

n° 2004-0032-01

juillet 2004

## Evaluation de la politique d'exploitation des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 2004-0032-01

**Evaluation de la politique d'exploitation  
des itinéraires autoroutiers interurbains  
non concédés**

établi par

**Christian BERNHARD,  
Jean-Michel LANNUZEL,  
ingénieurs généraux des ponts et chaussées**

**Destinataires**

Le Directeur des routes  
Le Directeur de la sécurité et de la circulation routières  
Le Directeur du personnel, des services et de la modernisation



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
de l'Aménagement  
du territoire  
du Tourisme  
et de la Mer



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées  
le vice-président

## note à l'attention de

Monsieur le Directeur des routes

Monsieur le Directeur de la sécurité  
et de la circulation routières

Monsieur le Directeur du personnel,  
des services et de la modernisation

La Défense, le 27 JUIL. 2004

Rapport n°2004-0032-01

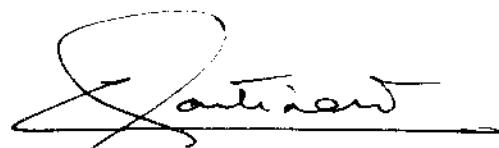
Par note du 2 février 2004, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'évaluation de la politique d'exploitation des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par MM. **Christian BERNHARD** et **Jean-Michel LANNUZEL**, ingénieurs généraux des ponts et chaussées.

Le diagnostic présenté, issu d'une enquête effectuée auprès des DDE en charge de l'exploitation des principaux axes du futur réseau d'excellence, montre qu'entre DDE voisines gestionnaires d'un même axe, et même avec le cadrage d'un APS d'axe approuvé, existe une hétérogénéité marquée tant dans la définition des missions d'exploitation, que dans les organisations mises en place. Pour chacune d'elles, sont mis en œuvre des moyens limités et disparates, un management des hommes peu dynamique (lié notamment au déficit d'encadrement) et des contraintes administratives lourdes (ARTT, non fongibilité des moyens financiers liés au personnel). S'ajoutent le retard important dans la réalisation des aires de service et de repos, et des insuffisances dans la mise en place des outils d'exploitation et d'information (même lorsque ces derniers sont explicitement prévus dans les APS d'axe approuvés). L'absence d'APS d'axe ne fait qu'accentuer les insuffisances et hétérogénéités constatées, et la discontinuité du niveau de service pratiqué, par rapport à celui des sections concédées.

Les recommandations du rapport s'inscrivent dans l'objectif de continuité de service sur le futur réseau des routes nationales (environ 20 000km partagés à part égale entre concédé et non concédé), et dans le cadre des propositions de réorganisation des services routiers de l'état exprimées dans le rapport du 31 mars 2004, qui leur sert ainsi de toile de fond.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.



Claude MARTINAND

## Diffusion du rapport n° 2004-0032-01

- le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer	1 ex
- le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer	1 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	6 ex
- les secrétaires de section du CGPC	6 ex
- le coordonnateur du collège « routes »	2 ex
- le coordonnateur de la sous-section « transports »	2 ex
- le coordonnateur de la MIGT 5	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT 6	1 ex
- les membres du groupe de travail	8 ex
- archives CGPC	1 ex

## S O M M A I R E

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>I – ORGANISATION DE LA DEMARCHE</b>	<b>3</b>
I.1 - Objectifs et programmes de la mission	3
I.2 – Méthode de travail	3
<b>II – LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SDER SUR LE RESEAU NON CONCEDE : Un changement culturel essentiel entravé par de multiples difficultés</b>	<b>5</b>
II.1 – Une culture de l'exploitation encore balbutiante	5
II.2 – Une maîtrise d'ouvrage soumise à de fatales contradictions	6
II.3 – Une hétérogénéité organisationnelle constatée	7
II.4 – Des moyens encore limités et disparates	8
II.5 – Continuité et synergie des réseaux	10
<b>III – ENSEIGNEMENTS DE L'EXPERIENCE ACQUISE ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>11</b>
III.1 – Réorganisation des services routiers de l'Etat	12
III.2 – L'exploitation par axes	12
III.3 – La remise à niveau du réseau non concédé	13
III.4 – Le management des services opérationnel	14
III.5 – Le pilotage de l'exploitation et de l'entretien routiers	14
III.6 – Les Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT)	15
III.7 – La gestion efficace des interfaces avec les autres partenaires	16
III.8 – Les C.R.I.C.R.	17
III.9 – L'information routière : un outil au service de l'exploitation	18
<b>IV – ORGANISATION DE LA TRANSITION</b>	<b>18</b>
<b>V – CONCLUSION</b>	<b>19</b>

## **PREAMBULE**

Dans le cadre de la décentralisation, le futur réseau des routes nationales comportera une vingtaine de milliers de kilomètres répartis sensiblement à parts égales entre les réseaux concédés et non concédés qui se recoupent et se succèdent en milieu interurbain et s'enchevêtrent aussi quelquefois en zone urbaine. En même temps, s'impose désormais l'idée d'une continuité de service sur l'ensemble des deux réseaux, ce qui pose le problème de la cohérence des niveaux de service pratiqués et donc, des organisations à mettre en place, les différences éventuelles ne pouvant être justifiées au seul motif de la perception des péages sur le réseau concédé.

## **I – ORGANISATION DE LA DEMARCHE**

### **I.1 – Objectifs et programme de la mission**

Par lettre du 25 février 2004, le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées a confié à **Christian BERNHARD** et **Jean-Michel LANNUZEL**, Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées, la mission d'évaluation de la politique d'exploitation des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés, suite à la demande du Directeur des Routes, du Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières et du Directeur du Personnel formulée dans la note jointe du 2 février 2004.

Le programme de la mission est défini comme suit :

- En premier lieu, procéder à l'évaluation de la mise en œuvre opérationnelle sur le terrain des décisions prises dans les décisions ministérielles d'approbation des A.P.S.
- Analyser les difficultés rencontrées lors de l'élaboration de l'A.P.S. ou lors de sa mise en application.
- Emettre un avis critique sur la politique d'exploitation et les niveaux de service arrêtés dans le cadre de ces A.P.S. et sur leur adaptation aux enjeux d'une exploitation routière moderne.
- Après avoir tiré les enseignements de l'expérience acquise, formuler des recommandations sur la poursuite de la démarche et sa nécessaire adaptation dans le nouveau contexte de la décentralisation.

En termes de délai, les directeurs souhaitent disposer d'un rapport d'étape courant mars 2004 et du rapport final pour le mois de juin 2004.

### **I.2 – Méthode de travail**

#### **I.2.1 - La démarche**

Les contraintes drastiques de délai ont conduit à une méthode de travail qui ne répond pas entièrement au processus traditionnel de l'évaluation même si elle s'en inspire largement.

La démarche et le planning proposés ressortent comme suit :

- Recueil des données après redéfinition du champ d'investigations à partir de questionnaires d'audit (mars 2004) suivant un modèle joint en annexe.
- Evaluation de la mise en œuvre opérationnelle sur le terrain et analyse des difficultés rencontrées (fin mars 2004).
- Interférences dans un souci de continuité du Service Public Routier avec le réseau des autoroutes concédées et les systèmes d'exploitation de la route en milieu urbain (mars et avril 2004).
- Enseignements tirés de l'expérience acquise (mai 2004).
- Recommandations et rédaction du rapport final (juin 2004).

### **1.2.2 – Le rôle des instances associées à la mission**

Un Groupe de Travail composé d'experts motivés et concernés par ce domaine de l'exploitation (Directeur, R.G.R. et Chef de C.D.E.S. de Services Déconcentrés, Chef de Division de C.E.T.E., Collaborateurs des I.G.R.) a assisté techniquement la mission durant tout le processus.

Les propositions du Groupe de Travail ont été examinées et ont fait l'objet d'une validation mensuelle par le Collège Routes du C.G.P.C.

Les délais contraints n'ont pas permis la mise en place d'une instance formelle d'évaluation malgré son intérêt. En revanche, des contacts personnalisés avec les bénéficiaires de la démarche, des représentants des Services Déconcentrés et du réseau concédé ainsi que des Forces de l'ordre ont été organisés.

### **I.2.3 – Organisation du travail**

Afin de bénéficier d'une certaine exhaustivité du recueil des données et compte tenu du faible nombre d'itinéraires concernés actuellement par des A.P.S. d'exploitation d'axe cités dans la lettre de commande, le champ d'investigation a été élargi à d'autres itinéraires du futur réseau non concédé en excluant ceux de la Région Parisienne au caractère urbain prononcé, en accord avec la D.S.C.R. et le Collège Routes.

Au-delà de la contribution collective du Collège Routes évoquée ci-dessus, les rapporteurs se sont appuyés sur chaque I.G.R. dans sa zone de compétence chargé de mobiliser les Services pour le remplissage des questionnaires, de recueillir et fiabiliser les réponses (contrôle extérieur de qualité) et de formuler ses propres observations et recommandations.

Les rapporteurs ont rencontré des responsables d'exploitation du réseau concédé (ASF et COFIROUTE) et **Jean-Noël CHAPULUT**, Chargé de mission similaire pour le milieu urbain et péri-urbain ainsi que divers responsables de C.I.G.T. d'agglomération et les divisions Transports de C.R.I.C.R..

Enfin, la démarche a été conduite, par l'intermédiaire du Collège Routes, en tenant le plus largement compte, des réflexions menées parallèlement par la Direction des Routes, concernant la réorganisation des services routiers de l'Etat, suite à la décentralisation. Le rapport du 31 mars 2004, relatif aux propositions de réorganisation des services routiers de l'Etat, porté à la connaissance des services vers la mi-avril, sert de toile de fond aux propositions et recommandations de la dernière partie du présent rapport.

## **II - LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SDER SUR LE RESEAU NON CONCEDE : un changement culturel essentiel, entravé par de multiples difficultés**

La chronologie des décisions successives concernant la mise en œuvre du SDER est particulièrement révélatrice des difficultés de sa conceptualisation. Alors, en effet, que son lancement par le ministre de l'équipement date du 23 décembre 1991, les premières circulaires relatives à sa mise en œuvre n'apparaissent qu'en mai 1997 pour ce qui concerne le classement du réseau national et sa hiérarchisation et en mars 1999 pour ce qui concerne l'organisation du travail, précédées, il est vrai, en 1994 et en 1996, de deux circulaires sur la viabilité hivernale et les objectifs de qualité associés. Les projets approuvés durant cette longue période, qui concernent essentiellement quelques grandes agglomérations avec des projets de CIGT (mais aussi, à partir de 1997, quelques projets d'exploitation relatifs à des liaisons interurbaines) semblent relever d'une doctrine d'exploitation de la route en phase de définition, et non du volontarisme d'une démarche parfaitement définie et résolument mise en œuvre.

L'explication de cette situation est traduite dans le constat suivant :

### **II.1 – Une culture de l'exploitation encore balbutiante...**

Les agents routiers des Services Déconcentrés, y compris de l'encadrement restent en effet généralement sous la dominance du prestige associé aux responsabilités de maîtrise d'œuvre de grands travaux, et ont tendance, de ce fait, à privilégier la mission de construction des ouvrages, jugée plus valorisante, au détriment de leur entretien et surtout de leur exploitation, d'apparence beaucoup plus besogneuse et génératrice de nombreux tracas quotidiens. Par ailleurs, contrairement aux agents des sociétés concessionnaires d'autoroutes, nos propres agents d'exploitation restent peu incités à la professionnalisation de leur activité, du fait de l'organisation des services, qui conduit, sur un même territoire, à la prise en charge de deux types de réseaux (RN et RD), aux contraintes d'exploitation très différentes. En outre, l'organisation de la mise à disposition de nos services (au moins pour les D.D.E. sous article 6) conduit quelquefois ces derniers à privilégier le réseau départemental.

Malgré cela, des efforts et initiatives louables, ont été développés, dans certains services, pour valoriser une véritable démarche « exploitation ». Souvent, ces initiatives ont été impulsées sous la pression des usagers et de situations de crise très médiatisées, et grâce à l'action des personnels compétents et très impliqués dans leur métier. Ces démarches concernent surtout les agglomérations importantes et les projets neufs d'autoroutes.

Les résultats obtenus sont mesurables au travers de l'adhésion des différents partenaires à la démarche.

Mais ces initiatives ne sont pas toujours relayées et appliquées à l'ensemble des services, faute « d'envies d'implication ou d'autorité » de la hiérarchie et n'ont pas permis d'infléchir durablement la culture des Services même si localement elles ont favorisé l'émergence d'une doctrine de l'exploitation sur le réseau national non concédé.

Le changement de culture de tous les agents visant à privilégier l'exploitation est pourtant une condition indispensable à la professionnalisation recherchée.

## **II.2 – Une maîtrise d'ouvrage soumise à de fatales contradictions**

La seconde raison qui s'enchevêtre avec la précédente, relève de la maîtrise d'ouvrage, soumise à une double contradiction.

