

direction
interdépartementale
des Routes
Centre-Ouest

DIR Centre-Ouest

Réseau et Organisation



DIR Centre-Ouest

directeur de publication : Christian Duplessis

rédacteur en chef : Benoît Prévost Revol

rédacteur, maquettiste et infographiste : Fabrice Saliba

crédit photos : DIR Centre-Ouest

impression : Maqprint- St-Junien sur papier PEFC

Edito

La création de la direction interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIR Centre-Ouest) introduit de profonds changements dans le paysage institutionnel et de nouvelles méthodes de travail pour renforcer la qualité du service.

Service déconcentré du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, la DIR Centre-Ouest exerce ses missions sous la maîtrise d'ouvrage de la direction des infrastructures et des transports (DIT).

Nos autorités et interlocuteurs - notamment les préfets et les élus - découvrent depuis 2007 un nouveau service de l'État dont les missions se substituent pour partie seulement à celles exercées dans le domaine routier par les DDE. Celles-ci restent en effet investies de la sécurité routière et de la gestion de crise en coordonnant sous l'autorité des préfets l'action de l'ensemble des gestionnaires de réseau routier dont la DIR Centre-Ouest. De même, les projets routiers des contrats de plan autrefois assurés par les DDE sont maintenant suivis d'une part par la direction régionale de l'équipement (DRE) en ce qui concerne le pilotage physique et financier et d'autre part par la DIR pour la réalisation des études et le contrôle des travaux. Force est de constater que cette nouvelle organisation reste complexe aux yeux de nos interlocuteurs.

La mise en place de la DIR Centre-Ouest s'est effectuée à partir de l'expérience et des pratiques d'agents provenant d'une dizaine de DDE, c'est dire la diversité des méthodes et des organisations auxquelles ces agents et leur encadrement ont été confrontés au lancement du service. Pour un grand nombre d'agents, le passage d'une gestion territoriale des routes de toute nature à une gestion par axe d'un réseau structurant supportant de forts trafics est sinon une révolution, un changement profond d'activité et d'appréhension de leurs tâches. Il nécessite en premier lieu une bonne connaissance du réseau à gérer et l'adhésion aux objectifs de la DIR Centre-Ouest.

L'objet de ce document est de contribuer à la compréhension de notre organisation en espérant apporter à nos partenaires de la clarté sur notre périmètre et nos missions et à chacun des agents de la DIR Centre-Ouest de la matière pour centrer son action sur les grandes priorités du service : répondre aux attentes des usagers sur la viabilité du réseau en toutes saisons, sur l'information et l'aide aux déplacements et sur la modernisation et la sécurité des infrastructures.

Le directeur,
Christian Duplessis

■ DIR Centre-Ouest

Sommaire

	Pages
Le réseau	6
Les enjeux	8
La hiérarchisation du réseau	10
Profil en travers	12
Image qualité du réseau	14
Le trafic	16
L'insécurité routière	18
Opérations d'investissement	20
Les missions de la DIR Centre-Ouest	22
Les effectifs et l'organigramme	23
Les implantations de la DIR Centre-Ouest	24
Organisation de l'entretien et de l'exploitation	26

Le réseau

Le réseau exploité par la DIR Centre-Ouest s'organise essentiellement en étoile autour de Limoges.

Les deux liaisons principales sont, d'une part, l'axe nord-sud constitué de l'autoroute A20 – l'Occitane – partie non concédée (Vierzon – Nespouls) et, d'autre part, la route Centre-Europe-Atlantique constituée de la Rn145 (Montluçon – La Croisière jusqu'à Bellac) et de la Rn141 (Limoges – Chasseneuil).

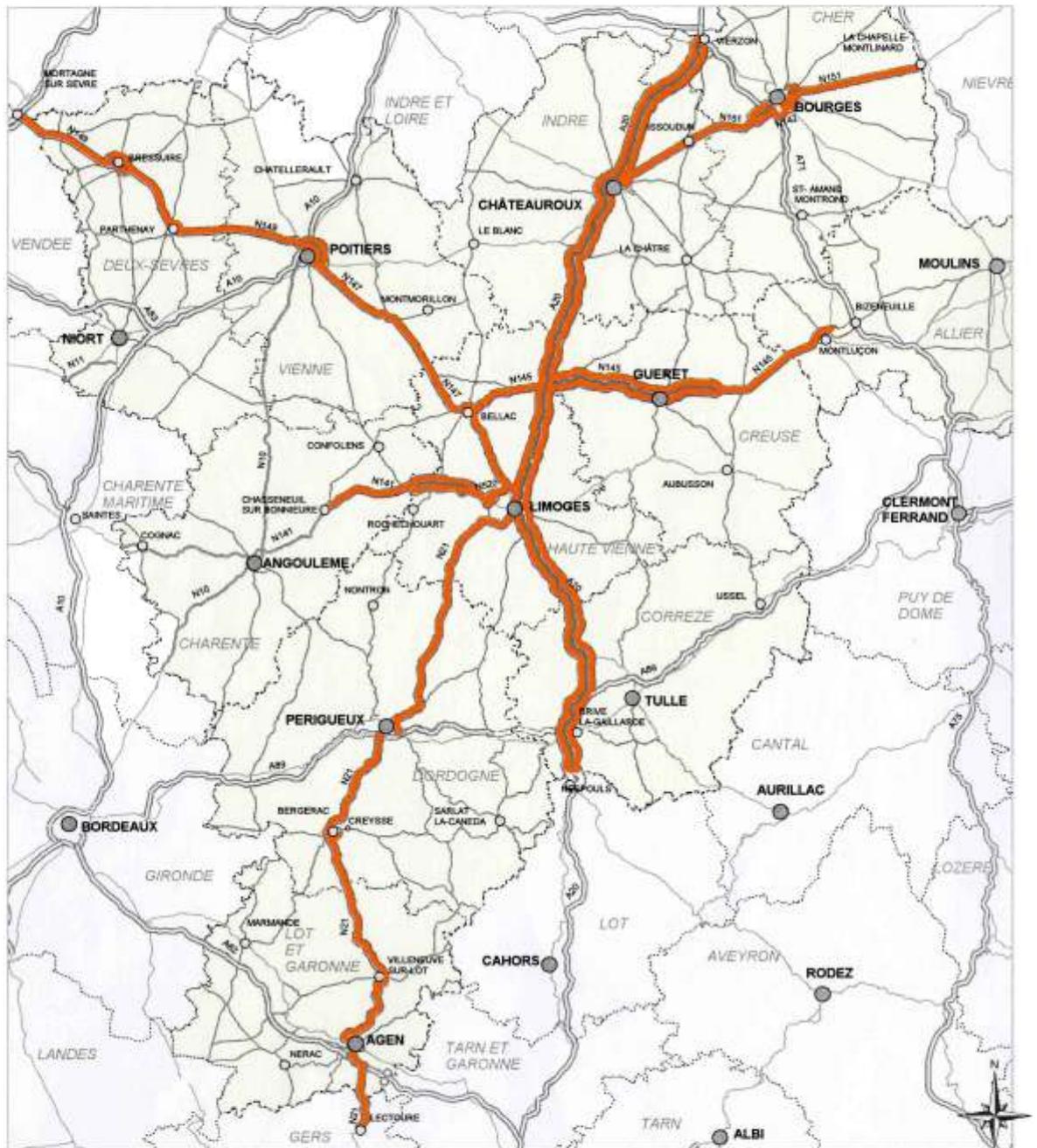
S'y ajoutent les liaisons Cholet – Poitiers – Limoges (Rn149 et Rn147) et Lectoure – Agen – Périgueux – Limoges (Rn21) ainsi que le contournement nord et les quais de Limoges (Rn520).

Enfin, la Rn151 entre la Charité-sur-Loire et Bourges se raccordant à l'autoroute A20 à hauteur de Châteauroux.

Cet ensemble représente 1141 km. Il s'étend sur 7 régions (principalement Limousin, Poitou-Charentes, Centre et Aquitaine mais aussi Auvergne, Midi-Pyrénées et Pays-de-la-Loire) et 13 départements.



