DISTRICT</i>	Elaborer le cahier des charges pour agréer les dépanneurs	●		○	○ préfecture
	Effectuer les visites annuelles	○		●	
	Participer à la commission annuelle			●	
	Assurer la gestion administrative (suivi des dépannages, gestion des astreintes ...)			●	
Organiser la VH <i>Responsable : SPT</i>	Elaborer et mettre à jour le DOVH	●		○	
	Passer des contrats avec Météo France	●		○	
	Réaliser le bilan annuel de la VH	●		○	
	Préparer le marché pour le sel	●		○	
	Elaborer le plan d'exploitation de la VH (PEVH)	○		●	
Exécuter la VH <i>Responsable : DISTRICT</i>	Mettre en œuvre le DOVH	○		●	
	Gérer le matériel VH			●	
	Assurer le suivi des stocks de sel (gestion de stock commande)	○		●	
	Assurer le suivi comptable du marché de sel	●		○	
Assurer l'information routière <i>Responsable : DISTRICT</i>	Assurer la mise à jour du site internet	●		○	○ COM/RU
	Passer des conventions avec les radios pour l'information routière	●		○	○ Préfectures
	Informer le CRICR des chantiers			●	
	Informer le CRICR des difficultés éventuelles de circulation			● (1)	

(1) : district assurant la veille qualifiée

ACTIVITES SUPPORT						
Missions	Tâches	SPT	SIR	DISTRICT	SG	
Élaborer et mettre en œuvre la politique Hygiène et sécurité <i>Responsable : SG</i>	Élaborer la politique Hygiène et Sécurité	○			●	
	Suivre la mise en œuvre de la politique Hygiène et sécurité	○		○ (1)	●	
	Etablir les plans de préventions			●	○	
	Valider les plans de préventions	○			●	
	Commander les vêtements et les EPI	○		○	●	
	Mettre à jour le RUS, et les registres de sécurité	○ (2)		●	○	
Gérer les bâtiments des districts <i>Responsable : SG</i>	Prévoir les aménagements ou/et les extensions nécessaires	●		○		
Préparer et suivre les budgets Etat <i>Responsable : SPT</i>	Assurer les réponses aux circulaires de programmation de la DR pour la dotation entretien routier	●				
	Être l'interlocuteur des DRE pour la gestion du PRAS	●				
	Comptabilité de niveau gestionnaire (demande et gestion des AP – gestion des engagements)	●				
	Assurer le dialogue de gestion	●		○	○	
	Gérer les DAP CETE	●		○		
	Suivre les rétablissements des crédits correspondants aux dossiers de dommages publics	●		○	○	
	Gérer les budgets de fonctionnement	●		○	○	
	Assurer la mise en œuvre et l'exploitation au niveau de la DIR des outils de gestion (ex : CORAIL)	●		○ (1)		
	Assurer l'utilisation des outils de gestion			●		
Equiper les Districts en fournitures diverses <i>Responsable : SG</i>	Commander et fournir les fournitures diverses			○	●	
Gérer le personnel d'exploitation <i>Responsable : DISTRICT</i>	Suivre et mettre à jour les dossiers du personnel d'exploitation			●	●	
	Gérer les absences et les congés			●	○	
	Saisir les feuilles de travail dans GESFIN			●	○	
	Suivi des visites médicales (prises de RDV)			●	○	
	Suivi et validation des permis, des habilitations et des autorisations de conduire			●	○	

(1) Correspondant fonctionnel

(2) Notamment si des marchés sont nécessaires (ex : marché de contrôle technique)

6.14 Mutualisation des activités supports

La mission de préfiguration a identifié pour chaque domaine des fonctions supports. Ce travail a servi de base pour les réflexions engagées en Basse et Haute-Normandie dans le cadre du chantier de mutualisation des fonctions support piloté par les DRE.

- 1 - Communication – accueil
- 2 - Comptabilité
- 3 - Management – contrôle de gestion
- 4 - Documentation – Archivage
- 5 - Formation – Recrutement
- 6 - Gestion des ressources humaines
- 7 - Informatique
- 8 - Commande publique
- 9 - Médico – social
- 10 - Moyens généraux
- 11 - Sécurité prévention
- 12 – Juridique

Ces activités support sont regroupées dans les 6 pôles du Secrétariat Général de la DIR Nord-Ouest :

Pôle GRH :

Gestion des ressources humaines
Formation – Recrutement
Médico – social

Pôle commande publique – comptabilité :

Commande publique
Comptabilité

Pôle sécurité prévention :

Sécurité prévention

Pôle moyens généraux – immobilier – informatique :

Moyens généraux
Informatique
Documentation – Archivage

Pôle contentieux – affaires juridiques :

Juridique

Pôle contrôle de gestion :

Management – contrôle de gestion

HORS SG :

Pôle communication
Communication – accueil

6.14.1 Communication - Accueil

☞ Missions essentielles :

Communication interne : créer une image et une identité commune à l'ensemble des agents de la DIRNO en définissant un plan de communication, en planifiant la mise en œuvre des actions et en développant l'outil intranet

Communication externe : information des usagers sur l'ensemble du réseau en planifiant des actions notamment celles relatives à l'exploitation du réseau et à la gestion de crise, en développant les relations avec les médias, la communication institutionnelle, l'utilisation d'internet

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

Fonction stratégique pour la DIR très liée au management (communication interne) et à ses missions de bases (communication externe), notamment dans le domaine de l'exploitation et de la gestion de crise : enjeu de communication interne fort compte tenu des nombreuses implantations de la DIR et du territoire étendu. Nécessité de créer du lien entre les agents notamment dans la phase de création du service. enjeu de communication externe avec une forte demande des usagers (information en temps réel des conditions de circulation)

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

le pilotage de la communication est conservé en DIR
la politique de communication et sa mise en œuvre ne sont pas mutualisées, en revanche la production de supports peut l'être. La DIR doit cependant conserver un minimum de capacité de production, compte tenu de la nécessaire réactivité qu'elle doit avoir
la qualité de l'accueil est un enjeu pour l'image du service tout particulièrement pour ce qui concerne l'accueil téléphonique des usagers.