### **II.2.1 – Organisation départementale**

Comme déjà évoqué ci-dessus à propos de la culture des services, celle tout d'abord, résultant de leur structure départementale, alors que la rationalité de l'exploitation (au moins pour les liaisons interurbaines) nécessite plutôt une organisation linéaire à l'exemple des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Les premiers projets approuvés qui ont concerné les grandes agglomérations s'inscrivaient bien dans le cadre départemental d'organisation des services. Paradoxalement, ce cadre départemental a été encore très récemment confirmé par la directive nationale d'orientation du 15 février 2001, qui, tout en concédant des stratégies d'exploitation par itinéraire sur les plus grands axes, a préconisé l'établissement, dans chaque direction départementale de l'équipement, d'un projet global d'exploitation pour assurer les niveaux de service prévus au SDER. Dans le sillage de la DNO, la DSCR a produit, en date de mars 2002, un premier document de méthode pour l'élaboration de ces projets globaux d'exploitation, très peu de temps donc, avant l'annonce de la décentralisation, et celle de l'organisation linéaire de l'exploitation qui en découle, et qui la remet donc complètement en cause, pour le domaine de l'exploitation.

Les résultats de l'enquête soulignent bien les difficultés d'harmonisation entre les D.D.E. traversées par un itinéraire ayant fait l'objet d'un A.P.S. d'axe :

- l'A 20 où l'on constate des organisations de travail différentes dans chaque département,
- l'A 31, exploitée par un C.I.G.T. bipolaire sans autorité de coordination et de décision, chaque pôle ayant des pratiques et cultures différentes,
- l'A 75 où l'harmonisation des pratiques entre les trois départements progresse grâce à des réunions mensuelles de coordination des R.G.R.

A fortiori, il est bien évident que les itinéraires n'ayant pas encore fait l'objet d'un A.P.S. d'axe sont exploités par les D.D.E. sans recherche d'harmonisation.

### **II.2.2 – Maîtrise d'ouvrage tricéphale**

La seconde contradiction est le résultat des nécessités d'une mise en œuvre globale des moyens nécessaires à l'exploitation, alors qu'encore aujourd'hui, ils sont détenus, de par l'histoire, au sein de trois directions d'administration centrale distinctes : la DPS pour le personnel et les moyens de fonctionnement, la DSCR pour les équipements d'exploitation, et enfin la DR pour les bâtiments et certains types de véhicules. Il est clair que la structure tricéphale des circuits décisionnels, tant pour ce qui relève de la conception des projets que pour ce qui relève de leur financement, constitue un frein à la conception même du SDER et à son développement.

### **II.2.3 – Financement des projets**

Accessoirement, il est aussi nécessaire de constater, pour ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage, que les difficultés concernant le mode de financement de certains projets, outre les surcoûts qu'elles engendrent, sont très clairement à l'origine de retards significatifs dans l'établissement de projets d'axe importants (cas de la N10 dans les Landes).

Doivent être signalés également des retards analogues liés à l'attitude de certains partenaires des contrats de plan Etat-Région, qui se considèrent comme liés financièrement par l'infrastructure proprement dite, mais pas par la problématique de l'exploitation.

### **II.3 – Une hétérogénéité organisationnelle constatée**

#### **II.3.1- Le SDER et les APS d'axe**

Les réflexions liées à l'élaboration des rares APS d'axes, ont été l'occasion d'avancées spectaculaires en terme d'organisation et d'homogénéisation des pratiques des services concernés, en même temps qu'elles permettaient l'élaboration du SDER lui même, concrétisé par les circulaires de mai 1997 et mars 1999.

Les évolutions constatées liées à la demande sociale, depuis les premières discussions relatives aux A.P.S. d'axe, et la comparaison avec les référentiels du réseau contigu des Autoroutes Concédées, conduisent à estimer qu'il y a une relative inadaptation des objectifs de niveau de service de ces axes du réseau non concédé, le plus souvent classé en 3 B.

#### **II.3.2- La mise en œuvre des APS d'axe**

La mise en œuvre proprement dite de ces APS accentue dès à présent le constat d'inadaptation des niveaux de service. En effet, la longueur des discussions préalables à leur établissement, les arbitrages difficiles entre les D.A.C. et les Services, la signature tardive des décisions (pour certains, une dizaine d'année) ont largement fait perdre localement la dynamique initiale, à défaut de laquelle chaque partenaire a eu tendance à reprendre ses (mauvaises) habitudes antérieures. De ce fait, l'existence d'un A.P.S. d'exploitation d'axe ne garantit pas l'homogénéité des pratiques et donne lieu souvent à interprétations dans son application occasionnant des divergences entre départements limitrophes, notamment en matière d'astreinte et de viabilité hivernale.

#### **II.3.3 – La gestion départementale, source d'hétérogénéité**

En l'absence d'A.P.S. d'exploitation d'axe, le concept d'exploitation par itinéraire reste à l'état d'incantation et le restera tant que les frontières administratives départementales resteront étanches, faute de coordination de niveau supérieur.

Cependant des D.R.E., comme celle de Bretagne, ont pris avec succès des initiatives en la matière qui, même si elles sont récentes, portent déjà leurs fruits.

Mais le chantier reste vaste sur le plan :

- **organisationnel** : Le rattachement des C.E.I. aux subdivisions territoriales induit une coordination et une solidarité déficientes, y compris à l'intérieur d'un même service. Heureusement, de plus en plus de D.D.E. ont opté pour des subdivisions dédiées qui améliorent très sensiblement le processus.

D'autre part, les C.D.E.S. des D.D.E, qui, en l'absence de partition, effectuent leur mission pour le compte des Départements, ont quelquefois tendance à privilégier ce rôle, au détriment de l'ingénierie de l'exploitation du réseau national.

- **des missions d'exploitation**

- Au hasard du découpage départemental, la veille qualifiée sur un itinéraire peut reposer successivement sur un C.I.G.T. très professionnel souvent né du besoin d'une agglomération importante, puis sur la permanence assurée par le concierge d'une D.D.E. qui « tente » de prendre contact directement avec les agents d'intervention en dehors des heures de service.
- Les modalités de surveillance et d'intervention ne relèvent que d'une stratégie départementale souvent dictée par la sensibilité du Comité de Direction, voire du D.D.E., à ce type de problèmes qui redistribuera ou non les moyens nécessaires. En outre, l'intérêt porté par certains Services Départementaux à l'exploitation de leur réseau, conduit souvent les D.D.E. à organiser des services hybrides intervenant moyennant des protocoles compliqués, sur l'ensemble du réseau viaire.

Ces situations locales induisent des divergences entre départements en termes de patrouillage, d'astreintes, de viabilité hivernale (confusion ou non des missions des équipes d'intervention de viabilité hivernale et de sécurité...) sans parler du niveau d'équipements d'exploitation.

**II.3.4 – Le rôle du C.R.I.C.R.**

Autant le rôle des C.R.I.C.R. est reconnu par les Sociétés d'Autoroutes qui l'utilisent au quotidien comme en temps de crise d'une manière très efficace, autant paradoxalement les Services Déconcentrés à l'exception notable de certains C.I.G.T. professionnalisés, n'intègrent pas cet outil – sauf en temps de crise – dans leur stratégie d'exploitation, et de communication. Une réflexion sur le rôle des C.R.I.C.R., point nodal du dispositif de continuité du Service Public de la route mérite d'être organisée avec pour objectif de créer des synergies entre les réseaux interurbains non concédés, concédés et d'agglomération.

**II.4 – Des moyens encore limités et disparates**

**II.4.1 – Personnel**

**II.4.1.1 – Un déficit d'encadrement manifeste**

La comparaison des effectifs d'encadrement actuels du réseau non concédé avec ceux des Sociétés d'Autoroutes met en évidence un taux de personnel de Catégorie A divisé par 5 ou 6, démontrant la pauvreté actuelle de l'Ingénierie d'exploitation du futur réseau d'excellence.

En effet, sur un secteur de COFIROUTE ou un District d'A.S.F. chargé de l'exploitation de 180 à 200 km d'autoroute, qui correspond sensiblement à une D.D.E. moyenne, l'encadrement ressort à 6 à 7 Cadres A dont un Cadre A+. Par comparaison, l'encadrement de la D.D.E. ressort à 0,2 A+ (part du R.G.R. consacrée à l'exploitation, la part de la Direction étant considérée comme négligeable) et 1 à 1,5 A (Chef de la subdivision dédiée, part du Chef de la C.D.E.S. ....).

#### **II.4.1.2 – Management des hommes peu dynamique**

L'exploitation n'étant pas la priorité des directions des services déconcentrés, sauf en cas de crise, la gestion quotidienne reste l'apanage des seuls chefs de CEI. La formation initiale et continue des Chefs de Centre des D.D.E. (Contrôleurs Principaux) et des Chefs d'Equipe, plus centrée sur l'entretien que sur l'exploitation, ne les prédispose pas à ce rôle important de manager d'autant que leur culture est plutôt orale qu'écrite (difficulté à obtenir des comptes-rendus...). Heureusement, des nouvelles générations de jeunes contrôleurs principaux, plus sensibles à ces techniques de commandement, contribuent à une évolution très positive dans ce domaine.

#### **II.4.1.3 – Ordonnancement des travaux à améliorer**

Malgré une amélioration sensible et récente du processus de qualité en matière d'ordonnancement des travaux, des progrès restent à faire.

#### **II.4.1.4 – Contraintes administratives lourdes**

La conjugaison des contraintes A.R.T.T. (garanties minimales) avec des moyens financiers non fongibles liés au personnel (astreinte, heures supplémentaires...) manquant de souplesse contribuent à rendre de moins en moins flexible l'utilisation des moyens alors que cette qualité ressort de l'essence même de l'exploitation (caractère aléatoire des accidents et difficilement prévisibles des intempéries...).

### **II.4.2 – Réalisation et Exploitation des aires de services et de repos Construction des C.E.I.**

Ces infrastructures qui contribuent à la qualité de l'exploitation sont souvent, pour des raisons budgétaires, dissociées de l'opération proprement dite notamment quand il s'agit de doubler le réseau existant (cas du P.R.B à titre d'exemple : quinze ans après la mise en service d'une voie express à 2 x 2 voies de 70 km, la 1<sup>ère</sup> pierre du C.E.I. concerné vient d'être récemment posée).

A l'instar du processus mis au point sur le réseau concédé, ces outils de sécurité pour les usagers et les agents routiers auraient dû être intégrés à l'opération et opérationnels au moment de sa mise en service. A ce titre, une mise à niveau du réseau d'excellence reste à réaliser dans les meilleurs délais, en y intégrant le souci d'économie (simplicité fonctionnelle des installations). Au delà de leur construction, la maintenance de ces ouvrages doit évidemment être réalisée, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

### **II.4.3 – Outils d'exploitation**

Si la stratégie d'équipement d'exploitation de terrain comprenant des stations de recueil de données (trafic, vidéo, météo, appels d'urgence,...) et des équipements destinés à faciliter l'intervention et à diffuser l'information (fibres optiques, radio,

P.M.V. ...) est bien définie dans les A.P.S. d'exploitation d'axe, il reste à le concrétiser sur le terrain, ce qui est loin d'être réalisé. Au niveau des D.D.E., peu de P.G.E. sont opérationnels et les outils sont hétéroclites en l'absence d'A.P.S. d'axe.

En revanche, la dotation en matériels d'exploitation et d'entretien (véhicules...) semble correcte.

#### **II.4.4 – Outils d'information**

Une réflexion devra être menée sur l'information des usagers (radio 107.7, radios locales, informations téléphoniques, site internet...) en liaison avec les C.R.I.C.R. afin de réduire l'écart au titre de la qualité de service avec le réseau concédé dans ce domaine.

#### **II.4.5 – Les C.I.G.T. d'axe**

Le rôle des C.I.G.T. d'axe, encore peu nombreux, souvent légitimement accolés à un C.I.G.T. d'agglomération (Marius à MARSEILLE pour A 51 et A 55, Alienor à BORDEAUX pour A 63, Dor Breizh à RENNES pour A 84, C.I.G.T. METZ – NANCY pour A 31, Allégro à LILLE pour A 1 et A 25) ou à un C.I.G.T. départemental qui focalisent l'attention, est très largement minimisé en termes d'Ingénierie de l'Exploitation (outils et logiciels non performants, plans de gestion du trafic non élaborés, moyens en personnel insuffisants et compétence à renforcer...). Des protocoles doivent être mis en place pour gérer cette difficulté à l'intérieur du C.I.G.T. commun.

### **II.5 – Continuité et synergie des réseaux**

#### **II.5.1 – Avec le réseau des autoroutes concédées**

##### **II.5.1.1 – Harmonisation des niveaux de service**

Comme précisé dans le préambule, la complémentarité des deux réseaux appelle une organisation et des niveaux de service similaires. S'agissant de la sécurité des usagers de la route, il ne peut être accepté que le niveau de service soit sensiblement différent d'un réseau à l'autre et une nécessaire harmonisation doit être effectuée au niveau ministériel. En revanche, les commodités apportées aux clients des Sociétés d'Autoroutes justifiées par la perception d'un péage, peuvent être plus rustiques sur le réseau non concédé tout en garantissant une utilisation correcte (accessibilité, propreté...).

##### **II.5.1.2 – Harmonisation des pratiques et des outils**

L'avance prise historiquement par le réseau concédé dans le domaine de l'exploitation de la route, notamment en termes de moyens alloués, justifie que le réseau non concédé s'inspire de ses pratiques et de ses outils performants rendant plus faciles la coordination et la synergie des deux réseaux (protocoles...).