Le réseau routier national de la DIR Centre-Ouest en 2007



Les enjeux

Des enjeux d'exploitation variés

Les trafics constatés sur les différentes sections du réseau sont à l'image de son hétérogénéité. Ils varient de plus de 60 000 véh/jour sur l'autoroute A20 au droit de Limoges, avec des pointes estivales dépassant 90 000 véh/jour, à moins de 3 000 véh/jour sur la Rn 151 entre Bourges et La Charité sur Loire. La maîtrise des reports de trafic sur l'autoroute A20 dans la traversée de Limoges où sa réserve de capacité est réduite sera un enjeu fort sur lequel l'exploitant devra parvenir à mobiliser l'ensemble des services du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (maîtrise d'ouvrage, planification urbaine).

Les conditions hivernales de circulation sur le réseau de la DIR Centre-Ouest sont principalement marquées par la climatologie et l'altitude rencontrées sur les contreforts nord et ouest du Massif-Central.

Les altitudes maximales sont constatées sur les voies à plus haut niveau de service entre 500 et 550 m au nord de Limoges dans les côtes de Bessines sur l'A20, et de part et d'autres de Guéret sur la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA). Alliées à des rampes marquées justifiant la mise en place de voies supplémentaires, à des trafics poids lourds importants, ces conditions hivernales provoquent des situations de blocage pouvant être rencontrées une à deux fois par hiver. La complexité de la régulation de trafic introduite par le grand nombre d'échangeurs peut faire dériver un simple blocage en crise de sécurité civile impliquant durant plusieurs heures des centaines d'usagers.

A ce titre, l'information des usagers sur les contraintes de circulation sur le réseau des DIR doit être modernisée. Une attention particulière devra être apportée aux nuisances liées aux infrastructures, notamment le bruit. Construite entre 1980 et 2000, l'autoroute A20 traverse des secteurs dont la densité urbaine s'est accrue depuis la mise en service ; l'augmentation des trafics, notamment en PL qui a accompagné la mise en service complète de l'axe de Paris à Toulouse provoque une montée des requêtes de riverains, dont les conditions de vie se trouvent rapidement dégradées.

En matière de développement du réseau

Le réseau comporte une partie récente à 2x2 voies (A20) mais nécessitant des interventions curatives de quelques problèmes ponctuels prématurés (Châteauroux, descente de Donzenac) et une autre en cours de construction (RCEA d'A20 à A71) avec une volonté réaffirmée lors du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 18 Décembre 2003 de terminer ces aménagements dans le cadre d'un programme spécifique.

L'itinéraire Cholet – Limoges (Rn 147 et 149) est en cours d'aménagement avec une volonté forte des élus d'aménager en 2x2 voies l'axe Nantes - Poitiers – Limoges. Le parti d'aménagement de la Rn 21, entre Limoges et Agen, n'est pas arrêté à l'exception de l'aménagement en voie inter-urbaine de la section entre Agen et Villeneuve-sur-Lot. En dehors de cette section, seuls des travaux au droit de Bergerac sont en cours.

Les décisions du Grenelle de l'Environnement vont de toute évidence faire évoluer les plans de charges en mettant en avant les projets rendus nécessaires pour des raisons de sécurité ou de vieillissement des chaussées.

Les caractéristiques du réseau routier national de la DIR Centre-Ouest



La hiérarchisation du réseau

Avec 1 141 km dont 283 sont classés autoroutes, le réseau de la direction interdépartementale de Routes Centre-Ouest représente 11 % du réseau routier national français.

Les tableaux ci-après précisent la hiérarchisation selon le schéma directeur.

Par département	VRU VCA	GLAT	RNL	RNO	Total	Nombre échangeurs	Linéaire bretelles
Allier		23,3			23	6	14
Charente		30,4			30		
Cher	32,5		68,7		111	9	15
Creuse	67,5				65	17	28
Deux-Sèvres	64,1	23,6			93	10	29
Dordogne			96,4	32,3	129	2	4
Gez				10,8	11		
Indre	37,7		37,7		135	16	31
Indre-et-Loire			4,8	92,0	97		
Deux-Sèvres		34,6			85		
Vendée			3,3		3	1	0
Vienne		92,2		0,3	93	7	10
Haute Vienne	96,1	110,8	33,8	18,1	269	23	30
Total	346	372	269	154	1141	91	177

Par district	VRU VCA	GLAT	RNL	RNO	Total	Nombre échangeurs	Linéaire bretelles
A20	263,2		125,4		409	37	121
Guéret	63,3	84,2			147	21	39
Limoges		35,6	33,8	18,1	115	3	3
Périgueux			61,7	135,3	236	3	1
Poitiers		229,1	3,3	0,5	233	8	11
Total	346	372	269	154	1141	91	177

sources : SPT/BPMO

VRU : voie rapide urbaine
 VCA : voie à caractéristiques autoroutières
 GLAT : grande liaison d'aménagement du territoire
 RNL : route nationale de liaison
 RNO : route nationale ordinaire

Près des deux tiers du réseau de la DIR sont constitués de voies à chaussées bidirectionnelles.

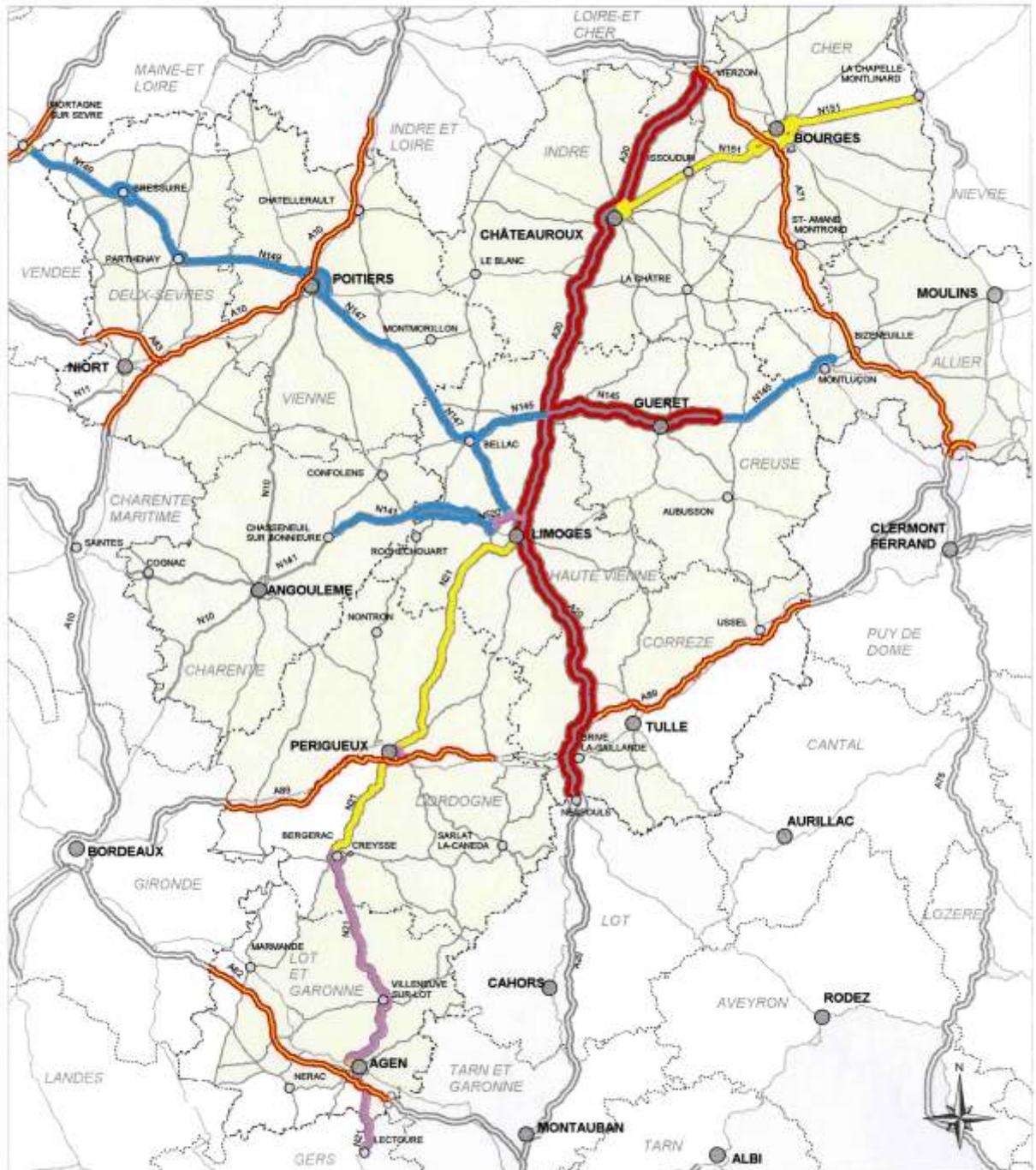
Les voies autoroutières sont caractérisées par un nombre important d'échangeurs et un linéaire de bretelles d'échangeurs représentant sur l'autoroute A20 près d'un tiers de sa longueur. Une nouvelle hiérarchisation est en cours de définition. Elle prévoit les quatre catégories suivantes :

- ☞ voies rapides urbaines (VRU)
- ☞ liaisons autoroutières (LA)
- ☞ routes inter régionales (RIR)
- ☞ cas particuliers

Les cas particuliers répondent à une logique d'aménagement du territoire ou une fonction spécifique ; il peut s'agir également d'une route ne débouchant pas sur une autre route nationale.