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

maîtrise d'ouvrage de la communication interne et externe
production de documents simples
webmasters délégués par domaine pour la définition des contenus et alimentation intranet et internet
accueil au siège de la DIR (siège distinct de la DRE/DDE76)

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

production de documents et supports de communication (PAO, maquettisme)
webmestre coordinateur
fonctionnement technique de l'intranet et de l'internet

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

revues de presse
travail étroit en réseau avec les DDE sur la connaissance des médias

☞ Questions restant en suspens

évaluation précise des compétences et des moyens existants en DDE
production de documents supports en DDE ou SMO

☞ Conditions de réussite

nécessité d'une définition claire des objectifs de communication de la DIR et des indicateurs pour mesurer l'impact des actions de communication
lisibilité du partage des fonctions.

6.14.2 Comptabilité

☞ Missions essentielles:

Assurer la comptabilité de niveau 1 – 2 – 3 pour les activités d'entretien et exploitation et la sécurité routière,
Suivi des budgets de fonctionnement des services et d'entretien et exploitation du réseau
Affectation des AE (Autorisation d'Engager) et CP
Engagements et mandatement
Relations avec le contrôleur financier local et le responsable de BOP
Participation au dialogue de gestion
Assurer la constatation et la liquidation pour le domaine de l'ingénierie routière

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

La comptabilité de niveau 2 et 3 est intégrée dans les services fonctionnels.
Les unités comptables des districts sont situées à Rouen, Caen, St Lô, Evreux et Dreux, il faut en tenir compte pour l'organisation de la circulation des documents papiers
Dans les domaines de réparation et de réhabilitation des chaussées la programmation des chantiers est fortement conditionnée par les problèmes d'exploitation des réseaux. Dans ces conditions le respect des délais affichés est une priorité et nécessiteront une forte réactivité des services supports.

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

Suivant l'option serveur retenue on peut envisager de mutualiser la fonction d'administrateur

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

Toutes les fonctions liées à la comptabilité de niveau 1 –2 et 3 pour la partie entretien exploitation
Les relations avec la TG dans le cadre du dialogue de gestion
Mise en place des indicateurs de suivi en relation avec CGM.
Définition des délégations de signature comptable et des procédures de passation des commandes
Contrôle hiérarchique

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE 76

Comptabilité de niveau 1 pour l'ingénierie routière, pour laquelle l'unité comptable et le gestionnaire sont placés en DRE/SMO
Pôle de compétence et d'expertise en matière de comptabilité

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Aucune

☞ Questions restant en suspens

En tant que niveau 1 la DIRNO devra disposer d'un serveur. Celui-ci sera-t-il autonome auquel cas il nécessitera la création d'un poste d'un administrateur non prévu dans les 27 agents ou commun avec la DDE et dans ce cas l'administrateur sera commun avec la DDE ?

☞ Conditions de réussite

Animation du réseau comptabilité/marchés
lisibilité du partage des fonctions en investissement routier

6.14.3 Management, contrôle de gestion

☞ Missions essentielles:

Mise au point des outils permettant de suivre toute l'activité de la DIR
Elaboration et suivi des plans stratégiques du service
suivi des indicateurs LOLF, animation du dialogue de gestion
animation de la politique de mesure d'activité, suivi des outils
contrôle hiérarchique interne (CHI) et suivi d'inspection pour la partie qui le concerne
pilotage financier (budgets de fonctionnement, clés de répartition...)
conseil en management, appui au service

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

Etendue géographique du service et dispersion des agents

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

Activité très stratégique pour le service ; nécessité de proximité de la Direction. Compétences propres nécessaires au pilotage de l'entité (circulaire DGPA)

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

Toutes

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

Aucune

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Aucune

☞ Questions restant en suspens

Création d'outils pour le recensement des informations nécessaires au suivi des indicateurs LOLF
+

☞ Conditions de réussite

Nécessité de fonctionnement en réseau DRE/DDE76, notamment au niveau des CGM.

6.14.4 Documentation -Archivage

☞ Missions essentielles :

Archivage : conserver tout l'historique des activités de la DIR et notamment celui de la réalisation des opérations nouvelles et des interventions liées à l'entretien et l'exploitation et l'administration de DANAÉ

Missions documentation : donner l'accès à la documentation (générale et technique) nécessaire à la réalisation de toutes les missions de la DIR

Organisation et mise en œuvre du fonctionnement de la documentation, définition et composition du fonds documentaire, indexation.

Mise en place et suivi des systèmes d'information documentaire (gestion des abonnements, organisation des prêts...)

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

fonds documentaire actuellement inexistant sauf dans les unités qu'elle va récupérer

organisation de la transmission des dossiers et archives des DDE vers la DIR

difficulté d'avoir une documentation et des archives centralisées étant donné l'éloignement physique des sites de la DIR. Problème de proximité.

Service technique faisant appel à une documentation spécifique dans le domaine de la route

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

La mutualisation doit être recherchée avec la DRE/DDE76 pour l'animation de la fonction et l'administration des logiciels et avec les DDE pour la consultation sur place et les circuits de diffusion.

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

maîtrise d'ouvrage, définition de la politique de documentation .

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

Gestion des archives, animation et administration DANAÉ

Appui à la politique documentaire (mutualisation avec le CIFP)

Pôle de compétences et appui réglementaire notamment pour la partie archivage

Gestion d'une base documentaire informatisée, veille technologique

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Gestion de la documentation et des abonnements sur les sites communs (Rouen et Caen)

☞ Questions restant en suspens

archivage : la DIR couvre 10 départements, comment s'effectuera le versement aux archives départementales (tout à Rouen ou dans chaque département ?)

le versement aux archives départementales nécessite-t-il une mutualisation des archives dans chaque DDE ?

☞ Conditions de réussite

travail en réseau DIR/DRE/DDE

compétence des acteurs

6.14.5 Formation-Recrutement

☞ Missions essentielles :

établissement des plans pluriannuels de formation
organisation de la formation continue du service
recrutement et organisation des concours

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

problème du recrutement par département (*ou par territoire ?*) du personnel d'exploitation (besoins uniquement en DIR)
organisation de formations de proximité
certains métiers très spécifiques (CIGT, ingénierie routière, viabilité hivernale...)
gros volume de formation pendant la phase de création

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

La politique de formation et les objectifs sont définis au sein de la DIR. Cette fonction est à rapprocher de la gestion des Ressources Humaines.