## II.5.2 – Avec le réseau des Collectivités Locales

Les caractéristiques du réseau non concédé, dues à l'histoire de sa réalisation, traduites dans un ratio d'échangeurs plus nombreux dans un espace plus ouvert en l'absence de péage impliquent naturellement des interférences plus nombreuses avec le réseau routier des collectivités territoriales (RD mais également quelquefois VC).

En outre le travail fructueux en commun avec les collectivités territoriales souvent engagé dans un souci d'économie de moyens et d'homogénéisation des pratiques du service à l'usager dans le cadre des C.I.G.T. départementaux ou d'agglomération mérite d'être poursuivi dans un esprit de partenariat actif.

## II.5.3 – Avec la voirie urbaine et périurbaine

La synergie, dans ce cas conjuguée avec les économies de moyens, nécessite le regroupement sur un même site des C.I.G.T. d'agglomération et d'axe, au siège des Services de Gestion de la Route ou des subdivisions le cas échéant et une bonne coordination avec les C.I.G.T. des autres maîtres d'ouvrage (autoroutes concédées, Département, Ville).

## II.5.4 – Organisation et partenariat

Les réflexions actuellement engagées, qui privilégient l'architecture du futur Service de la Route en matière d'exploitation à trois niveaux à l'instar du réseau concédé, comprenant hiérarchiquement un Service de Gestion de la Route, des Subdivisions et des Centres d'Exploitation et d'Intervention sont tout à fait compatibles avec l'organisation du réseau non concédé. En particulier, les arguments de management des C.E.I., de mutualisation des moyens, de programmation des travaux d'exploitation et d'entretien nécessitant une connaissance fine du terrain et une maîtrise d'œuvre de proximité, militent pour la création (ou le maintien) d'un échelon de synthèse (subdivisions) entre le Service et les C.E.I. La nature du partenariat externe local, structurellement départemental, avec les services préfectoraux chargés des sécurités publique et routière, les collectivités territoriales gestionnaires de réseaux routiers, les forces de l'ordre (Police, Gendarmerie départementale), les Services de Secours (S.D.I.S. S.A.M.U.) justifie que la zone d'action de la subdivision se rapproche quand c'est possible du cadre départemental sans obérer la notion d'itinéraire.

## III – ENSEIGNEMENTS DE L'EXPERIENCE ACQUISE ET RECOMMANDATIONS

La simulation du futur réseau routier national non concédé porte environ sur 10 000 km d'autoroutes et de routes nationales qui peuvent être hiérarchisées en matière d'exploitation de la manière suivante :

- 5 000 km de routes à 2 x 2 voies dont 2 000 km d'autoroutes intégrés (réseau A) dans des grandes liaisons d'aménagement du territoire souvent entre deux sections d'autoroutes concédées et 3 000 km (réseau B) assurant la continuité du réseau autoroutier (le Plan Routier Breton par exemple),
- 5 000 km de routes nationales (réseau C) ayant vocation à devenir des x 2 voies mais dont le terme de l'aménagement définitif reste à définir. 2

### **III.1 – Réorganisation des services routiers de l'Etat**

Les réflexions engagées et les recommandations proposées dans ce rapport s'inscrivent bien entendu dans les propositions pour la réorganisation des services routiers de l'Etat formulées dans le rapport au Ministre du 31 mars 2004 par le Directeur des Routes.

Les deux scénarios proposés dans ce rapport n'ont pas d'incidence sur la plupart des propositions figurant dans le présent dossier. Des précisions seront apportées au fur et à mesure lorsque ponctuellement le choix de l'un ou l'autre des scénarios influera sur la réflexion et les recommandations.

### **III.2 – L'exploitation par axes**

#### **III.2.1 – Les A.P.S. d'axes (S.D.E.R. – S.D.I.R. – D.O.V.H)**

Chaque axe devra faire l'objet d'une réflexion particulière définissant les enjeux et les objectifs de son exploitation ainsi que les stratégies mises en place sur la base de l'expérience des différents exploitants. Cette politique se traduira systématiquement dans des A.P.S. d'exploitation d'axe qui déclineront les niveaux de service en matière d'activités d'exploitation mais également d'entretien avec le souci de la cohérence pour l'usager indépendamment des limites administratives.

Traduits dans des plans de gestion, d'exploitation et de trafic, l'A.P.S. d'exploitation constituera la charte intangible qui s'appliquera sans nuances ou adaptations à l'ensemble des partenaires.

Particulièrement sur le réseau A où les sections non concédées et concédées se succèdent, les niveaux de service doivent être strictement harmonisés en priorité.

Concernant le réseau B interurbain, il conviendrait de faire évoluer le niveau S.D.E.R. actuellement 3 B vers le 3 A, l'important dans ce domaine étant d'opérer sur le terrain de manière cohérente et solidaire.

#### **III.2.2 – Futures mises en service des opérations**

Héritage d'une culture de l'exploitation défaillante, et sous le prétexte de difficultés à obtenir des financements, les opérations du réseau non concédé sont systématiquement mises en service non terminées, laissant en jachère les outils d'exploitation et d'entretien, contrairement aux opérations du réseau concédé. Cette pratique doit disparaître et les S.I.R. futurs devront livrer leurs ouvrages « clefs en mains » prêts à fonctionner et à être exploités rationnellement : Il s'agit là de s'intégrer dans une véritable démarche de qualité au sens du service à l'usager avec incidences notables sur la Sécurité Routière.

## RECOMMANDATIONS

Etablir systématiquement et en concertation avec les partenaires des A.P.S. d'exploitation d'axe harmonisés par itinéraire et déclinés dans des plans de gestion qui s'imposent à tous les exploitants de manière cohérente et solidaire. Approuver et financer ces A.P.S. d'exploitation en même temps que le projet routier.

Mettre en service des opérations terminées incluant notamment toutes les infrastructures annexes (aires de service et de repos, C.E.I. ...) et les outils d'exploitation et d'information... permettant une exploitation de qualité.

### III.3- La remise à niveau du réseau non concédé

Les errements stigmatisés dans le paragraphe précédent conduisent à une situation variable sur chaque itinéraire qu'il convient de rattraper par rapport aux niveaux de service définis dans les A.P.S. d'exploitation d'axe.

Une étude de diagnostic des équipements d'exploitation dans le cadre de l'élaboration des S.D.I.R. réalisée à la diligence de la D.S.C.R. estime le coût du rattrapage sur les réseaux A et B à 250 M€ environ.

S'agissant du réseau C, les opérations d'investissement, notamment de mises à 2 x 2 voies intégreront au fur et à mesure des mises en service la totalité des moyens nécessaires à l'exploitation des itinéraires.

Cette mise à niveau des réseaux A et B sans laquelle il est illusoire d'avoir l'ambition d'une exploitation de qualité devrait être réalisée dans un délai de 5 ans (2010) avec un phasage privilégiant le réseau A.

L'effort financier annuel supplémentaire sur ces bases ressort à 50 M€, correspondant à la construction de 6 à 7 km d'autoroutes interurbaines à 2 x 2 voies. L'enjeu, en 2010, d'avoir un réseau à 2 x 2 voies de 5 000 km remis à niveau, comparé à la mise en service de 30 à 35 km supplémentaires de 2 x 2 voies, justifie un arbitrage favorable dans le cadre des programmes L.O.L.F. D'ores et déjà sur les itinéraires interurbains anciens (A 75 ...), la signalisation verticale obsolète demande à être modernisée d'urgence.

## RECOMMANDATION

Donner les moyens de la professionnalisation des services en :

- procédant à la mise à niveau des réseaux A (2 000 km) et B (3 000 km) du réseau interurbain non concédé dans un délai de 5 ans par un arbitrage au profit de l'exploitation dans le cadre des moyens réservés à la route dans les programmes L.O.L.F. et en s'intéressant prioritairement au réseau A,
- intégrant au fur et à mesure des réalisations des opérations du réseau C, les moyens liés à l'exploitation dans le financement des investissements.

### **III.4- Le management des services opérationnels**

La culture des Services Déconcentrés et de leurs équipes doit continuer à évoluer vers la primauté donnée à l'exploitation par rapport à l'entretien dans un contexte d'économies de moyens en personnel. La qualification et la professionnalisation des équipes d'intervention et d'exploitation des services, conjuguées avec le souci de l'excellence du service à l'usager, militent pour un arbitrage des moyens propres au profit de l'exploitation.

Les travaux d'entretien, certes traditionnellement réalisés par les équipes des C.E.I., sont plus facilement externalisables (programmation possible) en faisant appel aux entreprises privées ou du Parc.

#### **RECOMMANDATION**

Dimensionner les moyens des Services sur le terrain pour assurer l'exploitation routière (surveillance du réseau, interventions sur accidents) et la viabilité hivernale, les travaux d'entretien pouvant être externalisés au profit du Parc et des entreprises privées si nécessaire.

### **III.5 - Le pilotage de l'exploitation et de l'entretien routiers**

La structuration des budgets en missions, programmes et actions, la formulation d'objectifs de politiques ministérielles et les nouveaux modes de gestion plus responsabilisant dans le cadre de la L.O.L.F. devraient améliorer sensiblement ce pilotage au niveau central dont on a pu voir qu'il laissait à désirer aujourd'hui, même lorsqu'il existait des A.P.S. d'exploitation d'axe.

Au niveau de la mise en oeuvre sur le terrain, les propositions d'organisation (SUR., Subdivisions spécialisées, C.E.I.) répondent aux préoccupations de professionnalisation (Services dédiés), de clarification des responsabilités (les S.I.R. construisent, les S.G.R. entretiennent et exploitent). Au-delà des principes d'organisation, il reste à mobiliser la ressource humaine pour construire une exploitation performante en valorisant l'ingénierie de l'exploitation par une augmentation très significative des personnels d'encadrement en nombre et en qualité formés à leurs nouvelles missions.

La spécificité du réseau routier non concédé implique une organisation décentralisée fonctionnant sur le principe de la subsidiarité, bénéficiant de larges délégations et disposant d'outils adaptés (A.P.S. d'exploitation, P.G.E., protocoles...) qui ne sera rendue possible qu'en s'appuyant sur un encadrement compétent et motivé.

Le partenariat de proximité exercé par le subdivisionnaire auprès des élus locaux, des services routiers départementaux, des forces de l'ordre et des services de secours de compétence départementale, justifie que sa zone d'action se rapproche du cadre départemental.

## RECOMMANDATION

Piloter plus efficacement le processus de modernisation et de professionnalisation de l'exploitation :

- en s'appuyant sur une structure dédiée (S.G.R.) dans une organisation décentralisée bénéficiant de larges délégations corollaires d'un renforcement de l'encadrement et de la mise à disposition d'outils de gestion et d'ordonnancement,
- en renforçant le partenariat au niveau départemental par une organisation adéquate.

### III.6 - Les centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (C.I.G.T.)

Chargés d'élaborer et de mettre en oeuvre la stratégie d'exploitation de la route, les C.I.G.T. se déclinent aujourd'hui suivant trois domaines d'actions :

- Les C.I.G.T. d'agglomération gérant les noeuds urbains
- Les C.I.G.T. d'axe concernés par le réseau interurbain
- Les C.I.G.T. départementaux travaillant souvent en partenariat avec les Services du Conseil Général.

S'agissant du réseau d'excellence, issu de la future décentralisation (généralisation de l'article 7), les Services de l'Etat ne seront plus concernés par les C.I.G.T. départementaux, sauf à définir des relations de partenariat.

Le maintien des C.I.G.T. d'agglomération et d'axe sur un même site (les axes interurbains se croisant le plus souvent au droit d'une grande agglomération) pose des problèmes de lisibilité et d'économies de moyens. Certes les logiques d'action des C.I.G.T. d'agglomération et d'axes sont différentes mais pas antinomiques (la gestion efficace d'un axe interurbain est le plus souvent tributaire de celle des agglomérations qu'il contourne). Pour des raisons d'efficacité et d'économies de moyens, il serait judicieux que le C.I.G.T. d'agglomération cumule les deux fonctions moyennant la mise au point de protocoles d'intervention privilégiant la fonction transit, notamment en périodes de crise ou de grandes migrations (exemple du C.I.G.T. de RENNES chargé de gérer A 84 de CAEN à NANTES).

En revanche, lorsque aucun C.I.G.T. d'agglomération ne se justifie sur un axe important (exemple de A 75, sauf à ses extrémités CLERMONT-FERRAND et MONTPELLIER), un C.I.G.T. d'axe trouve naturellement son utilité.

Enfin, il paraît essentiel d'organiser une bonne interopérabilité des systèmes informatiques afin que les partenariats soient aussi efficaces que possible (cas d'un C.I.G.T. 3 x 8 prenant la main d'un C.I.G.T. 2 x 8 voisin pendant les week-ends et la nuit).

## **RECOMMANDATIONS**

Les C.I.G.T. d'agglomération cumuleront leurs fonctions propres avec celles liées aux axes moyennant des protocoles d'intervention privilégiant le trafic de transit conformément aux orientations des A.P.S. d'exploitation d'axe.

L'interopérabilité des systèmes informatiques des C.I.G.T. sera systématiquement recherchée.

### **III.7 - La gestion efficace des interfaces avec les autres partenaires**

#### **III.7.1 - Avec le réseau des autoroutes concédées (S.C.A.)**

Les relations entre C.I.G.T. - R.N. et C.I.G.T. - S.C.A. seront organisées sous forme d'échange de données et d'information entre exploitants voisins dans une optique d'exploitation par itinéraire.