Ce classement a pour objectif de définir le niveau de service répondant aux enjeux propres de chaque voie. La carte ci-contre fera donc l'objet d'une nouvelle répartition selon ces catégories.

Hiérarchisation du réseau de la DIR Centre-Ouest en 2007



CETE DU SUD-OUEST
EDITION CARTEN
27/09/2007
Echelle : 10 km

Hiérarchisation

VRU/VCA	Voie Rapide Urbaine/Voie à Caractéristiques Autoroutières	
GLAT	Grande Liaison d'Aménagement du Territoire	
RNL	Route Nationale de Liaison	
RNO	Route Nationale Ordinaire	
AUTOROUTES CONCEDEES		

Profil en travers du réseau

Le réseau de la direction interdépartementale des Routes Centre-Ouest est à ce jour constitué principalement de :

- 36 % de routes à chaussées séparées, principalement 2x2 voies
- 59 % de routes à 2 voies
- 5 % de routes à 3 voies et plus

Par département	2 voies	3 voies	4 voies et +	Chaussées séparées	Total
Allier	22,4	3,5	2,6		28
Charente	29,8		0,0	0,5	30
Cher	69,5	2,0	2,7	35,8	111
Corrèze				62,8	63
Creuse	25,3		0,1	67,5	93
Dordogne	109,2	19,2	0,5		129
Geos	10,8				11
Indre	32,0		2,1	100,8	135
Lot et Garonne	83,0	13,8			97
Deux Sèvres	71,2	0,7		12,7	85
Vendée	3,2				3
Vienne	75,1	1,7		15,9	93
Haute-Vienne	144,7	3,5	0,1	115,7	264
Total	676	44	8	412	1141

sources : SPT/BFMG

Les objectifs de modernisation du réseau fixés à ce jour feront évoluer cette répartition. En effet, hormis les projets de mise aux normes de certaines sections, les opérations d'investissement ont principalement vocation à augmenter la capacité des voies actuelles.

Itinéraire Cholet – Poitiers – Limoges (Rn149, Rn147)

Le parti d'aménagement retenu est celui d'une mise à 2x2 voies avec carrefours dénivelés.

Route Centre-Europe – Atlantique

(Rn145, Montluçon – La Croisière – Bellac, et Rn141, Limoges– Chabanais)

Le parti d'aménagement retenu est celui d'une route à 2x2 voies avec carrefours dénivelés.

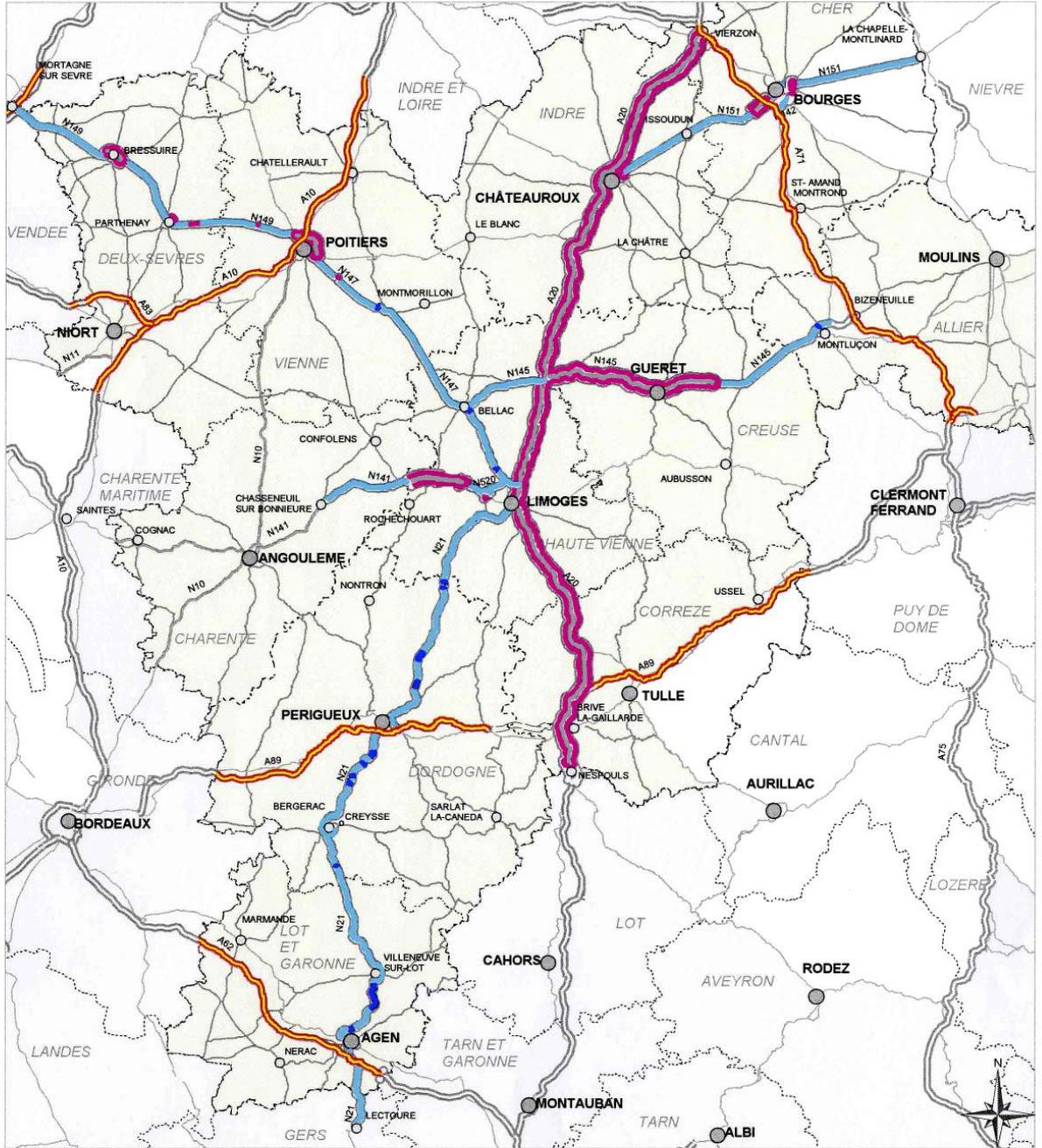
Itinéraire Agen – Périgueux – Limoges (Rn21, Rn221)

L'objectif à moyen terme est de poursuivre un aménagement progressif de cette liaison adapté aux fonctions spécifiques des différentes sections. Cela se traduira soit par des aménagements qualitatifs visant à supprimer les points dangereux, à sécuriser les traversées d'agglomérations (déviations ou aménagements sur place) et à créer éventuellement des créneaux de dépassement, soit par des aménagements sous forme d'artère interurbaine à 2x2 voies avec carrefours giratoires (ex section Villeneuve-sur-Lot – Agen).

Itinéraire Châteauroux – Bourges – La Charité-sur-Loire (Rn151)

L'objectif à moyen terme est un aménagement progressif de l'itinéraire se traduisant par des aménagements qualitatifs visant à sécuriser l'itinéraire (suppression de points dangereux, déviations ou aménagement des traverses d'agglomération éventuellement création de créneaux de dépassement à 2x2 voies).

Classes de profil en travers du réseau de la DIR Centre-Ouest en 2007



Classes de Profil en Travers du Réseau National

- CHAUSSEE A 2 VOIES —
- CHAUSSEE A 3 VOIES —
- CHAUSSEE A 2X2 VOIES ET PLUS —

Autoroutes

- AUTOROUTE CONCEDEE A 2X2 VOIES ET PLUS —

CETE DU SUD-OUEST
EDITION CARTEN
27/09/2007
Echelle : 10 km



Image qualité du réseau national

La connaissance des besoins d'entretien constitue un préalable à la mise en oeuvre d'une politique du réseau routier national. Afin de juger de l'état physique et des évolutions de son patrimoine routier, la direction générale des Routes (DGR) a confié au réseau technique la mise en place d'outils, tels que l'image qualité du réseau routier national (IQRN).