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

maîtrise d'ouvrage du Plan Pluriannuel de Formation et des actions
diffusion de l'offre, arbitrage des inscriptions
définition des besoins en recrutement
présidence de la CLF

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

maîtrise d'œuvre du Plan Pluriannuel de formation
AMO en ingénierie de formation
montage administratif et logistique des actions
suivi des inscriptions
préparation aux examens et concours (PEC)
gestion d'un « vivier » de compétences

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

appui logistique au recrutement des C exploitation
recrutement des C administratifs (DDE/DRE/CIFP ?)
formations transversales (bureautique, LOLF...)

☞ Questions restant en suspens

Appui du CIFP dans la prise en charge de certaines fonctions mutualisées
Faisabilité d'organisation des concours C exploitation et C administratif sur la base d'un seul concours avec des listes locales

☞ Conditions de réussite

bonne circulation de l'information sur l'offre de formation
mise en place de binômes spécialistes du domaine (spécialistes de l'ingénierie de formation pour exercer la fonction de chef de projet
appui lourd du CETE en formateurs
appui du CIFP pour l'organisation de formations

6.14.6 Gestion des Ressources Humaines

☞ Missions essentielles :

Gérer la ressource humaine mise à la disposition de la DIR pour lui permettre de réaliser ses missions, dans le respect de la réglementation et dans les limites budgétaires

Gestion administrative et financière : salaires, évolution de carrière, notation, promotions, mutations...(exclut le recrutement et la formation traités par ailleurs)

Gestion de la masse salariale

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

fonction hautement stratégique

besoin de gestion prévisionnelle et financière accrue par la LOLF

fonction sensible qui nécessite un dialogue constant avec les Organisations Syndicales

besoin de compétence élevé en matière de gestion statutaire

à terme la DIR disposera de la quasi-totalité des personnels C exploitation répartis sur 10 départements

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

la DIR conserve la gestion des compétences et des emplois ainsi que la gestion des carrières. La gestion administrative quotidienne est mutualisée ainsi que la mise en paiement des salaires

il n'est pas prévu d'échelon de proximité dans la DIR, le management devant pouvoir répondre aux questions de base

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

pilotage des instances paritaires

gestion des compétences : définition des besoins, gestion prévisionnelle des compétences (articulation avec la politique de formation)

gestion des emplois : attribution des effectifs, suivi et précision des ETP et des dépenses, publication et avis sur mutations, décisions de recrutement (s/r LOLF)

règlement ARTT

régimes indemnitaires (définition, répartition des moyens, suivi)

évaluation, notation, promotions, modulations des primes

disciplinaire

gestion au quotidien (congrés, badgeage) intégrée aux moyens fonctionnels

présidence de la CAP exploitation

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

tenue des dossiers individuels des agents

gestion financière individuelle (paye des salaires, primes...)

maîtrise d'œuvre de la gestion statutaire (application des décisions DIR)

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Néant

☞ Questions restant en suspens

organisation de l'accès de la DIR aux dossiers des agents : partage d'un dossier unique entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

harmonisation DRE pour les promotions : règles à définir

gestion des agents d'exploitation 100% DIR à terme

possibilité d'information, de conseil de 1^{er} niveau : contact physique direct avec les agents au niveau départemental et traitement de dossiers par mise en relation entre les services du personnel des DDE et DIR)

organisation des CAP

outils de badgeage

☞ Conditions de réussite

fonctionnement en réseau, dialogue

lisibilité du partage des fonctions

capacité du centre support à mettre en œuvre les politiques de services distincts

6.14.7 Informatique

☞ Missions essentielles :

Permettre à la DIR de disposer de moyens informatiques performants et notamment un réseau efficace qui puisse pallier aux difficultés liées à l'éloignement géographique
développement et maintenance informatique et bureautique
animation et assistance auprès des utilisateurs
informatique technique liée aux services fonctionnels
Etre réactif

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

besoin d'outils informatiques performants pour compenser l'éloignement physique des services de la DIR
enjeu fort relatif à l'informatique technique de la DIR notamment pour les Centres d'Information et de Gestion du Trafic
le Service des Politiques et des Techniques doit avoir de solides compétences sur les applications propres à la DIR
la DIR dispose d'outils spécifiques à son activité routière

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

L'informatique technique des CIGT est gérée indépendamment par SPT/CIGT.
La DIR conserve une mission de pilotage et de définition de l'architecture de son réseau informatique.

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

Correspondants informatiques des applications techniques

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

Réseaux, messageries, sécurité, relations entre sites
Remplacement du parc
Investissements annuels

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

assistance de 1^{er} niveau (bureautique et applications transversales : installation, dépannage...)
installation et gestion des postes

☞ Questions restant en suspens

capacité de conserver des compétences de maîtrise d'ouvrage informatique au sein de la DIR sans ressources propres. Possibilité de mutualiser cette fonction de maîtrise d'ouvrage ?

☞ Conditions de réussite

Niveau de compétence élevé pour la cellule support de la DRE/DDE76, nécessitant des compétences nouvelles en matière de réseaux.
Disponibilité et réactivité

6.14.8 Commande publique

☞ Missions essentielles :

Donner les moyens aux différentes unités de la DIR de disposer de compétences et d'expertise nécessaires à la passation des contrats dans le respect de la réglementation et des délais définis
définition des procédures de passation des marchés publics et suivi des procédures relatives au Code des Marchés Publics
assistance, conseil, contrôle des DCE
suivi des marchés
contrôle pour le compte de la PRM sur dossiers produits pour les services
conseil et assistance aux services fonctionnels pour la préparation des marchés

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

rôle de conseil important pour les marchés que la DIR préparera pour les SMO.
les marchés seront faits au siège de la DIR.