#### **III.7.2-Avec les Cellules Spécialisées des D.D.E.**

De nombreuses prérogatives restent du ressort du Préfet de Département

- pouvoir de police de la circulation
- pouvoir de police en matière de conservation du domaine
- pouvoir de police administrative générale (Sécurité, Salubrité)
- gestion de crise (mise en oeuvre des P.G.T. locaux, gestion des prérogatives liées aux routes à grande circulation).

Par délégation du Préfet, ces missions pourraient être confiées à une cellule de la D.D.E. (Sécurité Routière, gestion de crise...) qui deviendrait implicitement l'interlocuteur privilégié du S.G.R. à un niveau pertinent géographiquement, par exemple la subdivision...

#### **III.7.3-Avec les partenaires intervenant sur l'agglomération**

Le cumul des fonctions des C.I.G.T. d'agglomération et d'axes proposés au § III.6 résout le problème en proposant des stratégies d'exploitation concertées entre exploitants privilégiant le trafic de transit.

#### **III.7.4 - Avec les départements**

La construction de partenariats entre les S.G.R. et les Services Routiers départementaux, sous forme d'échanges de données et d'information, de mise en place de procédures d'exploitation concertées, permet de gérer localement toutes les situations qui peuvent l'être dans un souci de subsidiarité, avec un niveau de réactivité élevé tant en gestion quotidienne que des crises locales.

La présence simultanée d'un C.I.G.T. - RN et d'un C.I.G.T. - RD dans le département facilite le partenariat. En revanche, l'exercice paraît plus difficile dès l'instant où le C.I.G.T. - RN n'est pas implanté dans le département. Un dispositif allégé à partir de la représentation locale du S.G.R. (subdivision par exemple...) peut être envisagé dans ce dernier cas.

### III.7.5 – Avec les Forces de l'Ordre et les Services de Secours

A l'instar de la situation observée sur le réseau concédé, la mise en œuvre de Forces de l'Ordre dédiées par itinéraire contribuerait à améliorer la professionnalisation de l'exploitation dans une démarche de qualité globale avec le service gestionnaire.

En effet aujourd'hui, les responsabilités des Forces de l'Ordre sur un itinéraire résultant de découpages administratifs et géographiques conduisent quelquefois à des situations anormales (1 à 2 km sous la responsabilité Police au milieu d'un itinéraire de 200 km gérés par la Gendarmerie), voire ubuesques (une des voies sous responsabilité de la Gendarmerie, l'autre de la Police, ou la frontière des responsabilités se situant en plein milieu d'un échangeur...), impliquant des moyens supplémentaires importants et des risques d'incohérence dans l'action.

Cette proposition nécessitera la mise à disposition des Forces de l'Ordre de moyens matériels adéquats qui pourraient être jumelés avec ceux des C.E.I. d'ailleurs souvent surdimensionnés.

#### RECOMMANDATION

La gestion efficace des interfaces avec les autres partenaires constitue manifestement un facteur-clé de succès de modernisation de l'exploitation du réseau non concédé.

Elle devra être strictement encadrée par des protocoles inter-partenaires négociés, puis évalués, définissant les responsabilités de chacun, les modalités d'intervention dans des plans pré-programmés...

### III.8 – Les C.R.I.C.R.

A la croisée de tous les réseaux et de tous les partenaires, le rôle du C.R.I.C.R., sinon son positionnement organisationnel, mérite d'être repensé en terme d'outil de coordination du système, voire d'arbitrage, lorsque la situation l'exige.

Le rapport au Ministre du Directeur des Routes préconise (p. 36) que les divisions Transports des C.R.I.C.R. ne soient plus rattachées aux C.E.T.E., mais au services routiers interrégionaux facilitant les synergies avec les C.I.G.T. Cette disposition, vécue éventuellement par les partenaires comme une recentralisation déguisée dans un service opérationnel de l'Etat, serait susceptible de nuire à la qualité du partenariat existant entre les C.R.I.C.R., les S.C.A. et les Collectivités Territoriales.

Ce changement n'apparaît pas pertinent d'autant que les relations fonctionnelles entre le Service Interrégional Routier et le C.R.I.C.R. peuvent tout à fait prospérer dans le cadre institutionnel actuel.

Dans la zone d'action d'un C.R.I.C.R., en moyenne, seront installés cinq C.I.G.T. sur le réseau non concédé, autant sur le réseau concédé, et environ quatorze C.I.G.T. départementaux. Le fonctionnement de ce dispositif complexe sur le mode de la subsidiarité devra être la règle qui trouve ses limites dans certaines circonstances (crises, intempéries...) où le C.R.I.C.R. assure le pilotage des P.G.T. interrégionaux et les plans intempéries pour le compte du Préfet de Zone. Afin d'assurer une meilleure coordination, le champ d'actions des C.R.I.C.R. sur ce mode pourrait être élargi à certaines périodes difficiles (grandes migrations...) nécessitant un pilotage interrégional de l'ensemble des C.I.G.T.

Cette proposition nécessite une professionnalisation de l'ensemble des divisions des C.R.I.C.R. dans le domaine de l'exploitation et des moyens supplémentaires en personnel de haut niveau, ainsi qu'une unicité de commandement.

### RECOMMANDATION

Sur le mode de la subsidiarité, le champ d'actions en matière d'exploitation des C.R.I.C.R., dont les divisions Transports resteraient rattachées aux C.E.T.E. pourrait être élargi au-delà des périodes de crise, à d'autres situations difficiles suivant des modalités à définir.

### III.9 – L'information routière : Un outil au service de l'Exploitation

L'information routière est un instrument essentiel de l'exploitation à travers le comportement des usagers, acteurs dans le processus de qualité du service. La structuration de l'information et les moyens de sa diffusion, tout comme la maîtrise de son contenu, spécialement en temps de crise, doit faire l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre d'un schéma directeur de l'information routière rénové, traitant notamment la nécessaire continuité entre réseaux concédé et non concédé.

### RECOMMANDATION

L'avance prise historiquement par le réseau concédé dans le domaine de l'information routière (réseau 107.7), conjuguée avec l'enchevêtrement des réseaux concédé et non concédé justifie une collaboration étroite avec les S.C.A. en utilisant leurs régies radios moyennant un protocole d'actions très encadré (prise en main de l'information par l'Etat, dans les situations difficiles : crises, grandes migrations...).

Les zones non couvertes par un réseau autoroutier concédé (Réseau breton par ex.) feront l'objet d'une réflexion sur la base du cahier des charges du réseau 107.7.

## IV – ORGANISATION DE LA TRANSITION

**IV.1** – La mise en œuvre de la réorganisation des services routiers de l'Etat constituera un bouleversement sans précédent au sein des Services de l'Equipement, spécialement ceux qui sont en charge de l'exploitation. Elle sera menée parallèlement à celle des services départementaux en charge du réseau national qui sera transféré. Afin d'optimiser l'utilisation des compétences existantes, tout en minimisant les viscosités inhérentes à ce type de changement, il importe que les réflexions concernant la réorganisation des Services de l'Etat, ne souffrent d'aucun retard par rapport à celles relatives à la réorganisation des services départementaux, et que des perspectives claires soient rapidement affichées vers le personnel concerné, dans le cadre des bourses aux emplois.

**IV.2** – Parallèlement, il faudra aussi pallier aux insuffisances d'équipements d'exploitation qui affectent actuellement les itinéraires du futur réseau national non concédé, afin d'assurer une continuité minimale de qualité de service avec le réseau concédé. Un véritable plan de rattrapage doit ainsi être mis au point, dont la mise en œuvre pourra nécessiter, au moins provisoirement, une diminution modérée de l'effort d'investissement vers les opérations nouvelles.

#### IV.3 – Les conditions de la réussite de ce changement résident dans :

- l'affirmation des métiers de l'exploitation servie par une formation lourde, basée sur des valeurs culturelles du Service à l'usager,
- la responsabilisation de l'encadrement dans un processus de délégation d'autant plus nécessaire que les centres de décision s'éloignent du terrain quel que soit le scénario choisi,
- la mise en œuvre d'une chaîne managériale continue dans le cadre d'une organisation décentralisée lisible et transparente,
- la formalisation d'objectifs communs, dans une culture commune, et le suivi des résultats.

### V – CONCLUSION

Les présentes conclusions s'inscrivent dans celles du rapport de propositions au Ministre pour la réorganisation des services routiers de l'Etat en date du 31 mars 2004. Ce rapport analyse deux scénarios de réorganisation des services : un scénario n° 1 comportant une vingtaine de services routiers de taille régionale et calquée sur l'organisation actuelle des 22 régions – un scénario n° 2 comportant 7 services routiers de taille interrégionale dont le périmètre serait celui des actuelles zones de défense. Dans chacun des scénarios, l'architecture du service en charge de l'exploitation est structurée en trois niveaux comprenant hiérarchiquement un Service de Gestion de la Route, des Subdivisions et des Centres d'Exploitation et d'Intervention. Au niveau de réflexion amont qui est celui du rapport, quelques premières observations peuvent être faites, sans qu'elles aient valeur de recommandations :

- 1) L'analyse multicritère des scénarios fait clairement ressortir l'avantage, pour ce qui relève de l'exploitation du réseau, du scénario n° 2, notamment en ce qu'il permet une plus forte délégation de l'Administration Centrale, avec, en outre, un fonctionnement similaire à celui des sociétés concessionnaires d'autoroutes.
- 2) Il est certain toutefois qu'un élément déterminant dans le choix définitif de scénario, reste celui de l'organisation de la transition entre la situation présente et la situation future.

Pour ce qui concerne l'exploitation, il exprime la nécessité, dès que la carte du futur réseau national sera connue, de la refonte, sous forme d'un document unique, des différents schémas directeurs existants, fixant les objectifs de niveau de service pour les différents domaines de l'exploitation, d'où découlera la structuration de l'exploitation sur le réseau national.

Les recommandations formulées dans ce rapport s'inscrivent dans l'architecture générale du dispositif de réorganisation du Service Routier de l'Etat. Elles n'ont pour seule ambition que d'analyser les facteurs-clés de succès d'ancrage sur le terrain du projet d'exploitation routière ambitieux, défini dans le rapport du Directeur des Routes au Ministre. Le diagnostic nuancé établi au début du présent rapport sur la mise en œuvre opérationnelle de l'excellente démarche intellectuelle ayant conduit à l'élaboration du S.D.E.R. démontre la difficulté de cette entreprise.

## **- A N N E X E S -**

**Lettres de mission**

**Résumé du rapport**

**Liste des membres du Groupe de Travail**

**Cadre du questionnaire d'audit**

**Tableau de synthèse des réponses aux questionnaires**



## note à l'attention de

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

Le Vice-Président

Monsieur Christian BERNHARD,  
Monsieur Jean-Michel LANNUZEL,  
ingénieurs généraux des ponts et chaussées

La Défense, le 25 FEV. 2004

Référence : 2004-0032-01

Par note du 2 février 2004, le directeur des routes, le directeur de la sécurité et de la circulation routières et le directeur du personnel, des services et de la modernisation ont demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'évaluation de la politique d'exploitation des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés.

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2004-0032-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait des directeurs de disposer d'un rapport d'étape courant mars 2004 et du rapport final pour le mois de juin 2004.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 3<sup>ème</sup> section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur des routes, au directeur de la sécurité et de la circulation routières et au directeur du personnel, des services et de la modernisation.

Claude MARTINAND

Copies : M. le Président et M. le Secrétaire de la 3<sup>ème</sup> section  
M. le Président et Mme la Secrétaire de la 1<sup>ère</sup> section  
Mme la Présidente et M. le Secrétaire de la 2<sup>ème</sup> section  
M. le Président et M. le Secrétaire de la 4<sup>ème</sup> section  
M. Jean-Noël CHAPULUT (4<sup>ème</sup> section)  
M. le Coordonnateur de la MIGT 5  
M. le Coordonnateur de la MIGT 6

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81 62 62  
mél. : Cgpc-vp  
@equipement.gouv.fr



## note à l'attention de

**Monsieur le Vice Président du Conseil général des ponts et chaussées**

ministère de  
l'Équipement,  
des Transports,  
du Logement, du  
Tourisme et de la  
Mer



direction  
des Routes

direction du Personnel,  
des Services et de la  
Modernisation

direction de la Sécurité  
et de la Circulation  
Routières.  
AC/SDR-2004-0032

Arche de la  
Défense  
Paroi sud  
92055 La Défense  
Cédes  
Téléphone :  
01 40 81 21 22  
Télécopie :  
01 40 81 30 99

La Défense, le 02 FEV. 2004

objet : Mission d'évaluation de la politique d'exploitation des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés.

référence : GG/OG

affaire suivie par : Georges GAC, SR/R3

tél. 01 40 81 80 94, fax 01 40 81 81 99

mél. [georges.gac@equipement.gouv.fr](mailto:georges.gac@equipement.gouv.fr)

La présente note a pour objet de décrire le contexte qui nous conduit à solliciter le Conseil général des ponts et chaussées pour l'exécution d'une mission d'évaluation de la politique d'exploitation des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés, et de présenter les éléments principaux que nous souhaiterions que le programme de cette mission comporte, dans la perspective du transfert aux départements d'une partie du réseau routier national.