Cet outil a permis d'initialiser une image du réseau en 1992. Depuis 1994, le réseau routier national est ausculté tous les 3 ans. Un système de notation basé sur un relevé visuel des dégradations de chaussée et des mesures d'adhérence sur l'ensemble du réseau a été mis en place, issu de l'expérience acquise par le réseau technique et les différents services gestionnaires.

Il est ainsi établi :

- une note Np (patrimoine) fonction de l'état de la structure de la chaussée. Cette note reflète l'approche du gestionnaire, dont le souci permanent est de maintenir en état le patrimoine routier.
- une note Ns (surface) directement liée aux défauts de surface et au niveau d'adhérence.
- une note Ng (globale) qui fait la synthèse des deux précédentes (note variant de 0 à 20).

Une notation synthétique comportant cinq niveaux de qualité pour l'aspect patrimonial et trois niveaux pour la programmation des travaux d'entretien a été établie.

Classe de note globale	Définition	Niveau de qualité	Niveau de programmation
20	absence de dégradation	A	Bon
19	présence de dégradations mineures localisées	B	
17-18	présence de dégradations mineures étendues	C	
14-16	présence de dégradations graves étendues	D	Acceptable
0-13	présence de dégradations graves généralisées	E	Mauvais

La comparaison des indices IQRN entre l'année 1993 et la période 2004/2006 montre que le linéaire du réseau dont l'indice est inférieur à 13 a fortement augmenté, passant de 8,6 % à 21 % de la longueur totale du réseau.

Cette évolution traduit une forte dégradation des routes « d'origine » du réseau de la DIR qui n'ont fait l'objet ni de mises en service de tronçons nouveaux ni de réhabilitation.

La carte ci-contre précise les niveaux de notes globales retenues pour la programmation des travaux d'entretien.

Image qualité du réseau de la DIR Centre-Ouest en 2007

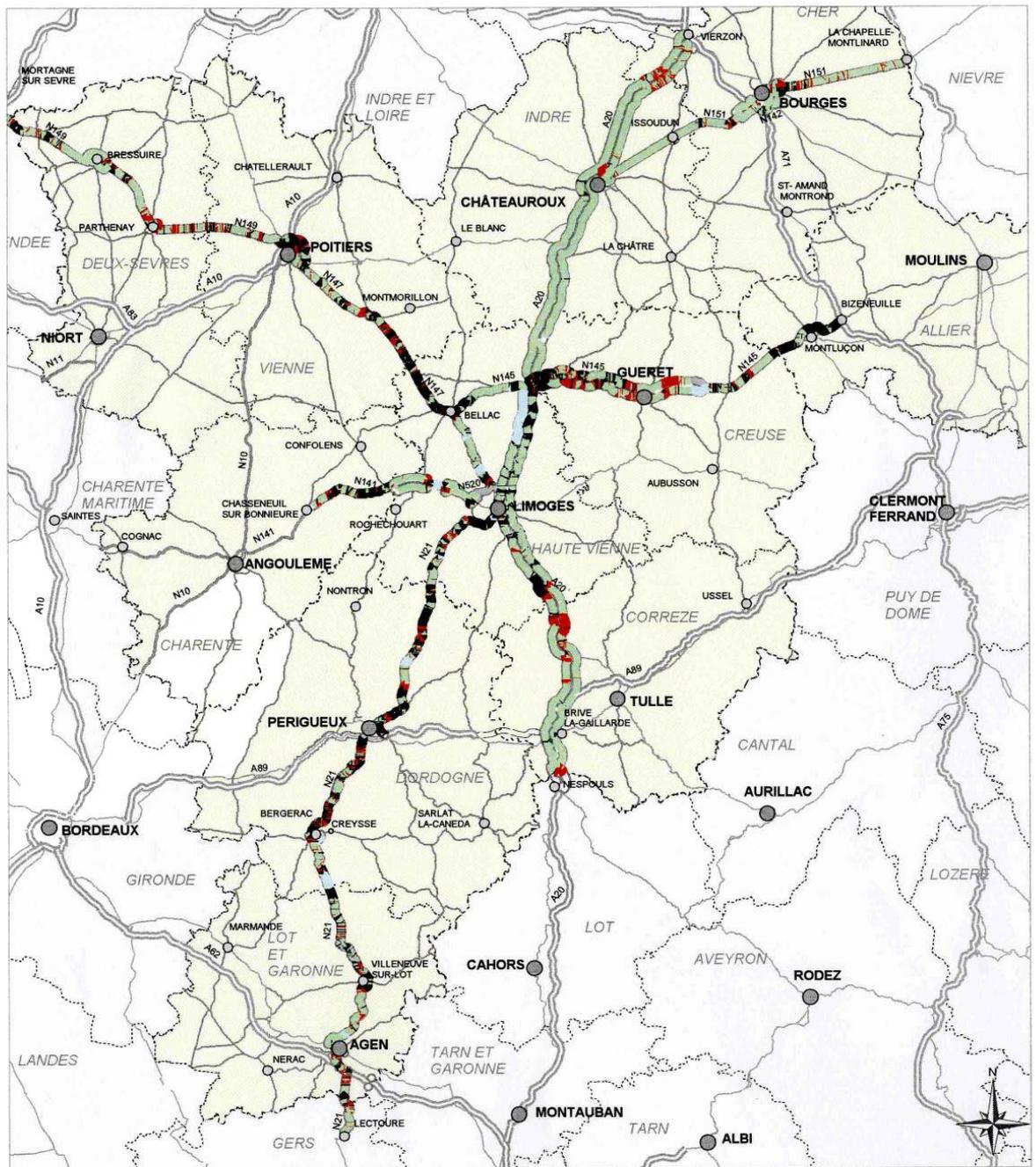


Image Qualité du Réseau National	
BON	17-20
ACCEPTABLE	14-16
MAUVAIS	0-13
INCONNU/SANS OBJET	
TX. POSTERIEURS AUX MESURES	

CETE DU SUD-OUEST
EDITION CARTEN
27/09/2007
Echelle : 10 km

Le trafic

L'itinéraire Nantes - Poitiers - Limoges :

Cet itinéraire se caractérise par un trafic grandissant. Entre les années 2006 et 2007, on peut constater une augmentation du TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) variant de 2% à 7,6%, suivant les sections. La proportion de poids lourds circulant sur cet axe est relativement importante, majoritairement supérieure à 12% en 2007.

La route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) :

La part des poids lourds sur la globalité de cet itinéraire est prépondérante : 20% en moyenne au cours de l'année 2006.

L'axe A20 :

Le trafic sur l'A20 est en progression entre 2006 et 2007. Cette augmentation du flux de véhicules concerne plus le sud de l'axe et la traverse de Limoges que le nord.

L'axe A20 au nord de Limoges :

L'itinéraire de la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) présente une section commune avec l'A20 sur une longueur d'environ 37 kilomètres entre les échangeurs 23 et 28 de l'A20. On relève au niveau de la station de recueil de données, dite « Le Toit de Chaume » (entre les échangeurs 24 et 26 sur l'axe A20), une augmentation de 6% de TMJA PL entre les années 2006 et 2007.

L'axe A20 au sud de Limoges :

L'itinéraire de l'A89 présente une section commune avec l'A20 au nord de Brive-la-Gaillarde sur une vingtaine de kilomètres entre l'échangeur 46.1 et la bifurcation autoroutière A20/A89 Ouest. Cette liaison autoroutière entre Lyon et Bordeaux génère un trafic plus dense lors des migrations en périodes de vacances scolaires sur le tronçon commun des autoroutes A20 et A89. Entre les années 2005 et 2006, une progression de 6% du TMJA TV (Trafic Moyen Journalier Annuel Tous Véhicules) a été constaté (données recueillies au niveau de la station de comptage dite de « Donzenac »).