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

la définition de la politique de commande publique est non mutualisable
l'ensemble de la fonction marchés est mutualisée à l'exception de la définition de la politique d'achat
des liens sont à mettre en place avec la cellule juridique chargée des marchés (conseil et prévention du contentieux)
nécessité de conserver un minimum de compétences en DIR pour la rédaction de DCE souvent complexes
La DIR est PRM pour la partie exploitation, elle doit pouvoir disposer de compétences spécifiques à son domaine d'activités
La DIR doit assurer un contrôle interne des DCE qu'elle produit (notamment vis à vis des SMO)

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

PRM
définition de la politique d'achat
gestion des marchés dans les unités fonctionnelles sauf investissements

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE / DDE

Expertise dans le domaine marché
Fonctionnement des CAO

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Aucune

☞ Questions restant en suspens

vérifier que les textes réglementaires permettent bien à la PRM de donner des instructions à une cellule sur laquelle elle n'a pas autorité hiérarchique
articulation DIR/SMO pour les marchés d'investissement
réflexion à approfondir sur l'assistance conseil à mutualiser ou non

☞ Conditions de réussite

animation du réseau comptabilité/marchés
capacité de la cellule marchés à s'adapter aux différentes PRM et mettre en œuvre des politiques distinctes

6.14.9 Médico-Social

☞ Missions essentielles :

Assurer auprès des agents de la DIR une assistance médicale et sociale (médecin de prévention, assistante sociale) et un relais auprès de la GRH et de l'encadrement

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

spécificité au sein du ministère, des métiers liés à l'exploitation de la route
dispersion des agents sur 10 départements

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

la fonction médicale peut être mutualisée avec les DDE sur les sites « importants » de la DIR à l'échelle des districts avec une zone d'actions de plusieurs départements par médecins
pour les assistantes sociales, les besoins de proximité sont essentiels.
Coordination à assurer entre les médecins et les assistantes sociales (maintien de médecin référent et CTSS référente)

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

pilotage général
recueil et traitement des informations pour l'élaboration du plan de prévention

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE / DDE76

Néant

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

médecine de prévention
assistantes du Service Social : toutes DDE conservant cette fonction
MGET - ASCEE

☞ Questions restant en suspens

réforme des CLAS
coordination entre le pôle mutualisateur RH et les sections locales MGET

☞ Conditions de réussite

nécessité pour les assistantes sociales et les médecins de maîtriser les problèmes spécifiques des métiers de la route
appropriation du plan de prévention de la DIR
nécessité d'un coordonnateur interlocuteur de la direction

6.14.10 Moyens généraux

☞ Missions essentielles :

Assurer toute la logistique pour permettre aux services de la DIR de remplir leurs missions dans les meilleures conditions, tout en respectant le cadre budgétaire.
Programmation et gestion des moyens généraux : gestion de l'immobilier, moyens de fonctionnement, téléphonie, véhicules de service
Recensement des besoins et élaboration du programme d'achat

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

dispersion des agents sur 10 départements
spécificité des bâtiments d'exploitation et des CIGT, spécificité des EPI (Equipements de Protection et d'Intervention)
30 implantations géographiques

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

En dehors de la définition de la politique d'achat, toutes les fonctions relatives aux moyens généraux auraient pu être mutualisées si les services s'étaient trouvés sur un même site. La DIR conserve outre la maîtrise d'ouvrage, un rôle de coordination.

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

élaboration du programme d'achat
définition de la politique d'achat
maîtrise d'ouvrage et coordination particulièrement pour la téléphonie, la location de copieurs et la gestion de VL
gestion du patrimoine immobilier, vérification et contrôle des bâtiments
achat et gestion des EPI
courrier pour le siège de la DIR

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE /DDE76

Achats autres que les EPI.

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE (sur les sites communs)

courrier pour Caen et reprographie DDE76

☞ Questions restant en suspens

Clarification de l'organisation des Moyens Généraux pour chaque implantation de la DIR : cas des CEI et bases travaux éloignés des sites communs importants.
Fournitures : éventualité de recours à des groupements d'achat

☞ Conditions de réussite

Lisibilité pour les agents

6.14.11 Sécurité-Prévention

☞ Missions essentielles :

Maîtriser l'ensemble des règles relatives à l'hygiène, la sécurité et la prévention et apporter conseil et assistance dans l'organisation du travail, pour permettre aux agents d'intervenir dans des conditions optimales de sécurité.

Définir les missions de l'Animateur Sécurité Prévention, élaborer les plans de prévention, enquêtes sur accidents de service, habilitation CACES (Certificat d'Aptitude à la Conduite d'Engins de Sécurité)

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

spécificité, au sein du Ministère, des métiers liés à l'exploitation de la route
dispersion des agents sur 10 départements et 30 sites

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

A la demande de la DGR, ce domaine doit être complètement maîtrisé par la DIR pour la filière exploitation. Il est donc peu mutualisable.

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

pilotage et montage du plan de Prévention

toute la fonction pour la filière exploitation (animation au niveau du siège et correspondants sur le terrain)

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE/DDE76

Néant

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Néant

☞ Questions restant en suspens

Les fonctions ASP en district sont-elles mutualisables avec les DDE ?

☞ Conditions de réussite

Capacité de fonctionnement en réseau au sein du domaine et avec les acteurs du secteur médico-social les districts

6.14.12 Juridique

☞ Missions essentielles :

Apporter le conseil et l'assistance juridique et développer une acculturation dans ce domaine
traitement des pré-contentieux et contentieux liés au domaine des infrastructures, de la commande publique, de la gestion de personnel et de la responsabilité pénale des agents
conseil juridique amont, veille et expertise, diffusion de l'information juridique, sensibilisation, déontologie

☞ Caractéristiques de la DIR à prendre en compte dans le projet d'organisation des fonctions supports

enjeu très important de responsabilité pénale des agents
volonté de connecter fortement la fonction juridique avec les activités de production pour développer la prévention et le pré-contentieux

☞ Principes d'organisation des fonctions supports

l'intérêt de la mutualisation de la fonction juridique est limité compte tenu de la diversité des compétences juridiques nécessaires, et la DIR possède la taille critique nécessaire
conserver au sein de la DIR les ressources juridiques permettant de traiter les contentieux et développer une fonction d'expertise dans le domaine du « droit de la route »
le traitement des affaires juridiques transversales est mutualisé

☞ Fonctions placées au sein de la DIR

pré-contentieux et contentieux des infrastructures (accidents, gestion du domaine public, dommages de travaux publics...)
conseil juridique amont, veille, diffusion de l'information juridique, sensibilisation dans le domaine du « droit de la route »
traitement des problématiques de responsabilité pénale des agents et de déontologie liées à l'activité de la DIR

☞ Fonctions mutualisées au sein de la DRE / DDE76

pré-contentieux et contentieux de personnel et de la commande publique
conseil juridique, diffusion de l'information juridique dans ces deux domaines
gestion des dossiers accidents – Loi BADINTER.