### 1 – Les pratiques actuelles.

Dans le cadre du schéma directeur d'exploitation de la route, (SDER) et plus particulièrement à la suite de l'entrée en vigueur de sa principale circulaire d'application en 1999, la direction de la sécurité et de la circulation routières a conduit, en liaison avec la direction du personnel, des services et de la modernisation et la direction des routes, une politique visant à faire progresser le concept « d'exploitation par itinéraire ». L'objectif était, sur des axes autoroutiers non concédés présentant des enjeux majeurs en matière d'exploitation :

- de formaliser des niveaux de service d'exploitation dans les domaines du maintien de la viabilité, de la gestion du trafic et de l'information routière, adaptés aux enjeux d'itinéraires à fort trafic,
- de mettre en place l'organisation opérationnelle des services pour l'activité d'exploitation ; organisation dédiée à ces axes, permettant d'atteindre les niveaux de service requis,
- d'harmoniser les pratiques des DDE et d'assurer leur coordination au delà des limites départementales, conditions d'une véritable politique d'exploitation par itinéraire.
- d'arrêter un programme d'investissement pour les équipements dynamiques d'exploitation.

Ainsi ont été élaborés, puis approuvés et mis en œuvre des avant-projets sommaires d'exploitation d'axe qui constituent de véritables projets d'exploitation par itinéraire. Ces APS ont été concrétisés sur les autoroutes A75, A20, A84, A31, ainsi que sur la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA). D'autres sont en cours d'élaboration ou envisagés.

Ces démarches ont contribué à moderniser les pratiques en matière d'exploitation des autoroutes inter-urbaines non concédées, mais se sont néanmoins parfois heurtées à des difficultés qui les ont ralenties :

- inadéquation perçue par les services en charge de l'exploitation entre les niveaux de service définis dans le SDER au niveau national et les besoins tels qu'ils étaient ressentis sur le terrain ;
- difficulté d'harmonisation des pratiques au niveau interdépartemental ;
- difficulté, pour les directions d'administration centrale, de dégager les moyens nécessaires mis en évidence par les études,
- limitation des redéploiements d'effectifs parfois nécessaires pour mettre en œuvre le SDER (ingénierie et exploitation).

## **2 – Le contexte du transfert aux départements d'une partie du réseau routier national.**

Le transfert va entraîner dans les années à venir de profondes mutations dans l'organisation des services en charge du réseau routier national non concédé.

Le réseau routier national correspondra à un réseau très structurant, constitué d'un réseau continu d'infrastructures routières particulièrement affectées à la circulation terrestre de grand transit, aux déplacements entre métropoles régionales et à la desserte équilibrée du territoire. L'objectif est d'offrir aux usagers de ce futur réseau des niveaux de service d'exploitation élevés, privilégiant :

- l'exploitation et l'information routière « en temps réel » ;
- des caractéristiques homogènes sur des itinéraires comparables ;
- la continuité du service.

Les services en charge de l'exploitation devront se réorganiser en profondeur pour s'adapter à cette nouvelle situation.

Les démarches « d'A.P.S. d'axe » préfigurent d'une certaine façon les évolutions que la décentralisation va contribuer à accélérer. Elles constituent de ce point de vue de véritables expérimentations.

Aussi, trois ans après la validation de ces premiers « A.P.S. d'axe », il paraît pertinent de procéder à une évaluation de la démarche afin de préparer la mutation historique à venir.

C'est l'objet de la présente mission, que nous souhaitons confier au Conseil général des ponts et chaussées.

### **3 – Le programme de la mission.**

La mission pourrait utilement procéder en premier lieu à l'évaluation de la mise en œuvre opérationnelle sur le terrain des décisions prises dans les décisions ministérielles d'approbation des A.P.S..

Les difficultés rencontrées, que ce soit lors de l'élaboration de l'A.P.S. ou lors de sa mise en application, seront analysées.

Elle émettra un avis critique sur la politique d'exploitation et les niveaux de service arrêtés dans le cadre de ces A.P.S., et sur leur adaptation aux enjeux d'une exploitation routière moderne devant offrir aux usagers des autoroutes et routes express interurbaines un niveau de service élevé contribuant à leur sécurité, dans des conditions d'efficacité optimales.

Elle tirera tous les enseignements de l'expérience acquise, qui lui paraîtront mériter d'être signalés, et formulera des recommandations (dont le champs pourra être large) sur la poursuite de la démarche et sa nécessaire adaptation dans le nouveau contexte de la décentralisation.

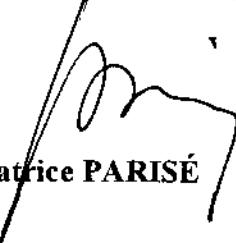
Cette mission, complémentaire de celle confiée à M. Jean-Noël CHAPULUT sur l'évaluation des systèmes d'exploitation en milieu urbain et péri-urbain actuellement en cours, permettra ainsi de préparer la refondation de la politique d'exploitation, laquelle devra être conduite dans le contexte de la décentralisation.

Le titulaire de la mission bénéficiera autant que de besoin du concours des directions d'administration centrales, en particulier sur les perspectives liées à la décentralisation dans le domaine de l'exploitation de la route.

Nous souhaiterions que cette mission soit achevée en juin 2004. Nous ne verrions que des avantages à ce qu'un point d'étape intervienne courant mars 2004, en particulier sur l'application des niveaux de service SDER et sur celui des moyens devant leur correspondre.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous faire connaître la personne que vous désignerez pour cette mission.

**Le Directeur des Routes**



Patrice PARISÉ

**Le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières**



Rémy HEITZ

**Le Directeur du Personnel, des Services, et de la Modernisation**



Christian PARENT

## **Evaluation de la politique d'exploitation**

### **Des itinéraires autoroutiers interurbains non concédés**

Le rapport constate de prime abord les contradictions qui ont entravé, jusqu'en 2004, le déploiement du SDER sur le réseau national non concédé, résultant essentiellement de la territorialité départementale dans laquelle s'inscrit le fonctionnement des services extérieurs du ministère (DDE), laquelle, bien adaptée à la gestion du réseau des routes départementales, constitue un cadre trop étiqueté, pour pouvoir rationaliser l'exploitation des grandes liaisons interurbaines, qui nécessite, au contraire, une organisation linéaire, à l'exemple de la pratique des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Les DDE, aux multiples missions, avec notamment, pour bon nombre d'entre elles, l'exploitation simultanée du réseau des routes nationales et de celui des routes départementales (dont le kilométrage est beaucoup plus élevé et dont la problématique d'exploitation est très différente), dans un contexte de moyens de plus en plus tendu, ne pouvaient mener à bien le déploiement du SDER, qui, au delà du strict problème des moyens nécessaires de toute nature et de la professionnalisation des agents, nécessite un changement culturel essentiel lié à la propension bien connue de nos agents à privilégier la construction des ouvrages au détriment de leur exploitation. A cela s'est ajoutée, pour ce qui relève de l'exploitation, le pilotage tricéphale de l'administration centrale (DR, DSCR, et DPS) qui a manifestement constitué un frein aux prises de décision, tandis que la dynamique des contrats de plan état-région, dans laquelle s'inscrit le financement de la plupart des projets, tendait à privilégier l'investissement au sens strict, au détriment de l'exploitation.

Le diagnostic présenté est issu d'une enquête effectuée auprès des DDE en charge de l'exploitation des principaux axes du futur réseau d'excellence. On constate notamment, entre DDE voisines gestionnaires d'un même axe, et même avec le cadrage d'un APS d'axe approuvé, une hétérogénéité marquée tant dans la définition des missions d'exploitation, que dans les organisations mises en place, avec, dans chacune d'elles, mise en œuvre de moyens limités et disparates, un management des hommes peu dynamique (lié notamment à un déficit d'encadrement manifeste) et des contraintes administratives lourdes (ARTT, non fongibilité des moyens financiers liés au personnel) S'ajoutent le retard important dans la réalisation des aires de service et de repos, et les insuffisances dans la mise en place des outils d'exploitation et d'information (même lorsque ces derniers sont explicitement prévus dans les APS d'axe approuvés) L'absence d'APS d'axe ne fait évidemment qu'accentuer les insuffisances et hétérogénéités constatées. Il en résulte, par rapport au réseau concédé une discontinuité du niveau de service pratiqué, particulièrement ressentie, lorsque, sur un même itinéraire, se succèdent des sections concédées et non concédées.

Les recommandations qui suivent s'inscrivent dans l'objectif de continuité de service sur le futur réseau des routes nationales (environ 20 000km partagés à part égale entre concédé et non concédé), et dans le cadre des propositions de réorganisation des services routiers de l'état exprimées dans le rapport du 31 mars 2004, qui leur sert ainsi de toile de fond. S'inspirant largement des pratiques des sociétés concessionnaires d'autoroutes, leur efficacité reste sous tendue par l'affirmation des métiers de l'exploitation servie par une formation lourde, ainsi que par la responsabilisation d'un encadrement renforcé dans un processus de large délégation.

## **I ) Le SDER et l'exploitation par axes**

Le rapport sur la réorganisation des services routiers exprime la nécessité de la refonte, sous forme d'un document unique, des différents schémas directeurs existants, fixant les objectifs de niveau de service pour les différents domaines de l'exploitation, d'où découlera la structuration de l'exploitation sur le réseau national. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les recommandations relatives au SDER

La simulation (après décentralisation) du futur réseau routier national non concédé porte environ sur 10 000 km d'autoroutes et de routes nationales qui peuvent être hiérarchisées en matière d'exploitation de la manière suivante :

- 5 000 km de routes à 2 x 2 voies dont 2 000 km d'autoroutes intégrés (réseau A) dans des grandes liaisons d'aménagement du territoire souvent entre deux sections d'autoroutes concédées et 3 000 km (réseau B) assurant la continuité du réseau autoroutier (le Plan Routier Breton par exemple)
- 5 000 km de routes nationales (réseau C) ayant vocation à devenir des 2 x 2 voies mais dont le terme de l'aménagement définitif reste à définir.

Il conviendrait de faire évoluer, dans le SDER, le réseau B interurbain, du niveau 3B vers le niveau 3A, de manière à garantir des niveaux de service analogues à ceux du réseau concédé, notamment sur le plan de la sécurité des usagers. Concernant les autres services, des réductions, liées au non paiement du péage, peuvent être consenties, modulées en fonction de leur nature.

L'établissement d'APS d'exploitation d'axe harmonisés, déclinés dans des plans de gestion s'imposant à tous les exploitants de manière cohérente et solidaire doit être systématique sur chaque axe. Leur approbation et leur financement doit s'effectuer en même temps que le projet routier proprement dit. La mise en service des opérations doit désormais inclure toutes les infrastructures annexes (aires de service et de repos, CEI...) ainsi que tous les outils d'exploitation et d'information permettant une exploitation de qualité.

## **II ) Remise à niveau du réseau non concédé**

Sur les réseaux A (2000km) et B (3000km), il est nécessaire de procéder à la remise à niveau des équipements de toute nature, par rapport aux niveaux de service définis dans les APS d'exploitation d'axe. C'est possible dans un délai de 5 ans, par un arbitrage au profit de l'exploitation dans le cadre des moyens réservés à la route dans les programmes LOLF et en s'intéressant en priorité au réseau A

## **III ) Le management des services opérationnels**

Ainsi qu'il est préconisé dans le rapport sur la réorganisation des services routiers, ce sont des structures dédiées (SGR) qui seront en charge de l'exploitation du réseau national. Le processus de modernisation et de professionnalisation de l'exploitation, s'appuiera sur ces structures, dans une organisation décentralisée bénéficiant de larges délégations corollaires d'un renforcement de l'encadrement et de la mise à disposition d'outils de gestion et d'ordonnancement.

Le renforcement du partenariat au niveau départemental sera recherché par une organisation adéquate.

Le dimensionnement des moyens des services sur le terrain devra permettre de faire face à l'exploitation avec les niveaux de service prévus, les travaux d'entretien pouvant éventuellement être externalisés au profit du parc ou des entreprises privées, si nécessaire.

Les CIGT d'agglomération cumuleront leurs fonctions propres avec celles liées aux axes moyennant des protocoles d'intervention privilégiant le trafic de transit conformément aux orientations des APS d'exploitation d'axe.

#### **IV ) Les interfaces avec les autres partenaires**

La gestion efficace des interfaces avec les autres partenaires (gestionnaires des autoroutes concédées, cellules spécialisées des DDE, gestionnaires des réseaux d'agglomération et des réseaux départementaux, forces de l'ordre et services de secours) est un facteur clé du succès de la modernisation de l'exploitation du réseau non concédé. Elle devra être strictement encadrée par des protocoles inter-partenaire négociés, puis évalués, définissant les responsabilités de chacun et les modalités d'intervention dans des plans préprogrammés.

#### **V ) Les CRICR**

Sur le mode de la subsidiarité, le champ d'action en matière d'exploitation des CRIR, dont les divisions « transport » resteraient rattachées aux CETE pourrait être élargi au-delà des périodes de crise, à d'autres situations suivant des modalités à définir.

#### **VI ) L'information routière**

L'avance prise historiquement par le réseau concédé dans le domaine de l'information routière (réseau 107.7), conjuguée avec l'enchevêtrement des réseaux concédé et non concédé justifie une collaboration étroite avec les S.C.A. en utilisant leurs régies radios moyennant un protocole d'actions très encadré (prise en main de l'information par l'Etat, dans les situations difficiles : crises, grandes migrations...).