L'axe A20 – traverse de Limoges :

Au droit de Limoges, l'Autoroute A20 supporte un trafic local important car elle permet la liaison entre les zones nord et sud, ainsi que vers le centre-ville de l'agglomération en l'absence de boulevard direct. La traverse de Limoges est classée Voie Rapide Urbaine. Le trafic sur la traverse de l'agglomération de Limoges s'élève à plus de 60 000 véhicules par jour, données TMJA TV (Trafic Moyen Journalier Annuel tous véhicules) recueillies sur les stations situées de part et d'autre du Pont sur la Vienne.

La RN151 (Châteauroux – Bourges - La Charité-sur-Loire):

Cet itinéraire se caractérise par un trafic grandissant (entre les années 2006 et 2007, on peut constater une augmentation du TMJA variant de 2% à 17%, suivant les sections) et une proportion de poids lourds relativement importante, majoritairement supérieure à 10% en 2006, avec des pointes avoisinant les 30%.

La RN21 (Limoges – Périgueux – Agen – Lectoure) :

Cet itinéraire se caractérise par un trafic stagnant depuis ces deux dernières années.





L'insécurité routière

Synthèse des accidents corporels sur le réseau DIR Centre-Ouest
(valeurs 2006-2007)

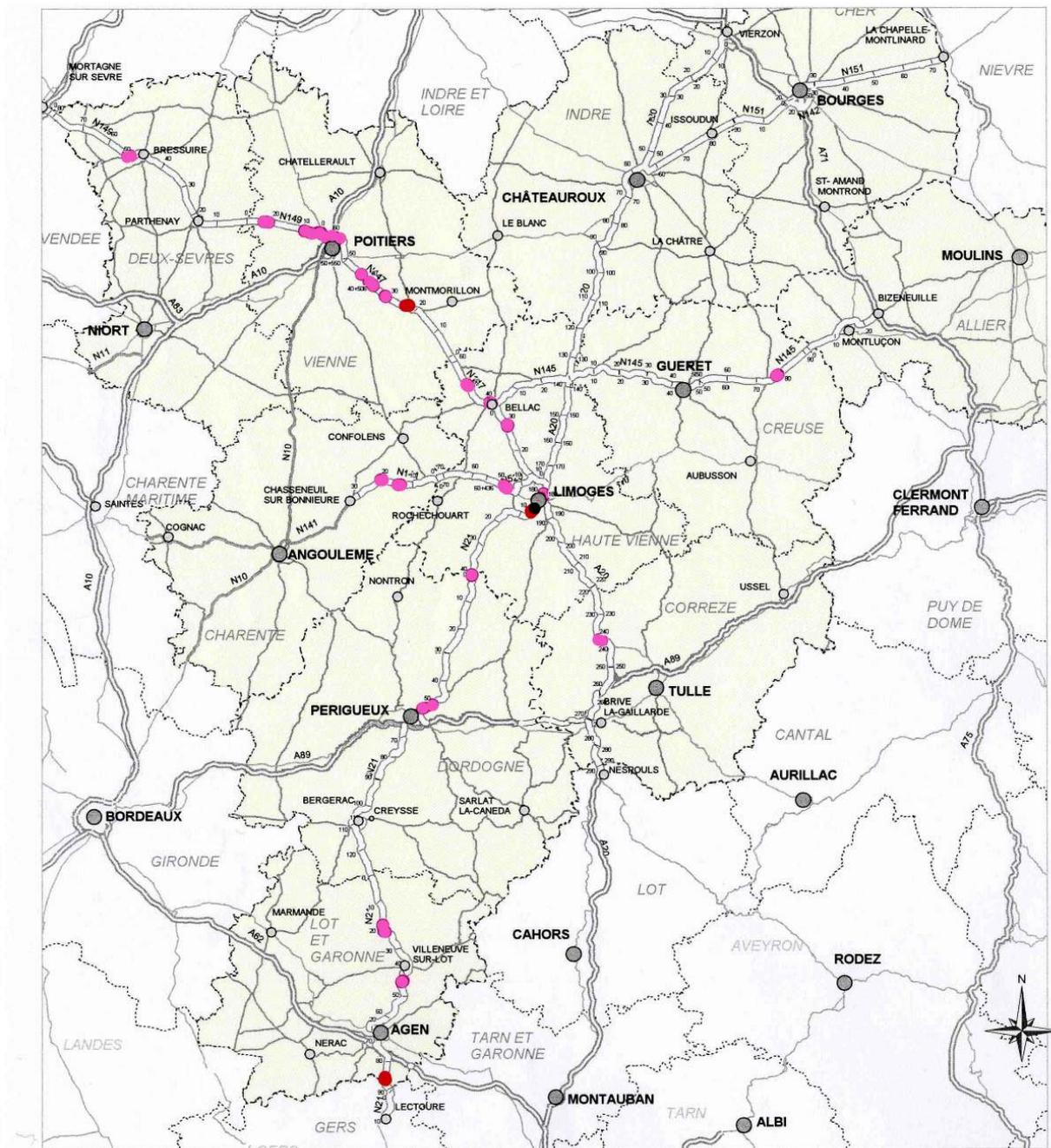
Départements	Nombres d'accidents	Dont mortels	Nombres de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés
Allier	3	0	0	3	1
Charente	5	3	3	5	0
Cher	10	2	2	5	7
Corrèze	11	3	4	6	6
Creuse	15	6	9	14	1
Dordogne	40	5	6	44	18
Indre	21	1	2	17	21
Lot-et-Garonne	26	4	4	14	26
Deux-Sèvres	11	1	1	18	0
Vienne	26	3	5	13	22
Haute-Vienne	104	8	8	49	94
TOTAL	272	36	44	188	196

sources : SPT/BIERS

La DIR ne dispose pas du recul suffisant pour tirer des enseignements dans ce domaine.

Des échanges de données avec les observatoires départementaux de la sécurité routière au sein des DDE ainsi que l'analyse des procès-verbaux d'accidents vont permettre d'accroître la connaissance du service en matière d'accidentologie. Outre le contrôle de sécurité des projets d'infrastructures mis en place jusqu'à la phase de mise en service et la démarche "sécurité des usagers sur les routes existantes" (SURE) consistant à identifier des actions d'amélioration de la sécurité, une nouvelle démarche, l'inspection de sécurité routière des itinéraires" (ISRI), se met en place au sein des DIR. Il s'agit de développer une "vigilance sécurité" sur la route par un personnel qualifié à cet effet, visant à se rapprocher du regard de l'utilisateur et à détecter les situations anormales ou perturbantes.

Zones d'accumulations d'accidents 2001-2005 (ZAAC)



CETE DU SUD-OUEST
EDITION CARTEN
27/09/2007
Echelle : 10 km

Les ZAAC ont été calculées à partir des fichiers accidents disponibles.
Elles ont été calculées à l'aide du module Sicre-Application associé au logiciel Visage

Les ZAAC concernant les départements du CHER, de l'INDRE et de l'ALLIER
n'apparaissent pas sur cette carte