☞ Fonctions mutualisées avec les DDE

Aucune

☞ Questions restant en suspens

conséquences de la multiplicité des tribunaux administratifs sur le territoire de la DIR

☞ Conditions de réussite

travail en réseau

6.15 Implantations immobilières de la DIR Nord-Ouest

6.15.1 Implantation des services sur Rouen

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITION S ¹ COURT TERME	DISPOSITION S LONG TERME	objectif immobilier	Coût (€) opération	Coût (€) location ²	coûts(€)
76	siège	Direction	néant	adresse à préciser	66	Les locaux de la DDE ne seront pas suffisants pour accueillir les agents du Siège (direction + SG + COM+SPT+SIR+District) – Nécessité de louer des locaux pour accueillir les futurs agents	1	1	trouver des locaux pour accueillir les agents (direction+ SG + COM + SPT +SIR+District ~150 à 170 personnes), location envisagée hors cité administrative dès 2006 Construction de locaux à étudier pour regroupement des unités	Construction Siège	500 000	500 000
76	SG	SG	néant	adresse à préciser	770	cf siège	1	1	cf siège	Construction Siège		
76	SPT	SPT	néant	adresse à préciser	902	cf siège	1	1	cf siège	Construction Siège		
76	COM	COM	néant	adresse à préciser	66	cf siège	1	1	cf siège	Construction Siège		
76	SIR	SIR Rouen	néant	adresse à préciser	2068	cf siège	1	1	cf siège	Construction Siège		
76	DISTRICT	DISTRICT DE ROUEN	Subdivision Rouen voies rapides Rue de Verdun 76160 DARNETAL	adresse inchangée	660	Locaux insuffisants pour accueillir la totalité des agents du DISTRICT de Rouen, partiellement dans les locaux de la subdivision RVR actuelle	1	1	Installation partielle dans les locaux de la subdivision RVR actuelle, la direction du district et le pôle gestion de la route à localiser au siège de la DIR			

¹ 1-impérative / 2-probable / 3-aucune

² Coût location annuel non compris coût de fonctionnement

6.15.2 Implantation des services sur Caen

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS 1 COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût (€) ² location	Coûts (€)
14	SIR	SIR Caen	néant	adresse à préciser	1342	Locaux du siège de la DDE 14 insuffisants pour accueillir les futurs agents du SIR de Caen	1	1	Nécessité de trouver des locaux pour accueillir les agents, location envisagée à Caen		200 000	200 000
14	DISTRICT	District Manche-Calvados	SARN r Nicéphore Niepce 14120 MONDEVILLE	adresse inchangée		Locaux de la subdivision autoroutière insuffisants pour accueillir les agents du District Manche-Calvados	1	1	La direction du district, le CIGT et le pôle gestion, programmation sont à localiser avec le SIR de Caen			
14	DISTRICT	District Manche-Calvados / antenne de Caen			396	Locaux de la subdivision autoroutière suffisants pour accueillir tous les agents de l'antenne de Caen	1	3	Installation du pôle exploitation de la route et du pôle gestion de la route, administratif et comptable de l'antenne de Caen dans les locaux de la subdivision autoroutière.			

¹ 1-impérative / 2-probable / 3-aucune

² Coût location annuel non compris coût de fonctionnement

6.15.3 Les districts (hors Rouen & Caen)

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût (€) Location	Coûts (€)
28	DISTRICT	DISTRICT DE DREUX	Subdivision de Dreux 30, route de Chartres 28 500 VERNOUILLET	adresse inchangée	396	Localisation du district à Dreux	3	3	Utilisation des locaux de la subdivision de Dreux			
27	DISTRICT	DISTRICT D'EVREUX	subdivision autoroutière	adresse à préciser	330	Projet de construction d'un CEI en cours nécessité d'adapter le programme pour l'accueil du district	2	2	court terme : recherche de location sur Évreux ou utilisation de locaux de la DDE	Cf CEI Evreux	36300	376300
50	ANTENNE de DISTRICT	ANTENNE DE ST LO	adresse à préciser	adresse à préciser	220	Locaux loués par la DDE en attendant la construction de nouveaux locaux	2	2	Nécessité de poursuivre la location.		28000	1028000

6.15.4 Les centres de travaux

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût(€) Location	Coûts (€)
27	centre de travaux	Evreux	accueil au siège Service grands travaux	adresse inchangée		Les locaux de la DDE seront-ils suffisants pour accueillir le centre de travaux ? Sinon location au "Cadran" ou ailleurs	location à trouver		20000	20000
28	centre de travaux	Chartres	Au siège de la DDE 28	adresse inchangée		Accueil du centre de travaux au siège de la DDE 28				-
61	centre de travaux	Alençon	au siège de la DDE 61	adresse inchangée		Les locaux de la DDE devraient être suffisants pour accueillir le centre de travaux				-
50	centre de travaux	St lô	au siège de la DDE 50	adresse à préciser		Accueil du centre de travaux dans les locaux de la DDE 50			24200	24200

6.15.5 Les CEI

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût(€) Location	Coûts (€)
14	CEI	CEI Villers bocage	CEI de Villers bocage Les Hauts vents 14310 – MAISONCELLE S PELVEY	adresse inchangée	462	Centre neuf ne pouvant cependant pas admettre une augmentation de l'effectif notamment en encadrement.	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
14	CEI	CEI Mondeville	D.D.E. (Subdivision Caen Ouest Est) centre entretien et intervention r Nicéphore Niepce 14120 MONDEVILLE	adresse inchangée	594	Centre neuf particulièrement bien dimensionné. Annexé à la subdivision. Locaux et terrain permettant même d'envisager d'autres implantations	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
14	CEI	CEI Bayeux	CEI de Bayeux Bd Winston Churchill St Vigor Le Grand 14400 - BAYEUX	adresse inchangée	462	Centre neuf très bien dimensionné	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
27	CEI	CEI Evreux	CEI de Evreux Rue de Cocherel 27000 - EVREUX	adresse à préciser	484	Centre en état médiocre, de plus les véhicules sont stationnés sur un autre site (hangar du giratoire RN154/RN13) et le sel sur un autre dépôt également. En attendant la construction du CEI neuf (RN154/RN13) ce seul centre ne permet pas l'accueil d'agents supplémentaires. Solution d'attente au CEIRD à 500m (état propriétaire), prévoir location à implanter temporairement au CEIRD.	1	2	1-construction d'un CEI neuf (y compris la prise en compte d'un accueil du district dans le programme, voire du centre de travaux)- 2-Solution d'attente au CEIRD prévoir une phase de location de bungalows en attendant la livraison du bâtiment	2 100 000	53240	2153240