Les zones non couvertes par un réseau autoroutier concédé (Réseau breton par ex.) feront l'objet d'une réflexion sur la base du cahier des charges du réseau 107.7.

#### **VII ) Organisation de la transition**

La mise en œuvre de la réorganisation des services routiers de l'Etat constituera un bouleversement sans précédent au sein des Services de l'Equipment, spécialement ceux qui sont en charge de l'exploitation. Elle sera menée parallèlement à celle des services départementaux en charge du réseau national qui sera transféré. Afin d'optimiser l'utilisation des compétences existantes, tout en minimisant les viscosités inhérentes à ce type de changement, il importe que les réflexions concernant la réorganisation des Services de l'Etat, ne souffrent d'aucun retard par rapport à celles relatives à la réorganisation des services départementaux, et que des perspectives claires soient rapidement affichées vers le personnel concerné, dans le cadre des bourses aux emplois.

**EVALUATION DE LA POLITIQUE D'EXPLOITATION**

**DES ITINÉRAIRES AUTOROUTIERS INTERURBAINS NON CONCÉDES**

**GROUPE DE TRAVAIL**

Prénom	Nom	Organisme	Fonction
Raymond	BALCON	D.D.E. d'Ille-et-Vilaine	Directeur Adjoint
Vincent	GAUTHIER	D.D.E. d'Ille-et-Vilaine	Charge de Mission ARER
Paul	QUILLIOU	D.D.E. du Finistère	Chef du Service Routes et Sécurité Routières
Roland	GERVAIS	D.D.E. du Morbihan	Chef de la C.D.E.S.
Guy	MARTIN	C.E.T.E. de l'Ouest	Chef de la Division D.E.S.G.R.
Christian	BERNHARD	6 <sup>ème</sup> M.I.G.T.	I.G.R.
Jean-Michel	LANNUZEL	5 <sup>ème</sup> M.I.G.T.	I.G.R.
Véronique	LE MEESTRE	5 <sup>ème</sup> M.I.G.T.	Collaboratrice d'I.G.R.

**MISSION D'EVALUATION de la politique d'exploitation  
sur les itinéraires autoroutiers interurbains non concédés**

**QUESTIONNAIRE DE L'AUDIT**

- *Faire remplir un questionnaire pour chaque autoroute concernée par le Service chargé de l'A.P.S. d'axe quand il existe ou par le Service pilote choisi par l'I.G.R. dans le cas contraire. Dans tous les cas, les réponses au questionnaire devront être validées par tous les Services territoriaux concernés.*
- *En l'absence d'A.P.S. d'axe approuvé ou en cours, les réponses apportées au questionnaire seront factuelles au niveau quantitatif et feront l'objet de commentaires qualitatifs.*
- *Répondre très brièvement à chacune des questions (y compris par la mention « néant » le cas échéant)*
- *Fournir les documents ou instructions préexistants dans le Service pouvant venir à l'appui des réponses.*
  - *(Les lier au n° de la question concernée).*

**I – IDENTIFICATION DU RESEAU CONCERNE**

**I.a – Analyse du réseau**

- Nom de l'autoroute :
- Longueur de la section concernée :
- Nombre et désignation des régions traversées :
- Nombre et désignation des départements traversés :
- Agglomérations desservies de plus de 50 000 habitants :

**I.b – Caractéristiques techniques du réseau**

- Nombre d'échangeurs :
- Nombre d'aires de service :
- Nombre d'aires de repos :
- Nombre de voies de l'autoroute :
- Classement S.D.E.R. :

- Classement V.H. :
- Trafic concerné :

**Fournir un plan regroupant toutes ces informations.**

## **II – ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DE LA ROUTE**

### **II.1 – Existe-t-il un A.P.S. d'exploitation d'axe**

	Oui	Non
approuvé et mise en œuvre		
en cours d'élaboration		
Fournir l'historique de la démarche.		

### **II.2 – Nombre de C.E.I. par D.D.E. concernées**

Leur localisation, leurs effectifs et leur zone d'intervention (nombre de km)

Organisation dans la D.D.E. (Rattachement à une subdivision voie rapide ou à une subdivision polyvalente) – Rattachement du second niveau

- Organisation actuelle :
- Organisation à échéance de l'A.P.S. :

### **II.3 – Centres d'Ingénierie et de Gestion de Trafic**

- Existe-t-il un C.I.G.T. d'axe ?
- Existe-t-il des C.I.G.T. départementaux ?
- Lesquels ?
- Existe-t-il des C.I.G.T. d'agglomération ?
- Lesquels ?
- Organisation entre ces C.I.G.T.
  - Implantation des divers C.I.G.T. ?
  - Effectifs de chaque C.I.G.T. ?
  - Rôle des différents C.I.G.T. ?

Actuellement		A échéance APS	
Oui	Non	Oui	Non
Oui	Non	Oui	Non
Oui	Non	Oui	Non

- Les moyens des C.I.G.T. sont-ils partagés ?
- Y a-t-il un comité de coordination et d'exploitation ?
- Eventuels problèmes posés par l'existence conjointe d'un C.I.G.T. d'axe et d'agglomération

Oui	Non	Oui	Non
Oui	Non	Oui	Non

## II.4 – Organisation des missions d'exploitation

### II.4.1 – Objectifs d'exploitation :

Fournir une description sommaire

- Maintien de la viabilité

		Actuellement	A échéance APS
Oui	Non	Oui	Non
Oui	Non	Oui	Non
Oui	Non	Oui	Non
Oui	Non	Oui	Non

- Gestion du trafic

- Existe-t-il des plans de gestion de trafic ?
- Combien ?
- Lesquels ?
- De quel type ?
- Qui les pilote ?

- Informations routières notamment en temps réel :

- Délai moyen de transmission :

- P.M.V.
- C.R.I.C.R.
- Médias

- Autres moyens d'informations

- Convention radio Infotrafic

Oui	Non	Oui	Non
-----	-----	-----	-----

- Gestion des situations de crise

- Relations avec les partenaires : Gendarmerie, Police, Secours, Sociétés autoroutières...

- Sont-elles formalisées (Existence d'un protocole Forces de l'Ordre/Secours/Gestionnaires de voirie) ?

Oui	Non	Oui	Non

## II.4.2 – Moyens mis en œuvre sur l'axe

- Equipes d'intervention (Effectifs et modalités d'intervention)
- Types de mains courantes utilisées (outil et grille de saisie...) ?
- Patrouilles d'exploitation (Bien préciser les modalités d'intervention)
  - Nombre d'agents (1 ou 2)
  - Type de véhicule utilisé
  - type de signalisation embarquée
- Equipes de viabilité hivernale
  - Nombre d'équipes :
  - Longueur moyenne des circuits :
  - Moyens matériels d'intervention :
  - Conduite à 1 ou 2 ?
  - Concomitance entre équipes d'astreinte Accidents et équipes d'astreinte V.H.
  - Salage des bretelles ?
  - Type de traitement en V.H. : sel, bouillie de sel, saumure ?


## II.5 – Organisation

**II.5.1** – Est-elle conforme à l'A.P.S. d'axe approuvé ou en Cours ?

Si non pourquoi (Détailler les non conformités)

Actuellement		A échéance APS	
Oui	Non	Oui	Non

**II.5.2** – Permet-elle de répondre aux objectifs S.D.E.R., V.H. au sens des recommandations ?

Si non, pourquoi ?

**II.5.3** – Difficultés rencontrées pour la mettre en place ?

**II.5.4** – Y a-t-il eu une évaluation depuis la mise en œuvre ?

Si oui, la fournir.

**II.5.5** – Rôle de la C.D.E.S. dans la mission Exploitation. Interférences éventuelles avec les Subdivisions d'exploitation, voire les C.I.G.T. ?

### **III – EFFECTIFS, MOYENS MATERIELS ET FINANCIERS**

#### **III.1 – Effectifs**

Remplir le tableau récapitulatif des effectifs concernés par C.E.I. et C.I.G.T.  
en précisant la catégorie des agents.

	Implantation	Actuels	A l'échéance de l'A.P.S.
C.E.I.	n° 1 de		
	n° 2 de		
	n° 3 de		
	-----		
	-----		
C.I.G.T.	d'axe		
	d'agglomération		
	n° 1		
	n° 2		
	-----		
	du département		
	de -----		
	de -----		

Est-il conforme :

- aux besoins réels recensés ?

#### **III.2 – Moyens**

- Part relative de l'exploitation et de l'entretien sur plusieurs années (évolution).
- Par quoi les effectifs sont-ils dimensionnés (Service hivernal ou autre) ?
- La dotation en crédits indemnitaire est-elle suffisante pour assurer les missions ?
- Les dotations en matériels sont-elles suffisantes ?

### **IV – EQUIPEMENTS D'EXPLOITATION**

#### **IV.1 – Les équipements d'exploitation** sont-ils conformes à l'A.P.S. et au phasage de mise en place ?

Sinon pourquoi ?

L'exploitation de l'axe est-elle dégradée faute d'équipements suffisants ?

#### **IV.2 – Coûts d'objectifs des équipements d'exploitation**

Les coûts d'objectifs de l'A.P.S. ainsi que le phasage prévu sont-ils respectés ?

#### **IV.3 - Renouvellement et maintenance des équipements d'exploitation**

Problèmes rencontrés ?

### **V - FINANCEMENT**

- Critères de répartition par maîtres d'ouvrage :
  - en investissement
  - en maintenance
  - en fonctionnement
- Programmation dans un Contrat de Plan ?
- Les coûts d'investissement des opérations ont-ils été maîtrisés ?
  - Fournir le suivi financier des différents postes de l'A.P.S.

### **VI – ENTRETIEN ET EXPLOITATION**

- Dans l'outil de production, nature et modalités respectives des interventions d'entretien et d'exploitation en indiquant leurs interférences, voire leurs incompatibilités structurelles ou passagères (Viabilité hivernale).
- Y a-t-il externalisations de réalisation de certaines missions vers l'Entreprise privée ou le Parc ?

### **VII – DIFFICULTES RENCONTREES PAR LE SERVICE**

- En termes d'inadéquation entre les niveaux de Service définis dans le S.D.E.R. au niveau national et les besoins ressentis sur le terrain.
- En termes d'organisation.
- En termes de moyens et notamment de redéploiement d'effectifs pour mettre en œuvre le S.D.E.R.

- En termes d'harmonisation des pratiques au niveau interdépartemental. Les pratiques n'ont-elles pas tendance à se redépartementaliser ?
- Dans la négociation avec les D.A.C. pour la mise au point des A.P.S. d'exploitation.
- Autres -----

### **VIII – REFLEXION ENGAGEE**

Existe-t-il une réflexion en cours du fait de la décentralisation pour tous les thèmes évoqués par le questionnaire ?

Si oui, faire un résumé sommaire des objectifs et de l'avancement

### **IX – OBSERVATIONS PARTICULIERES**

QuestMisEvaluat

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe		Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
		CEI	CIGT	CIGT PGT Information Crise	Moyens		
A68	44,6 km	Pas d'APS d'axe					
Midi Pyrénées	7 échangeurs	Réflexion en cours pour un APS A68					
Tarn(81)	0 aire de service						
Haute Garonne(31)	2 aires de repos 2*2 voies						
	SDER :3B						
	VH : N1						
	Trafic : 18811						
	véh/j						

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			CIGT PGT Information Crise	Moyens		
A20 L'occitane Centre Limousin Cher (18) Indre(36) Creuse(23) Haute Vienne(87) Corrèze(19) Chateauroux Limoges Brive	286 km 56 échangeurs 8 aires de service 10 aires de repos 2*2 voies (6 km de 2*3 voies) SDER : 3A VH : N1 ( axe) N2(échangeurs) Trafic : 21000 à 65000 véh/j	<b>APS approuvé et mis en œuvre pour la partie équipements(2000), en cours d'approbation pour l'organisation 6 CEI</b>  (36) 2 CEI (61 km) 30 agents (87) 2 CEI ( 51 et 43 km) 27 et 30 agents (19) 2 CEI (40 et 30 km) 23 et 20 agents Crise: Intégré au PC zonal 3 PGT pilotés par les Préfets de zone: PISO ( intempéries) PALOMAR et PARCEVAL (transit estival) PGT d'axe à terme (étude à lancer)	Rôle du CIGT : Temps réel ; Recueil et traitement de données Diffusion des alertes Veille qualifiée ( 24h /24) Gestion de trafic et suivi des déplacements Temps différé ; Coordination des programmes de chantiers et des perturbations Pilotage des plans de gestion de trafic Maintenance des équipements Crise: Intégré au PC zonal 1 CIGT d'axe en Haute Vienne (ITSC,1CTRL,1OPA, ICA et 7 opérateurs) Comité de pilotage (DRDE, 3 DDE,3 RGR,subdis et CIGT)	<b>* Equip d'interv : 3 agents 7j/7/astreinte les nuits, WE et jours fériés</b>  <b>* main courante manuelle exploitée en différé sur tableau informatique</b>  <b>* 1 ou 2 patrouilles par jour suivant les CEI</b>  <b>* 19 unités de VH (circuit de 50 à 60 km)</b>  <b>3 PGT pilotés par les Préfets de zone :</b> <b>PISO ( intempéries)</b> <b>PALOMAR et</b> <b>PARCEVAL (transit estival)</b> <b>PGT d'axe à terme</b> <b>(étude à lancer)</b>	<b>* Non conformités par rapport à l'APS</b>  <b>* travail divergents dans chaque dpt</b>  <b>* Objectifs du SDER globalement atteints ; niveau de service abaissé en VH( non dissociation des équipes d'intervention et de VH)</b>  <b>* 1 ou 2 patrouilles par jour suivant les CEI</b>  <b>* Souhait d'un système dc gestion de trafic et d'une main courante informatisés pour une plus grande efficacité en temps réel au CIGT</b>	<b>* Difficultés pour la régulation d'accès ou le stockage de PL en cas de crise ( beaucoup de moyens)</b>  <b>* Mise en péril du 3*8 en cas d'absences</b>  <b>* Volonté d'harmonisation : la mise en place d'une organisation unique est freinée par les négociations locales</b>  <b>* Souhait d'un système dc gestion de trafic et d'une main courante informatisés pour une plus grande efficacité en temps réel au CIGT</b>