ZAAC NIVEAU 1	
ZAAC NIVEAU 2	
ZAAC NIVEAU 3	

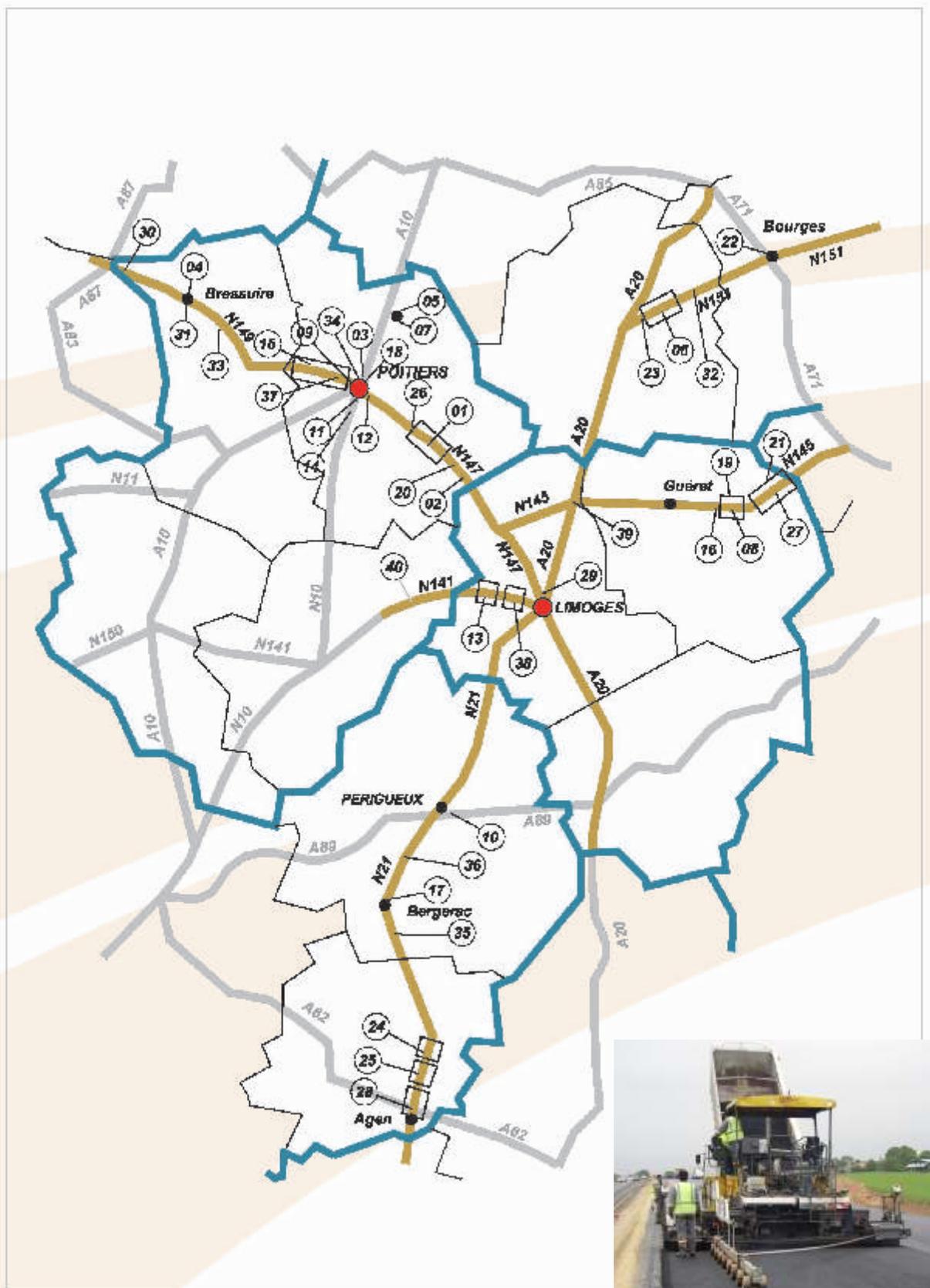


Opérations d'investissement 2007

Opérations en cours d'étude ou de travaux lors du démarrage de la DIR.

Voie	Département	Intitulé de l'opération	Montant (K€)	N°
Autoroute A20				
A20	Haute-Vienne	Aménagement de l'échangeur de la Croisière	27 000	39
Route Centre-Europe – Atlantique : Bellac – la Croisière – Monthuçon				
145	Creuse	Passage supérieur échangeur desserte aire de service de Parsac	2 500	19
145		Aménagement section Parsac – Gouzon	35 000	08
145		Aire de pesée PL sur la section Rd990 – Gouzon	215	16
145		Mise à 2x2 voies Gouzon – Lamais	79 000	27
145		Aménagement de l'aire de repos de Nouhant	1 000	21
Route Centre-Europe – Atlantique : Liaison Autoroute – Rn141				
520	Haute-Vienne	Doublement et refonte de l'échangeur de Grossereix	55 000	29
Route Centre-Europe – Atlantique : Limoges – Chabonais				
141	Haute-Vienne	Aménagement la Barre – le Breuil	50 000	38
141		Aménagement les Séguines – la Barre	33 500	13
Limoges – Poitiers – Cholet				
147	Vienne	Aménagement du carrefour avec la Rd10 à Lathus	1 200	02
147		Aménagement carrefour avec Rd729 à Moulismes	1 400	20
147		Aménagement Lhommaizé – Lussac	127 600	01
147		Déviations de Fleuré	42 780	26
147		Déviations de Mignaloux-Beauvoir	55 000	12
147		Doublement au droit de Migné-Auxances	2 100	09
149		Aménagement de la section Poitiers – la Ferrière-en-Parthenay	140 000	15
149		Aménagement du carrefour Rd43	686	37
149	Deux-Sèvres	Aménagement de toune à gauche Rd143 Amailloux	480	33
149		Aménagement demi échangeur déviation de Bressuire – Rd35	1 300	31
149		Passerelle piétons et cyclistes déviation de Bressuire	500	04
149		Aménagement toune à gauche Rd171 – la Chapelle-Largeaux	300	30
Limoges – Périgueux – Agen				
221	Dordogne	Aménagement Boulazac – Saint-Laurent-sur-Manoire	8 000	10
21		Déviations de Pont-Saint-Mamet – protection phonique	300	36
21		Déviations nord de Bergerac – section 2	25 230	17
21		Aménagement du carrefour Rd14	600	35
21	Lot-et-Garonne	Rectification des virages de Pujols	32 000	24
21		Déviations de St-Antoine-de-Ficalba	19 000	25
21		Aménagement Agen – St-Antoine-de-Ficalba	70 000	28
Châteauroux – Bourges – La Charité-sur-Loire				
151	Indre	Aménagement d'un carrefour à Montierchaume	350	23
151		Créneau de dépassement Neuvy-Pailloux – Montierchaume	5 400	06
151		Déviations d'Issoudun – 1ère et 2e phases	2 287	32
142	Cher	Aménagement paysager Rocade est de Bouuges	1 300	22

sources : SIR





Les missions de la DIR Centre-Ouest

La vocation de la DIR Centre-Ouest est de répondre aux objectifs fondamentaux d'une mission d'entretien, d'exploitation et de modernisation du réseau national structurant non concédé :

- Exploiter le réseau par grands itinéraires, en déployant des outils et des équipements d'exploitation adaptés aux attentes des usagers, en assurant la viabilité et la sécurité du réseau pour permettre aux usagers de se déplacer en toute sécurité.
- Entretien et améliorer le patrimoine, pour assurer un niveau de service aux usagers, en mettant en oeuvre des politiques de gestion et d'entretien cohérentes.
- Renforcer la sécurité des usagers par des actions d'aménagement du réseau et la mise en place de mesures d'exploitation.
- Réaliser les nouveaux projets dans le respect des objectifs fixés en terme de qualité, délais, coûts, en étroite cohérence avec les politiques de gestion et d'exploitation sous la maîtrise d'ouvrage des directions régionales de l'Équipement (DRE) et de leurs services de maîtrise d'ouvrage (SMO), le tout en veillant constamment à la sécurité des personnels intervenant sur le réseau.

La direction

La direction est constituée d'un directeur et de deux adjoints : l'un est chargé de l'exploitation et pilote les districts ; l'autre a en charge le développement, plus particulièrement pour l'ingénierie routière et la constitution du service.

Les services supports

Le secrétariat général assure le pilotage et l'organisation des activités support (ressources humaines, moyens financiers et matériel), en interne et en lien avec les centres support mutualisés (CSM) des DRE et DDE. Il est gestionnaire des crédits de fonctionnement.

Le service Qualité – Relations avec les Usagers assiste la direction dans son pilotage stratégique du service, avec la communication, la qualité, le contrôle de gestion et le développement durable.

L'entretien et l'exploitation de la route

Le service Politique et Techniques assure le pilotage de la filière : maîtrise d'ouvrage, assistance technique aux district, maîtrise d'oeuvre et pilotage des démarches de sécurité routière.

Les cinq districts, sous le pilotage direct du directeur en charge de l'exploitation, mettent en oeuvre cette politique et exploitent au quotidien le réseau. Ils sont les représentants de la DIR auprès des collectivités locales et des institutions départementales (Préfecture, DDE, SDIS ...).

L'ingénierie routière

Le service ingénierie routière est constitué essentiellement d'équipes projet assurant à la fois les études et le suivi des chantiers. Ils travaillent notamment pour le compte des SMO, majoritairement pour des opérations contribuant à moderniser le réseau de la DIR Centre-Ouest.