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût(€) Location	Coûts (€)
27	CEI	CEI Verneuil sur avre	CEI de verneuil Avenue Zaigue BP 703 27137 – VERNEUIL sur AVRE Cedex	adresse inchangée	352	Centre sur le même site que la subdi. Etat correct, mais garage camion limité (2 saleuses). Adaptation locaux sociaux envisageables. Fermeture subdi envisagée (réorganisation DDE). Les 3 portes d'entrées permettent d'envisager un partage des locaux de la subdivision. Cf discussion avec CG27 et travaux d'adaptation à envisager	2	2	Prévoir travaux d'adaptation dans les locaux de la subdi (30Keuros)	30 000		30000
61	CEI	CEI Alençon	CEI d'Alençon ZI rue Lazare Carnot 61000 - ALENCON	adresse inchangée	352	Centre en bon état et bien dimensionné. A l'avantage d'être en face du parc. Des adaptations des locaux s'avéreront nécessaires (accueil CEE et CTRL + éventuellement des agents féminins)	2	2	adaptations des locaux existants	40 000		40000
28	CEI	CEI Dreux	CEI de Dreux 30, route de Chartres 28500 - VERNOUILLET	adresse inchangée	396	Centre ancien (fonctionnalité moyenne) mais bien entretenu et des capacités de stockage et d'accueil correctes avec quelques adaptations des locaux sociaux à prévoir à court terme si le CEI devait accueillir plus d'agents. Locaux annexés à ceux de la subdivision de DREUX dont la fermeture est prévue dans le cadre de la réorganisation. La dimension des locaux administratifs permet d'accueillir le district	2	3	adaptations des locaux existants	30 000		30000

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût (€) Location	Coûts (€)
28	CEI	CEI Chartres	CEI de Chartres 2, rue du Général Marceau 28110 LUCE	adresse inchangée	396	Centre ancien (fonctionnalité moyenne) mais avec de grandes capacités de stockage et d'accueil. Des adaptations sont à prévoir pour l'accueil de CEE supplémentaires (aménagement de bureaux mais surfaces disponible logt de gardien qui sera libéré). Immense hangar (stationnement de tous les véhicules).	2	3	adaptations des locaux existants	30 000		30000
28	CEI	CEI Châteaudun	CEI de Châteaudun 2, route de Bois 28200 CHATEAUDUN	adresse du nouveau CEI	352	Centre bon état et très bien positionné par rapport au réseau mais dont une partie des locaux partagé avec le CG28 en partie propriétaire. Nécessité de construire un nouveau CEI.	3	1	Nécessité de construire un nouveau CEI. la DDE étudie cette possibilité sur opération d'investissement de la déviation de Châteaudun.	1 600 000		1600000
41	CEI	CEI Vendôme	CEI de Vendôme (Subdivision de Vendôme Sud) BP 92 41106 – VENDOME Cedex	adresse à préciser	352	CEI en état correct mais peu fonctionnel. Appartient au CG41 qui souhaite le récupérer pour y installer prochainement une subdivision départementale. La construction d'un CEI envisagée à l'origine dans le cadre du projet de déviation de Lisle et Pezou ne paraît pas une option à privilégier. Opportunité d'acquérir un bâtiment à St-Ouen.	1	1	Promesse de vente signée en décembre 2005.	910 000		910000

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût (€) Location	Coûts (€)
50	CEI	CEI Fleury	CEI de Fleury La Maison Neuve Échangeur 37 50800 FLEURY	adresse inchangée	572	Centre récent en très bon état et très bien dimensionné.	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
50	CEI	CEI Poilley	CEI de Poilley Les Grands Champs 50220 - POILLEY	adresse inchangée	462	Centre récent en très bon état et même un peu surdimensionné pour un CEI seul.	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
50	CEI	CEI Montebourg	CEI de Montebourg Hameau es Blonds 64, rue St Clair 50310 – St Floxel	adresse à préciser	594	Centre en bon état et bien dimensionné. En location. Des travaux de stabilisation des aires de manœuvres des engins et de couverture de l'aire à sel sont à envisager. A plus long terme construction d'un CEI unique entre Montebourg et Cherbourg	2	1	location de 31Keuros/an + reprise en enrobé de l'aire de manœuvre	2 015 000	31000	2046000
50	CEI	CEI St Lô	CEI de St Lô ZI de la Chapelle 512, rue Léon Jouhaux 50000- St Lô	adresse du nouveau CEI	396	Centre annexé à la subdivision dans des locaux loués. Bon état mais capacité d'accueil limitée. Projet de construction DISTRICT/CEI en cours - estimé CEI seul 1,4 millions € HT (valeur septembre 2004).	3	1	poursuite de la location en attendant la construction du CEI	1 400 000		-

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût (€) Location	Coûts (€)
76	CEI	CEI Rouen	CEI de Rouen 13, route du Havre 76000 - ROUEN	adresse inchangée	418	Centre ancien avec peu de fonctionnalité. Les locaux sociaux sont positionnés dans le sous-sol du bâtiment. Les conditions d'accueil des agents, de stationnement des engins et de stockage des matériaux (stocks de sel sous le viaduc A151 à proximité d'un ruisseau) ne sont pas satisfaisantes. Nécessité de construire un nouveau centre.	1	1	Construction d'un nouveau CEI	3 030 000		3030000
76	CEI	CEI Maucomble	CEI de Maucomble La pointe du Nord 76680 - MAUCOMBLE	adresse inchangée	374	Centre récent et bien dimensionné.	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
76	CEI	CEI Isneauville	CEI d'Isneauville 420, route de Neufchâtel 76230 ISNEAUVILLE	adresse inchangée	330	Centre globalement en bon état mais qui est à sa capacité limite par rapport à l'effectif qui s'y trouve. Les bardages et la toiture en amiante/Ciment nécessiteront à l'avenir des tx d'entretien/remplacement	2	2	adaptations des locaux existants	30 000		30000
76	CEI	CEI Gournay en bray	Subdivision de Gournay-en-Bray CEI de Gournay Boulevard des Capucins 76220 – Gournay en Bray	adresse inchangée	352	Centre dans un état moyen nécessitant des travaux d'adaptation, qui plus est, pour accueillir plus d'agents (véritable vestiaire, sanitaires à mettre aux normes, ...). Les locaux du centre doivent permettre ces adaptations sans extension du bâtiment. La proximité du bâtiment de la subdivision territoriale où se trouve actuellement le bureau du CTPE et d'1 CEE et dont la fermeture serait prévue dans le cadre de la réorganisation de la DDE est également à prendre en compte. Travaux d'aménagement de locaux sociaux complémentaires à prévoir dans les locaux existants	2	2	adaptations des locaux existants	30 000		30000