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe		Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
		CEI	CIGT	CIGT PGT Information	Moyens		
RCEA RN7 /A77	En cours d'aménagement A terme : 173 km (03) 117 km (23) 64 km (42) 109 km (58) 238 km (71)	APS approuvé APS présenté en 2001 Avis SETRA 2002 DM du 18/03/03 et du 25/05/03 Il est prévu : 12 CEI (03) 3 CEI (173 km) (23) 2 CEI (117 km) (42) 1 CEI (64 km) (58) 2 CEI (109 km) (71) 4 CEI (238 km)	Actuellement en DDE 03 : * 6 CEI pour 113 km * pas de CIGT * pas de PMV * Veille qualifiée à la CDES * 72% entretien 28% exploitation * Service dimensionné par la VH * Impossibilité actuelle d'assurer des astreintes continues sur les réseaux structurants	L'APS d'exploitation commence sciemment à se mettre en œuvre en fonction de l'avancement de la RCEA et de ses équipements.	Difficultés d'exploitation d'un réseau en cours de construction (objectifs et niveaux de service non atteints), les locaux des CEI et CIGT devant fonctionner à terme n'étant pas construits.	Il est souhaitable de rattacher financièrement la construction des bâtiments d'exploitation futurs à des opérations d'investissement routiers en cours.	
Sâone et Loire (71) Allier (03) Nièvre (58) Loire (42) Creuse (23)	Echangeurs, aires de service, de repos: en cours d'aménagement 2*2 voies SDER : 3B (RCEA); 3A futur (RN7 A77)	* 2 CIGT d'axe : Moulins (9p) et Guéret (renfort d'1 B à la CDES) * des CIGT départementaux	7000 à 21000 véhic/j	Comité de coordination entre DDE piloté par les DRE (en place depuis janvier 04)	APS des bâtiments		
Angoulême Limoges Montluçon Mâcon Chalon sur Saône							

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation	Conformité APS Dimensionnement		Observations Difficultés
				CIGT PGT Information	Moyens	
<b>A84 Rennes Nantes</b>	<b>97 km</b> 24 échangeurs	<b>Pas d'APS d'axe</b> <b>2 CEI rattachés à des subdis dédiées à l'exploitation de la route</b>	Peu d'équipements d'exploitation. Mise en œuvre progressive dans le cadre de Dor Breizh	Equipe d'intervention : 35 non formalisée en heures de service et astreinte	*35 : organisation interne récente, nécessité de clarifier : subdi, CDES, CIGT	
<b>Bretagne Pays de Loire</b>	1 aire de service	(35) 1 CEI (43 km) 12 agents (44) 1 CEI (54 km) 18 agents	CIGT 35 s'appuie sur qq PMV et les médias CIGT 44 : 8 points quotidiens	44 équipe de surveillance du réseau et astreinte	*44 : Unité Circulation routière comprend le CIGT. Evolution lente de la culture « Remontée d'information »	
<b>Ille et Vilaine (35) Loire (44) Atlantique (44)</b>	3 aires de repos 2*2 voies SDER : 3B	CIGT d'axe à venir	PGT d'axe A84 Caen Rennes engagé En 44, PGT RN 137 en cours	35 : main courante sur excell		
<b>Rennes Nantes</b>	<b>VH : N2</b> 31000 à 44000 vél/j	<b>CIGT 35 (6 agents)</b> <b>CIGT 44 (5 agents)</b>  <b>Dor Breizh</b> <b>CIGT Nantes</b> Ressources partagées entre les CIGT agglo et département (tous réseau RN et RD)	Conventions radios (France bleue armorique en 35 et RFBLO en 44)	44 : 1 patrouille par jour ouvrable formalisée	VH : en 44 et 35, équipe VH = équipe urgence avec priorité à la VH	
		 <b>Comité de coordination et d'exploitation</b>	En cas de crise, coordination de fait ; en 44 c'est le CIGT 44 qui coordonne.			
			En 44, convention avec les forces de l'ordre et les services de secours.			

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations difficultés
			CIGT PGT Information	Moyens		
A81 <b>La Gravelle</b> Brest	277 km 97 échangeurs	<b>Pas d'APS d'axe</b> 7 CEI (35) 2 CEI (41 et 53 km) 17 et 13 agents (22) 3 CEI (57,32 et 48 km) 20 et 17 agents	Peu d'équipements d'exploitation. Misc en oeuvre progressive dans le cadre de Dor Breizh	Equipe d'intervention pas formalisée pendant les heures de service	* Pas de CIGT en DDE 29 : la partie aide à l'usager constitue un point faible. Un repositionnement de la CDES s'impose.	
<b>Bretagne</b>	6 aires de service					
Ille et Vilaine (35) Côtes d'Armor (22)	5 aires de repos 2*2 voies	(29) 2 CEI (59 et 44 km) 17 et 18 agents	Pas de PGT Itinéraires de substitution identifiés	Mains courantes sur excell ou manuelles	* La DDE 22 ne répond pas aux objectifs 3A du SDER	
Finistère (29) Rennes St Brieuc Brest	SDER :3A sur 76 km,3B sur 196 km,1B sur 4,5 km VH:N2 22000 à 56000 veh/j	CIGT 35 CIGT 22 en projet Dor Breizh CIGT St Brieuc en projet ( pôle d'exploitation de 6 agents à la CDES 22)	Détecteurs de bouchons en 22 Conventions radio(France bleue en 35 et 29)	1 patrouille par jour : modalités d'intervention non formalisées en 22 et 35. Formalisation en 29	VH : en 22 et 35, il n'y a pas d'équipe d'intervention d'urgence identifiée pendant la période VH En 29, l'équipe d'urgence est identifiée	

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation	Conformité APS Dimensionnement		Observations difficultés
				CIGT PGT Information Crise	Moyens	
<b>A84</b> Caen Rennes Basse Normandie Bretagne Calvados(14) Manche(50) Ille et Vilaine(35) Caen Rennes	<b>168 km</b> 26 échangeurs 3 aires de service 4 aires de repos  2*2 voies SDER : 3B (3A demandé)  VH : N2  21000 à 38000 veh/j	<b>APS en cours d'élaboration ( études 1997 DM d'approbation 2004)</b> <b>4 CEI</b>  (14) 1 CEI (44 km) 20 agents (50) 2 CEI ( 57 et 50 km) 32 agents (35) 1 CEI (51 km) 20 agents  CIGT 14 4 agents CIGT 35 Dor Breizh 6 agents Coordination (35) Prévision CIGT Caen Nantes	<b>PGT d'axe à élaborer</b> Itinéraires de substitution formalisés par les 3 départements  PMV à prévoir CRICR 35  Convention France Bleu BN Et Armorique  CIGT 14 4 agents CIGT 35 Dor Breizh 6 agents Coordination (35) Prévision CIGT Caen Nantes	 *Equipc d'intervention : pas formalisée *Equipe d'astreinte  *Main courante 35 : saisie info access 14: saisie papier excell  *1 patrouille par jour  *VH : objectif de 7 unités VH Circuit de 50km	 *Intéraction CIGT d'axe /Dor Breizh *Faible vivier d'agents d'exploitation *Pas de modèle commun . Manque de cohérence * 14 : répond au SDER quand il ne neige pas * Pb de personnel en cas de crise * Pb d'info en cas de coupure A84 *Pb réseau (optique)	 * Crédits indemnitaire insuffisants : impossible d'avoir VH et urgence en même temps *Délais de mise en place des CIGT

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation	Conformité APS Dimensionnement		Observations Difficultés
				PGT Information Crise	Moyens	
A82 Nantes Brest Bretagne Pays de Loire Finistère (29) Loire Atlantique (44) Morbihan (56)	293 km 73 échangeurs 10 aires de service 3 aires de repos 2*2 voies SDER : 3 A ou 3B Vannes Lorient Quimper Nantes Brest	<b>Pas d'APS d'axe</b> <b>8 CEI</b> (44) 2 CEI (42 et 48 km) 21 et 18 agents (56) 3 CEI (26,68 et 55 km) 11 et 27 agents (29) 3 CEI (52,44 et 50 km) 18 et 15 agents CIGT 44 (5 agents) CIGT 56 en projet CIGT Nantes VH : N2 20000 à 66000 veh/j	Pas de PGT approuvé Itinéraires de substitution formalisés En 44 PGT RN 165 en cours DDE 44 et 29 : conventions radio, pas en 56 Protocole avec les forces de l'ordre : variable suivant les Dpts	* Equipes d'intervention pas formalisées * Mains courantes : manuelle et orchestral * 44 et 29 : 1 patrouille par jour * 56 : 2 patrouilles par jour	* 56 : le manque de CIGT se fait sentir de plus en plus (problèmes récurrents de trafic sur Lorient et Vannes)	

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			PGT Information Crise	Moyens		
<b>Sillon Lorrain (A31,A30,A33,A313,A330)</b>	<b>168 km</b> 31 échangeurs	<b>APS d'axe approuvé et mis en œuvre en partie (DM organisation 2003 ; CIGT bilo localisé 12/03)</b>	PGT Langres Bruxelles PALOMAR	* Equipe d'intervention : astreinte 24h/24 * Main courante informatique au CIGT : équipement à terme des CEI * Au 01/01/04, 2 postes de patrouilles par centre	* Moyens insuffisants pour être conforme ( pas de patrouille le dimanche en DDE54) * 54 : 40% expl et 60% ent	* Difficultés liées à la bipolarisation : définir une autorité de coordination et de décision ?, pratiques et cultures différentes ? * Nombreuses demandes de la DSCR, APS transformé en projet détaillé
<b>Lorraine</b>	1 aire de service	PGT sillon lorrain en projet	PMV (1 min) CRICR (15 min) Média (15 min) France bleu lorraine	* Moyens investissement : moitié des équipements prévus à l'APS ; en fonctionnement, très largement insuffisants (équipements dynamiques et paiement des patrouilles)		
<b>Moselle Meurthe et Moselle</b>	0 aire de repos 2*2 voies ou 2*3 voies	4 CEI (57) 2CEI (35 et 55 km) 24 et 21 agents (54) 2CEI ( 69 et 90 km) 35 et 31 agents	Avenir 107.7	* VH spécialisée Circuit de 25 km environ * Chaque CIGT dépend de la CDES du dpt		
<b>Nancy Metz Thionville</b>	SDER : 1B et 3A	CIGT d'axe bipôle ( 1 chef de salle et 6 opérateurs par site)	Pas de protocole avec les forces de l'ordre (en projet)			
	VH : N1					

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			CIGT PGT Information Crise	Moyens		
<b>A35 Axe nord sud Alsacien</b> Alsace Haut Rhin (68) Bas Rhin (67) Strasbourg Colmar Mulhouse	<b>191 km</b> ( avec sections de liaison) 53 échangeurs 5 aires de service 4 aires de repos 2*2 et 2*3 voies SDER : 1B, 3A,3B VH: N1 30000 MJA Pointe de 168000 sur la rocade de Strasbourg	<b>Pas d'APS d'axe</b> <b>5 CEI</b> (67) 3 CEI (60, 51 et 76 km) 22 35 et 22 agents (68) 2 CEI (63 et 35 km) 21 et 39 agents <u>CIGT départ et agglo:</u> PC routes DDE 67 PC autoroutier Et PC Gutemberg à Strasbourg ( 9 p)  <b>CIGT DDE68</b> PC Sanef à Metz CIGT DDE 68 à Colmar (6p)	<b>Gutemberg</b> : gestion du trafic englobant Strasbourg et sa région, associe la CUS, la Région Alsace et le Département (Son développement commence) - Diffusion des informations en temps réel (6h-20h) - Mobilisé à tout moment ( 24h/24) - Surveillance par une patrouille de 2 agents en continu de 5h à 21h	<b>*Organisation des patrouilles variables suivant les CEI</b> *En période VH, astreinte accident = astreinte VH *Objectifs du 3B atteint, pas du 3A ( notamment pour les patrouilles )  <b>CIGT DDE68</b> - Bulletins d'information ( 3/ jour ) Patrouilles assurées par les subdis	<b>*67 : effectifs dimensionnés par le service hivernal</b> *68 : effectifs sous dimensionné pour la VH *67 : A35 pcu instrumentée (2PMV) insuffisant en particulier pour PIZE et PALOMAR  <b>*68 : déploiement des équipements insuffisants</b>	<b>*Nombreux travaux de nuit au CEI de Strasbourg</b> * Vétusté des équipements d'exploitation déployés sur le réseau VRU de Strasbourg et insuffisance de crédits pour les remplacer.  <b>*Pour qu'un CIGT puisse fonctionner efficacement, il est indispensable que la logistique soit dimensionnée pour assurer la maintenance des systèmes tout au long de l'année :</b> - maintenance informatique - maintenance des caméras, PMV, feux - contrôles de conformité électrique