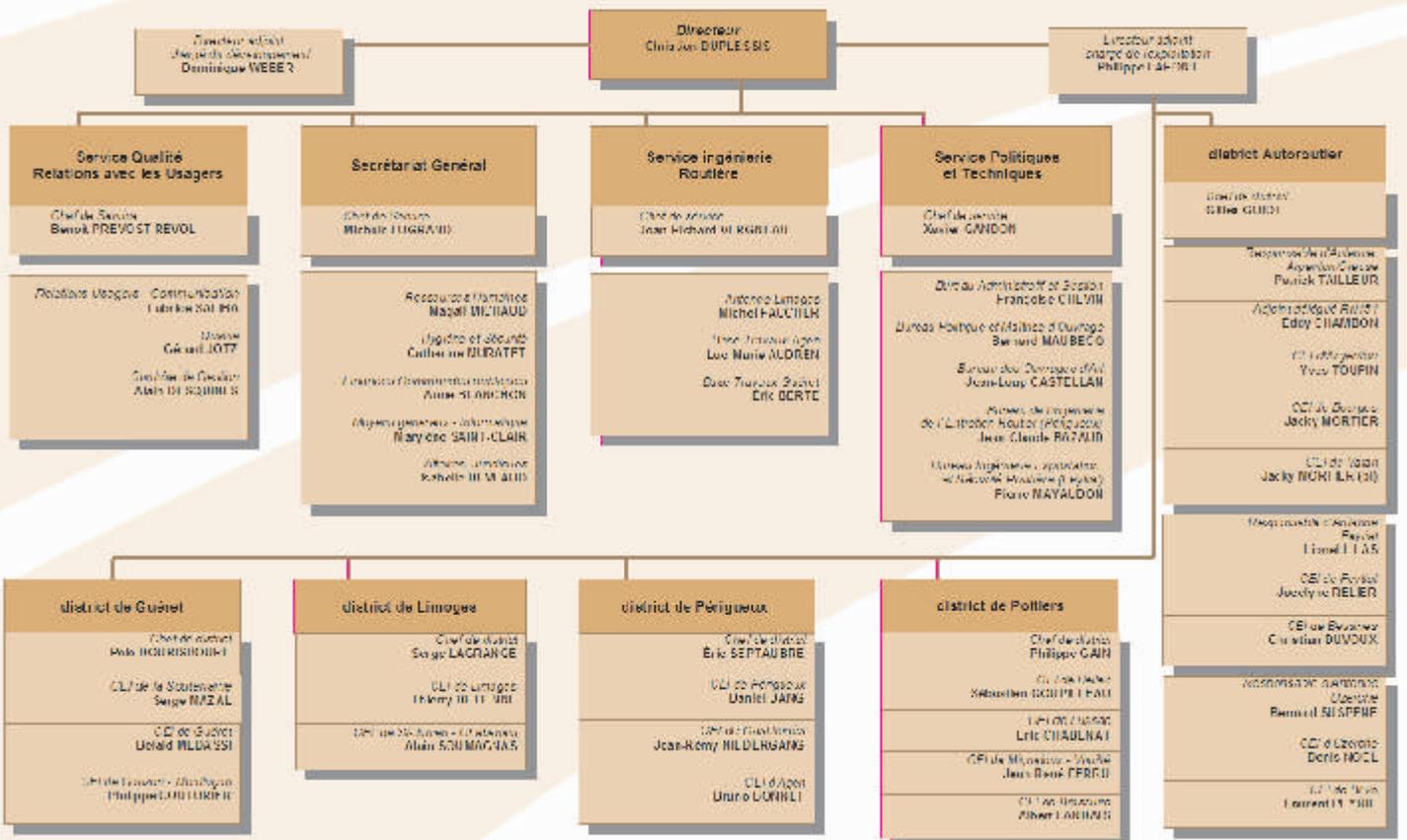
Les effectifs

La DIR Centre-Ouest dispose de 594 postes parmi lesquels :

- ☞ 10 cadres supérieurs
- ☞ 12 ingénieurs
- ☞ 4 attachés
- ☞ 44 contrôleurs
- ☞ 46 techniciens supérieurs
- ☞ 20 secrétaires administratifs
- ☞ 126 chefs d'équipes
- ☞ 279 agents d'exploitation
- ☞ 35 adjoints administratifs
- ☞ 14 dessinateurs
- ☞ 4 ouvriers des parcs et ateliers



Organigramme





Implantations de la DIR Centre-Ouest

Le réseau exploité par la direction interdépartementale des Routes Centre-Ouest est de 1141 km. Il s'étend sur 7 régions (principalement Limousin, Poitou-Charentes, Centre et Aquitaine mais aussi Auvergne, Midi-Pyrénées et Pays-de-la-Loire) et 13 départements (principalement Allier, Charente, Cher, Corrèze, Creuse, Dordogne, Indre, Lot-et-Garonne, Deux-Sèvres, Vienne, Haute-Vienne mais aussi Gers et Vendée).

Pour ce qui concerne l'entretien-exploitation, coeur du métier de la DIR Centre-Ouest, l'organisation et le dimensionnement retenus répondent aux objectifs généraux de la filière ainsi que des pratiques de surveillance et d'intervention sur le réseau.

L'organisation des cinq districts et de leurs centres d'entretien et d'intervention (CEI) en matière d'exploitation tient compte des caractéristiques du réseau, ce qui permet de définir des niveaux de pratique adaptés à la taille des CEI et aux conditions locales de trafic (% PL, saisonnalité, etc.)

Les cinq districts couvrent entre 100 et 400 kilomètres, avec une répartition par itinéraire. Le plus important, le district autoroutier, est organisé en antennes qui couvrent entre 70 et 120 km d'autoroute ; l'antenne d'Argenton exploite également la Rn 151.

Il y a 19 CEI dont deux disposent de points d'appui et quatre sont aujourd'hui dédoublés. Leur nombre varie de 2 à 4 par antenne ou district hors autoroute, pour un kilométrage moyen de 30 à 60 km.

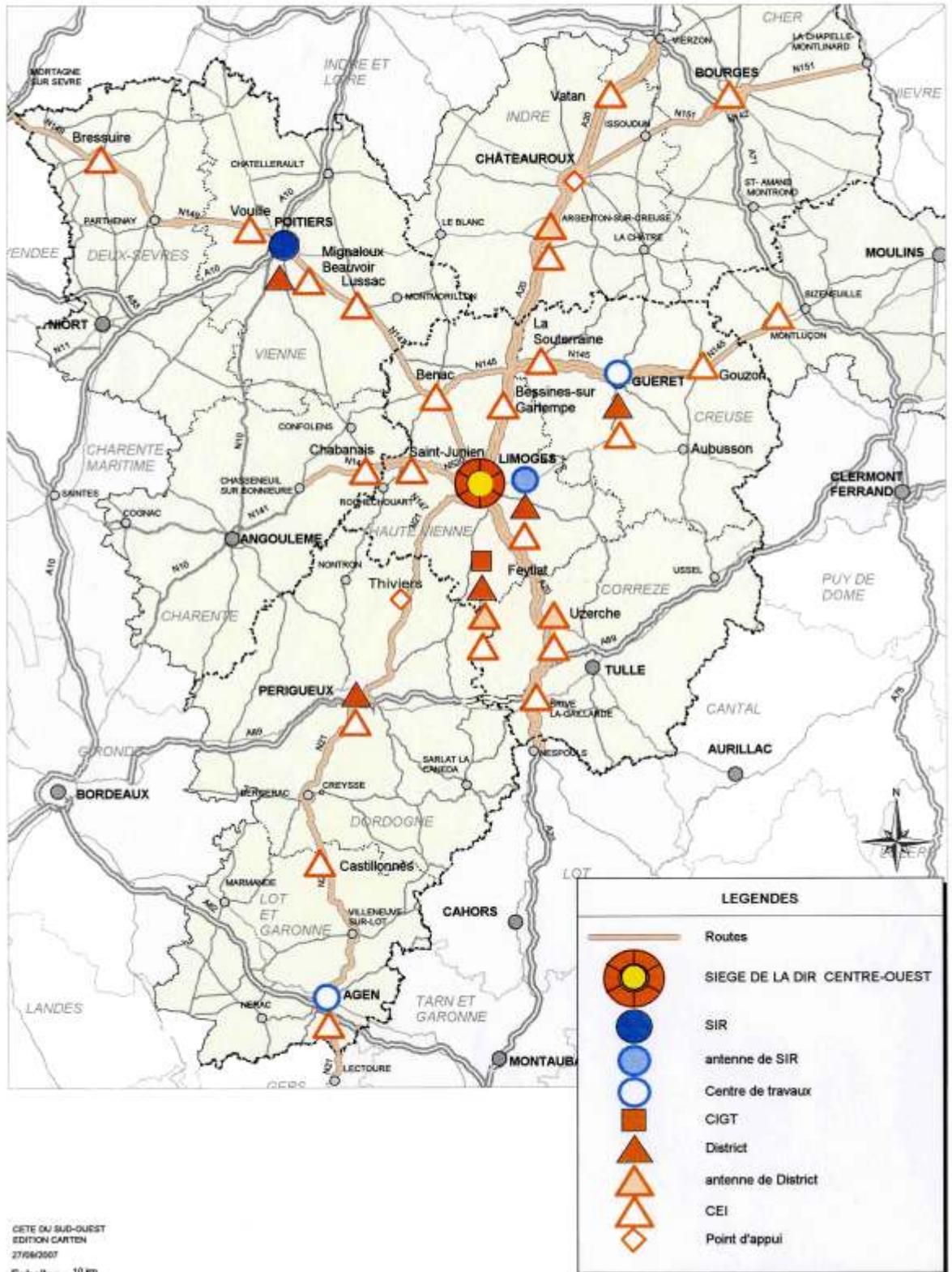
Le parc immobilier doit être modernisé par la construction de 8 CEI dans un souci de rationalisation et d'amélioration des conditions de travail.