DDE	structure	unités DIRNO	Localisation actuelle	Localisation future	SHON	observations existant	DISPOSITIONS COURT TERME	DISPOSITIONS LONG TERME	objectif immobilier	coût (€) opération	Coût (€) Location	Coûts (€)
76	CEI	CEI Auffay	CEI d'Auffay Rue de Verdun BP 8 76720 - AUFFAY	adresse du nouveau CEI	308	Centre dans un bon état, mais pas à proximité immédiate du réseau (5 '). Configuration et équipements du CEI tout à fait adaptés. Des améliorations pouvant cependant être apportées (couverture aire à sel - sanitaires). Opportunité de récupérer les bâtiments de la subdivision annexée. A terme la construction d'un CEI plus proche de DIEPPE s'avèrera nécessaire.	3	1	Adaptation des locaux d'Auffay puis construction d'un nouveau centre à moyen terme	30 000		30000
76	CEI	CEI Gonfreville l'orcher	CEI de Gonfreville l'Orcher A 131 Lieudit « Les Pâturages » 76600 – GONFREVILLE L'ORCHER	adresse inchangée	308	Centre récent en très bon état et doté de tous les équipements nécessaires (station de saumure stock de sel couvert. Local atelier garage - retour caméra et PMV du réseau...) Sur le terrain l'association MARCHER (Mouvement d'Aide à la Réinsertion des Chômeurs HAVRAIS) a une installation provisoire.	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-
80	CEI	CEI Bouttencourt	CEI de Bouttencourt BP 111 76340 – BLANGY sur BRESLE	adresse inchangée	462	Centre à l'état neuf et particulièrement bien dimensionné.	3	3	implantation opérationnelle en l'état			-

6.16 Note relative aux fiches de poste

Les fiches de postes, à l'état de projet, ont fait l'objet d'une diffusion auprès des directions des DDE.

Elles ont été présentées et débattues lors de trois réunions de travail avec les organisations syndicales.

Ce choix a été fait pour assurer un maximum de transparence et d'information en amont du processus d'affectation. A l'issue de cette phase de diffusion – présentation, des modifications ont été prises en compte.

La diffusion appelle quelques commentaires ou précautions particulières quant à leur usage.

I- Les fiches de poste

I-1- La mission de préfiguration a procédé à la rédaction de l'ensemble des fiches de postes correspondant à son projet d'organisation cible issu du rapport en date du 14 octobre 2005.

Dans la mesure où le document n'a pas fait l'objet d'une validation formelle et en l'absence du cadrage des effectifs, il est possible que des adaptations soient faites avant le lancement de la procédure de pré-affectation. C'est particulièrement le cas des projets de fiche du secrétariat général dans la mesure où les réflexions sur la mutualisation sont en cours actuellement dans les DRE.

I-2- Les fiches utilisées ont été établies sur la base du modèle de la Direction Générale des Routes. Les fiches donnent les missions essentielles.
L'organisation de la DIR aura vocation à évoluer après sa mise en place, de même que le contenu de certains postes. Toutes ces évolutions se feront dans la transparence et le respect de la concertation.

I-3- Les fiches de poste identifient les compétences requises pour exercer les missions correspondantes. S'agissant de la création d'un nouveau service, le volet formation fera l'objet d'un effort tout particulier. Dès la mise en place du service, un « plan de formation » sera diligenté et comprendra une phase « bilan des compétences », afin de mettre en œuvre les formations adéquates aux besoins des agents.

I-4- Les PNT peuvent postuler sur les postes correspondant à leur niveau de grade bien que la mention n'ait pas été précisée sur chacune des fiches de postes.

II- Conditions générales – rémunérations – organisation du travail

II-1- La présentation harmonisée au niveau national n'a pas prévu de rubrique sur le régime indemnitaire. Ce n'est de toute façon pas une rubrique habituelle dans les fiches de postes.
Lors des affectations à la DIR, les agents qui bénéficieraient d'un régime indemnitaire particulier (poste fonctionnel, NBI, emploi fonctionnel), le conserveront à titre individuel.

En ce qui concerne la PTETE pour les personnels d'exploitation, dans l'attente d'une remise à plat des régimes indemnitaires liés aux nouvelles organisations, sera appliqué le principe du maintien, à titre individuel et conservatoire, des rémunérations actuelles.

En tout état de cause, l'harmonisation des régimes indemnitaires ne sera pas entreprise tant que la DIR ne disposera pas de ses instances paritaires.

Toutes précisions supplémentaires sont accessibles sur la rubrique du site Intranet « Equipement demain – rémunérations ».

II-2- En matière d'organisation du travail dans le domaine de l'exploitation, les organisations pré-existantes en DDE seront reprises telles quelles par la DIR. Cette remarque vaut également pour la viabilité hivernale.

Les fiches de postes correspondantes (agents d'exploitation, chefs d'équipe, contrôleurs) sont présentées en général avec une description sommaire de l'organisation en place et de quelques indications sur l'organisation cible (exemple : pour la surveillance du réseau :

organisation existante : plage de travail durant les horaires normaux de service – astreinte à domicile
organisation à terme : possibilité de poste décalé 12h – 20h ou 2x8 7j/7 – astreinte à domicile)

La mise en place de nouvelles organisations du travail ne sera pas entreprise tant que la DIR ne disposera pas de ses instances paritaires.

III- Phases transitoires

III-1 - Il n'est pas identifié d'organisations temporaires au stade des fiches de postes, car il n'y a pas de besoin du service de nature temporaire.