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			CIGT PGT Information Crise	Moyens		
A28  Haute Normandie Picardie  Seine Maritime (76)  Somme (80)  Rouen	<b>97.4 km</b>  12 échangeurs 2 aires de service  4 aires de repos 2*2 voies SDRER : 3B  VH : N1  20000 MJA	<b>Pas d'APS d'axe</b>  <b>4 CEL rattachés à une subdi voies rapides</b>  <b>Pas de CIGT ( pupitres au tunnel de la Grand'Mare à l'entrée de Rouen)</b>	Pas de plan de gestion du trafic Information routière en temps réel  Convention radio info trafic Protocole avec les partenaires	* 2 équipes d'intervention * Main courante manuelle  * 2 équipes de VH ( 14 et 40 km) * Astreinte # VH	60% exploitation 40 % entretien effectifs dimensionnés par le service hivernal	

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation	Conformité APS Dimensionnement		Observations Difficultés
				PGT Information Crise	Moyens	
A75/A711/A712	<b>124 km</b> <b>Auvergne</b> 37 échangeurs Puy de Dôme (63) Haute Loire(43) Cantal(15) Clermont Ferrand	<b>APS d'axe du 24/11/98 approuvé le 25/07/01 non mis en œuvre</b>  (63) 1 CEI principal (43 km) 27 agents à Issoire 1 CEI secondaire (44 km) en cours d'organisation à Clermont Ferrand (29 agents) (15) VH : H3 E1 (63) H4 H5 (15)  20000 à 50000 mja (63) 15700 mja (15)	  * 3 plans de gestion de trafic - Itinéraire de substitution - PEVH d'axe - Stockage PL (neige)  * PMV remorques et pleine voie, PMV fixes prévus  * Convention radio infotrafic  2 CEI (30 et 35 km) 18 et 20 agents  (63) 1 CIGT d'axe et de département à Issoire (10 agents) (15) 1 CIGT de département (6 agents)	  *(63) 2 patrouilles par jour, (15) 1 patrouille par jour 2 si fort trafic  * Main courante manuelle ( excell en 63), informatisation à terme  * PMV remorques et pleine voie, PMV fixes prévus  * Convention radio infotrafic  *(63) : relations ASF, SAPRR, COG CODIS PIS ( Plan d'Intervention et de Secours)	  * Etude en cours pour réorganiser les horaires de travail en DDE 63  * Crédits indemnitaires insuffisants : problème de patrouillage et de balisage liés aux chantiers d'entretien des chaussées la nuit  * Equipes VH : 6 en 63 et 4 en 15 Circuits de 40 et 30 km  * Polyvalence des équipes astreinte accidents et VH	  * Difficultés pour atteindre les niveaux de service : trafic élevé sur Clermont, risques faïaises et inondations  * Gestion de la phase transitoire difficile : pas de bâtiments, manque de moyens  * Négociations avec les DAC pour la mise au point de l'APS longue et mal adaptée au contexte final. Des urgences nouvelles apparaissent.  * Dotation en matériel insuffisant * Retards dans la mise en place des équipements d'exploitation : les PMV et stations météo sont cruellement défaut * Pas de dotation de fonctionnement pour le CIGT

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			PGT Information Crise	Moyens		
<b>A75/ A750</b> <b>Languedoc Roussillon</b> <b>Midi Pyrénées</b> <b>Hérault (34)</b> <b>Aveyron (12)</b> <b>Lozère (48)</b> <b>Béziers</b> <b>Montpellier</b>	<b>220 + 65 km ( A75)</b> <b>35 km A750</b> <b>74 échangeurs</b>  <b>3 aires de service</b> <b>14 aires de repos</b> <b>2*2 voies</b>  <b>SDER : 3 A</b>  <b>VH : H4, H2, H1, H5</b>  <b>12000 à 27000 mja</b>	<b>APS d'axe approuvé (25/07/00 et 06/08/01) et mis en œuvre en 34 et en partie en 48</b>  <b>34 1 CEI principal (40 km), 2 CEI secondaires (26 et 30 km), subdi Béziers ( 20 km) ( les CEI sont rattachés à la subdi autoroute A75 A750)</b>  <b>12 2 CEI ( 36 et 36 km) rattachés à la subdi autoroute</b>  <b>48 2 CEI ( 33 et 32 km) rattachés à la subdi autoroute</b>	<p><b>34 : 1 PGT météorologique piloté par le CRIRC Marseille</b></p> <p><b>48 : 1 PGT non approuvé</b></p> <p><b>PMV ( 10 min)</b></p> <p><b>34 et 48 CRICR ( 5 min) 34 Convention info trafic en 34</b></p> <p><b>PNAM ( neige) en 48</b></p> <p><b>2 CIGT d'axe ( 34 et 63)</b></p> <p><b>1CIGT départemental 34 à Clermont L'hérault</b></p> <p><b>Comité de coordination et d'exploitation</b></p>	<p><b>* Main courante manuscrise</b></p> <p><b>* Patrouille d'exploitation : 2/j en semaine et 1 We et JF</b></p> <p><b>* VH : circuits entre 11 et 50 km</b></p> <p><b>* CRICR ( 5 min) 34 Convention info trafic en 34</b></p> <p><b>PNAM ( neige) en 48</b></p> <p><b>PSS non approuvé en 48</b></p> <p><b>PIIS tunnel approuvé en 48</b></p>	<p><b>* Organisation pas encore conforme à l'APS</b></p> <p><b>* Difficultés du fait de sections encore en travaux (discontinuités de l'information, PMV limités)</b></p> <p><b>* Dotations en matériel insuffisantes</b></p> <p><b>* Effectifs en CIGT insuffisant, pôle de compétence à renforcer</b></p> <p><b>* Réflexion en cours pour organiser pour l'axe la maintenance des équipements et la mutualisation des crédits correspondants</b></p>	<p><b>* Il a coordination et l'harmonisation des pratiques sur l'axe progressent ( réunion de coordination quasi mensuelle des RGR ; harmonisation des pratiques en intervention d'urgence)</b></p> <p><b>Commentaires IGR</b></p> <p><b>- moyens humains et matériels en deçà des prévisions de l'APS mais les missions d'exploitation semblent assurées dans des conditions satisfaisantes.</b></p>

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			CIGT PGT Information Crise	Moyens		
<b>RN10</b> <b>Aquitaine</b> Landes ( 40)	<b>90 km</b> 9 échangeurs 3 aires de service 6 aires de repos 2*2 voies SDER : 3A VH : N1 Trafic : 25000 TMJA	<b>APS en cours d'élaboration</b> 2 CEI (45 km) 21 agents Pas de CIGT	PGT : Transit, Palomar, Intempéries PMV (1 h) Médias par CRICR Plans d'intervention avec ASF et gendarmerie	* Main courante manuel  * Dotation en crédits indemnitaires et en matériels insuffisante * L'exploitation de l'axe est dégradée  * Fragilité des équipes en cas de simultanéité de viabilité hivernale et d'intervention	  * Axe délaissé , abandon du programme initial de remise aux normes qui prévoyait une exploitation plus performante	  * Axe qui relie 2 autoroutes concédées et contourne Bordeaux
<b>A63</b> <b>Aquitaine</b> Gironde(33) Bordeaux	<b>47 km</b> 9 échangeurs 1 airc de service 2 aires de repos 2*2 voies SDER : 1B et 2 VH : N1 Trafic : entre 26000 et 50000 TMJA	<b>Pas d'APS d'exploitation</b> 2 subdivisions autoroutières Villeneuve d'Ornon ( 12 km d'A63) (33 agents) Mios (35 km d'A63) (28 agents)	PGT sur A63 en cours d'élaboration  Pas de PMV Pas d'infotrafic Pas de convention avec les partenaires  CIGT Aliénor de Bordeaux (14 agents)	* Main courante manuel  * 1 patrouille par jour	  * Fragilité des équipes en cas de simultanéité d'évènements ( impossibilité d'intervenir sur 2 accidents à la fois hors horaires normaux)	  * L'exploitation pourrait être améliorée par la mise en place de PMV * Les aires d'arrêt ont des capacités PL insuffisantes

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
			CIGT PGT Information Crise	Moyens		
A51 <b>PACA</b> Bouches du Rhône (13) Aix en Provence	<b>18 km</b> 7 échangeurs 2 aires de services 0 aire de repos 2*2 voies SDER : 1A VH : N1 Trafic : 119000 v/h/j	<b>APS Marius 1 en 1996 et Marius 2 en cours d'élaboration</b> 1 CEI de 12 agents 1CIGT départemental (RN +RD) confondu avec celui des VRU de l'agglomération marseillaise (9 opérateurs) Convention avec le CG13	<b>CIGT PGT Information Crise</b> PGT d'axe pilotés par la DDE en liaison avec le CETE PMV (1à5 min) CRICR (5 à 15 min) Médias (5à 15 min) Serveur automatique de messagerie alimentée par la base de données Marius Convention radio bleu Provence	<b>*2*8 en journée poste de nuit et astreinte à domicile</b> *main courante sous grille de saisie . informatisation en cours	<b>*Coexistence CIGT d'agglo et départemental : difficultés de fonctionnement en période de crise</b> * Il manque des équipements de recueil de données, le nombre de PMV est insuffisant *équipes accident et VH dissociées	<b>* Objectif de réorganiser le CIGT avec uniquement l'aspect « temps réel »</b> *effectif insuffisant au CIGT pour les missions de maintenance en régime des équipements dynamiques * De nombreux équipements de Marius sont obsolètes

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe		Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations Difficultés
		CEI CIGT	Crise	CIGT PGT Information	Moyens		
A55 <b>PACA</b> Bouche du Rhône (13) Marseille et Martigues	<b>39 km</b> 13 échangeurs 2 aires de service 2*2 voies SDER : 1A VH : N1 Trafic : 60000 à 70000 veh/j	<b>APS Marius 1 en 1996 et Marius 2 en cours d'élaboration</b> <b>ICEI de 18 agents</b> 1CIGT départemental (RN +RD) confondu avec celui des VRU de l'agglomération marseillaise (9 opérateurs) Convention avec le CG13	Coexistence d'un CIGT d'agglomération et d'un CIGT départemental : risque de difficultés de fonctionnement en période de crise.	* 2*8 en journée poste de nuit et astreinte à domicile  * main courante sous grille de saisie.  * équipes accident et VH dissociées	* Conformité au PGE dc 07/02  * Manque de personnel au CIGT en particulier pour les problèmes de maintenance	* Manque d'équipements de recueil de données et de PMV : l'inscription au CPER prévu à l'APS 95 n'a pas été faite.  * La surveillance de l'A55 n'est pas complète	

Itinéraire	Caractéristiques de l'itinéraire	APS d'axe CEI CIGT	Organisation exploitation		Conformité APS Dimensionnement	Observations	Difficultés
			CIGT PGT Information Crise	Moyens			
A1/A22/A23/A25/A16/A2/A27 Nord (59) Lille Dunkerque Valenciennes	19km de A1 17.8km de A22 42.km de A23 62.8km de A25 35km de A16 35km de A2 10.9km de A27 64 échangeurs 11 aires de repos 11 aires de service	Engagement d'une réflexion sur l'exploitation du réseau par la DDE59 en 2002 Mise au point du PGE en cours 6 subdi dédiées autoroutes et RN 8 CEI Chaque subdi gère entre 100 et 173 km RN et autoroutes SDER : A1 : 1A A22 : 1A A23: 1A et 3A A25 : 1A et 3A A16 : 3A A2 : 3A A27 : 3B VH : N1	* La CDES (HS) et les contrôleurs d'astreinte informant le CRICR de façon non systématique * Pas de gestion de trafic en temps réel * PGT Entrico Paris Lille Bruxelles piloté par le préfet de zone non validé * Pas de PMV * Pas de convention radio Pas de CIGT départemental CIGT d'aggo en cours de montage : ALLEGRO couvrira le réseau IA du SDER Trafic: 100 à 175000véhj sur A1 30 à 150000véhj sur A25 25 à 90000véhj sur les autres Fort trafic PL autour de Lille	* Équipe d'intervention : 2 agents en astreinte domicile * Main courante papier : pas d'analyse systématique * Pas de patrouille de week-end * 25 équipes VH, circuits de 14km * Equipements d'exploitation d'Allegro installés mais ne fonctionnent pas : pas d'information en temps réel	* Objectifs du SDER non atteints ; pas de patrouillage le week-end et hors heures de service * Rôle de la CDES : - information de l'usager via le CRICR - connaissance du trafic à terme - à terme gestion du trafic à l'aide d'un logiciel en cours d'élaboration	* Manque de moyens financiers pour la maintenance des équipements, problème qui va s'aggraver avec Allegro * Réflexion avec la DDE 62 pour homogénéiser les pratiques des 2 départements	