En ingénierie routière, l'implantation des différentes unités s'est appuyée notamment sur :

- les zones où des travaux neufs sont en cours ou prévus d'être réalisés ;
- le positionnement des anciens services grands travaux dans les DDE.

Le maillage retenu permet de conserver des distances raisonnables vis-à-vis des zones de chantier. Il convient de noter le caractère temporaire des bases travaux d'Agen et de Guéret qui sont chargées de terminer respectivement les opérations en cours en Dordogne et sur la Rn 145.

Les services déployés sur 11 départements





Organisation de l'entretien et de l'exploitation

L'organisation de l'entretien et de l'exploitation de la direction interdépartementale des Routes Centre-Ouest répond aux enjeux suivants:

- développer une gestion patrimoniale qui permette d'optimiser l'utilisation des moyens;
- assurer une gestion par itinéraire en développant l'information et la sécurité des usagers.

Pour cela, la DIR Centre-Ouest s'appuie sur les services suivants :

- le service Politique et Techniques (SPT) qui inclut le centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) de l'autoroute A20
- un ensemble de 5 districts, 19 centres d'entretien et d'intervention (CEI) et 2 points d'appui pour le pilotage local et les interventions opérationnelles.

Le SPT est un service qui :

- fixe les niveaux de service et de pratiques et en élabore les cadres d'interventions : dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH), plan de gestion de trafic, plans de coupures ;
- élabore la programmation technique et financière des travaux, pilote la répartition des moyens et la définition des matériels ;
- réalise les études globales d'entretien, les études de trafic et de sécurité et diffuse la doctrine technique ;
- assure la connaissance du patrimoine ;
- assure une veille (gestion du trafic en temps réel, surveillance météo), diffuse l'information routière et participe à la gestion de crise.

Les districts gèrent chacun un ou plusieurs itinéraires principaux et leurs territoires d'intervention tiennent compte de la continuité de l'itinéraire pour une qualité homogène d'entretien et d'exploitation.

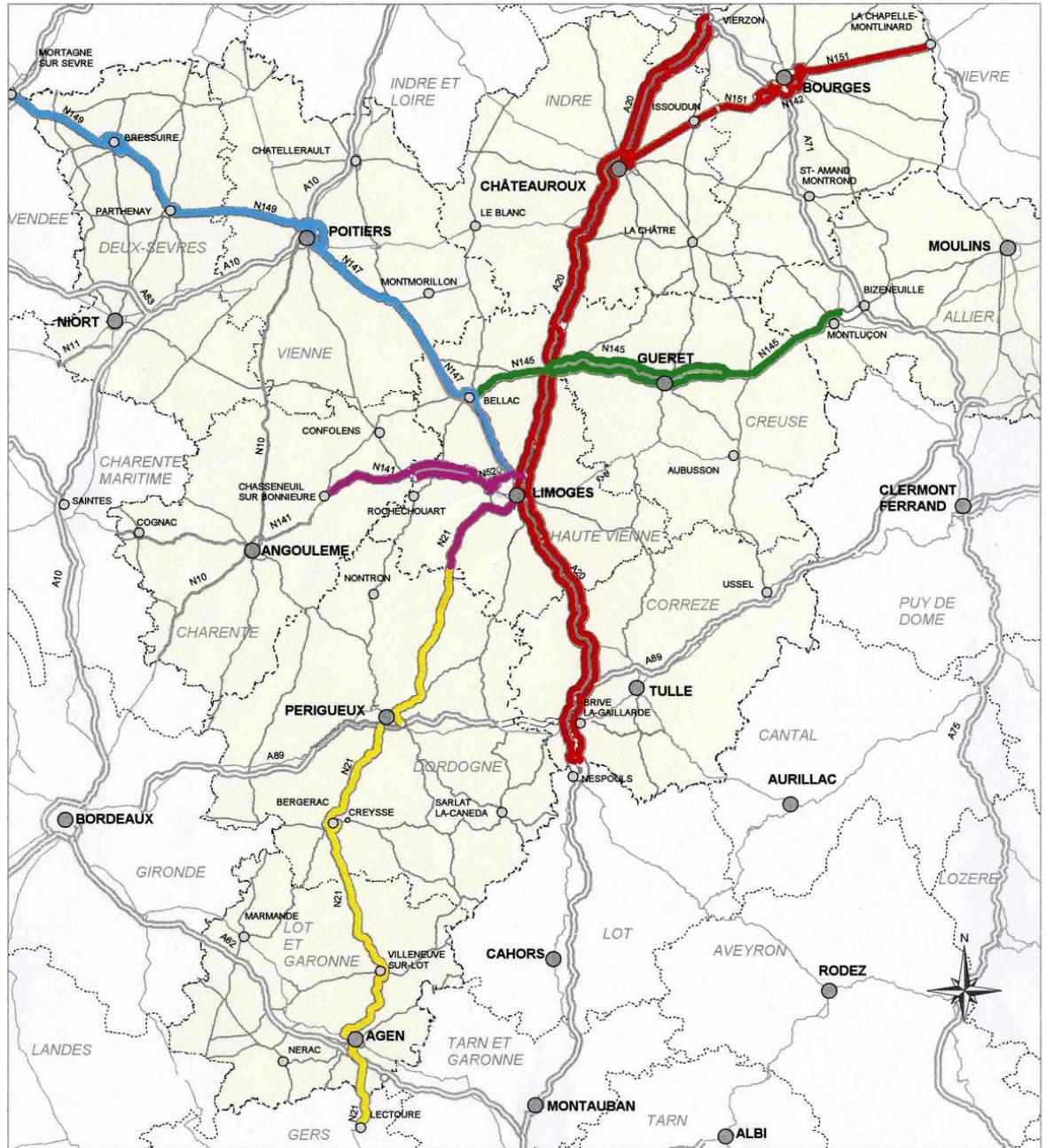
Chaque district :

- contribue à la programmation des travaux et aux études d'entretien et de sécurité et organise les chantiers ;
- assure la gestion domaniale de proximité et la conservation du patrimoine ;
- organise le service hivernal et les interventions de sécurité ;
- intervient, selon l'ampleur de l'événement, en gestion de crise en relais des équipes d'intervention auprès du DDE, relais technique auprès du préfet, et participe à l'information des usagers de la route.

Au sein des districts, les CEI :

- maintiennent la viabilité du réseau et surveillent le patrimoine ;
- assurent en régie l'entretien courant et la mise en place du balisage des chantiers ;
- assurent la surveillance des travaux d'entretien et de maintenance des occupants du domaine ou des entreprises ;
- assurent les interventions de sécurité en appui des forces de l'ordre.

Les districts de la DIR Centre-Ouest



DISTRICTS de la DIRCO	
DISTRICT AUTOROUTIER	
DISTRICT GUERET	
DISTRICT LIMOGES	
DISTRICT PERIGUEUX	
DISTRICT POITIERS	

**direction
interdépartementale
des Routes
Centre-Ouest**

bureaux :
42 avenue des Bénédictins
87000 Limoges
adresse postale :
22 rue des Pénitents-
Blancs
87032 Limoges Cedex
téléphone:
05 87 50 60 00
télécopie :
05 87 50 60 49
courriel :
DIR-Centre-Ouest
@developpement-
durable.gouv.fr
internet :
www.DirCentreOuest.fr