De façon générale, pour ce qui concerne les centres de travaux (Alençon, Chartres, Evreux et Saint-Lô) et les opérations de la déviation de Beauvais (RN31), de la déviation de Lisle et Pezou (RN10) et du contournement de Cherbourg (RN13), des ajustements limités pourront être faits à l'issue de la phase de pré-positionnement des agents, en vue de prendre en compte les situations particulières. A ce titre, une transition de l'ordre de 2 ans (à compter du 1/01/07) pourra être organisée pour assurer la continuité des opérations en cours et laisser le temps nécessaire au repositionnement progressif au sein des DDE concernées des agents dont les conditions personnelles nécessitent le maintien dans le département. Ces agents seront prioritaires pour rejoindre les postes qui deviendraient vacants dans leur DDE d'origine.

III-2- En ce qui concerne les effectifs des C exploitation en CEI, pour les CEI dédiés ou quasiment dédiés au futur RRN, l'effectif en place sera maintenu et le ré-équilibrage des postes entre CEI se fera dans le temps en fonction des opportunités liées au départ d'agent. Cette remarque ne vaut pas pour les CEI mixtes où des emplois sont à transférer au département. Dans ce cas, on s'efforcera de dimensionner le CEI sur la base de son effectif cible.

6.17 Processus collectif d'affectation des agents - Application au cas de la DIR

A- Principes généraux

La plupart des DDE soumettent à leurs CTP des règlements pour le processus collectif d'affectation des agents, en application de la circulaire du ministre en date du 10 août 2005. La présente note ne vise pas à définir un nouveau dispositif, mais à préciser les règles pour ce qui concerne les affectations à la DIR Nord-Ouest compte tenu de ses spécificités, notamment de son périmètre interdépartemental.

Tous les postes de la DIR sont portés à connaissance des agents des DDE

La mission de préfiguration de la DIR établit ses propres fiches de poste sur les bases du modèle DGR.

Les calendriers sont coordonnés et les décisions de pré-positionnement pour les postes DIR sont prises après que les agents de chaque DDE aient pu exprimer leurs choix. Les pré-positionnements des agents sont notifiés à chacun d'entre eux par leur DDE d'origine.

Les projets de pré-positionnement sur les postes DIR sont examinés :

- conjointement entre DDE d'origine et DIR
- en cas de concurrence, conjointement entre les DDE d'origine et DIR sur un poste ou pour assurer une optimisation.

Une certaine souplesse entre macro-grades est possible, notamment au sein de la catégorie B, les marges de manœuvre seront précisées dans les fiches de poste, sans que cela exclue la prise en compte de situations atypiques.

Dans le domaine des ouvrages d'art, on pourra identifier à titre exceptionnel des postes sensibles en termes de compétence requise, qui ne peuvent être attribués qu'à un candidat répondant aux critères de compétences. Ces postes seront en nombre très limité, une mention particulière sera portée sur les fiches correspondantes.

Des ajustements de l'organisation cible seront possibles en fonction des préférences exprimées par les agents, dans une recherche d'optimisation, pendant le processus de pré-positionnement.

Pour les CEI interdépartementaux (27 Verneuil - 28 Chateaudun - 41 Vendôme – 76 Gournay en Bray), la DIR définit un quota par DDE d'origine, en fonction du réseau. Ce quota est utilisé dans l'éventualité où le nombre d'agents candidats serait supérieur au nombre de postes ouverts dans les CEI. Ce quota pourra également être utilisé dans le cas où le nombre de volontaires à l'issue du pré-positionnement s'avèrerait insuffisant et pour les agents qui ne seraient pas pré-positionnés par ailleurs.

B - Règles de priorité

Conformément aux termes de la circulaire du 10 août 2005, il est rappelé que les membres des équipes de préfiguration sont prioritaires sur les postes en DIR tout en ayant la possibilité de rejoindre un autre service s'ils le souhaitent.

Priorité 1 – Postes non modifiés (parties de services « basculées » dans la DIR)

Cas concernés :

- CEI dédiés ou quasi dédiés (Bouttencourt, Gournay-en-Bray, Mondeville, Bayeux, Villers Bocage, Fleury, Poilley, Saint-Lô, Montebourg-Tourlaville, Dreux, Chateaudun) ;
- Une partie des postes en CIGT ou PC tunnel (à voir au cas par cas).

Les agents sont prioritaires sur leur poste. Cela n'exclut pas qu'ils puissent être pré-positionnés à leur demande sur un autre poste, mais cela doit rester exceptionnel.

Priorité 2 – Postes supprimés

Un agent dont le poste est supprimé est prioritaire pour le choix d'un autre poste par rapport à un agent dont le poste est conservé dans l'organigramme.

Priorité 3 – Continuité du poste

Priorité aux agents qui suivent leur métier

- en cas de concurrence sur un même métier, minimisation du nombre de déménagements (en général, priorité à celui qui est sur place)
- priorité à un agent mobile sur son métier par rapport à un changement de métier sur place. Ce critère est à appliquer avec discernement et vise surtout les métiers nécessitant une compétence indispensable pour la mise en place de la DIR
- examen au coup par coup de la possibilité d'affectation utile en DIR hors des postes publiés (à la marge) en cas de compétences rares.

Pour le pré-positionnement sur un poste non demandé par un agent resté sans affectation :

- prise en compte de la part d'activité actuelle de l'agent au profit du RRN, sauf meilleure optimisation géographique.

C – Dispositions transitoires

Il n'est pas identifié d'organisations temporaires au stade des fiches de poste.

De façon générale, pour ce qui concerne les centres de travaux (Alençon, Chartres, Evreux et Saint-Lô) et les opérations de la déviation de Beauvais (RN31), de la déviation de Lisle et Pezou (RN10) et du contournement de Cherbourg (RN13), des ajustements limités pourront être faits à l'issue de la phase de pré-positionnement des agents, en vue de prendre en compte les situations particulières. A ce titre, une transition de l'ordre de 2 ans (à compter du 1/01/07) pourra être organisée pour assurer la continuité des opérations en cours et laisser le temps nécessaire au repositionnement progressif au sein des DDE concernées des agents dont les conditions personnelles nécessitent le maintien dans le département. Ces agents seront prioritaires pour rejoindre les postes qui deviendraient vacants dans leur DDE d'origine.

Pendant la période transitoire, un système de covoiturage avec un véhicule de service pourra être mis en place au départ de sites actuels de DDE (par exemple : Evreux, Le Havre, Saint-Lô) pour rejoindre les implantations principales de la DIR.