

DIR Atlantique

Rapport d'activité

2014



Le mot du directeur



Le rapport d'activité 2014 présente le réseau de la DIR Atlantique, son organisation et illustre les faits marquants de l'année écoulée.

La route est un sujet où les attentes sont fortes, tant en matière de fluidité du trafic, de viabilité hivernale, de sécurité routière que de développement et de modernisation du réseau. Nous avons la volonté de contribuer à la satisfaction de ces attentes.

Nos objectifs ambitieux ont été atteints, tant les objectifs d'amélioration continue que nous nous sommes fixés que les objectifs de production d'études, de travaux ou de mise en service d'opérations fixés par nos donneurs d'ordre.

Aucun fait n'est venu remettre en cause le service. Bien au contraire face aux difficultés, le service sait réagir avec efficacité. Pour illustrer ce propos, considérons les difficultés de force majeure qui ont affecté la liaison vers l'Espagne, qui ont obligé à engager des travaux importants et à réguler le trafic pendant quelques mois. Je veux souligner ici les capacités de mobilisation des agents du service, qui ont su faire preuve dans la gestion de ce dossier de réactivité, de compétence et de professionnalisme.

Ainsi la notion de service public prend tout son sens. Partout sur le réseau de la DIR Atlantique, tant en Aquitaine qu'en Poitou-Charentes, les routes ont été correctement entretenues, exploitées, modernisées. Le service pour les usagers reste notre raison d'être et c'est dans cet état d'esprit que la DIR Atlantique engage l'année 2015 : être à l'écoute et œuvrer pour l'amélioration continue de nos prestations.

Ce rapport d'activité est publié dès janvier simultanément aux objectifs généraux 2015, preuve de la bonne continuité des actions du service.

Jacques LE MESTRES

Directeur interdépartemental des routes ATLANTIQUE

Sommaire

• Fonctions support.....	3
• Organigramme et effectifs.....	4
• Réseau et implantations.....	5
• RN134 Traitement de risques naturels.....	6
• RN10 Mise à 2 fois 2 voies Reignac-Chevanceaux.....	7
• RN10 Concertation pour la mise en sécurité.....	7
• RN10 Mansle-Tourriers.....	7
• Amélioration de la sécurité des agents et des usagers sur la RN10.	8
• A63 Aménagement de l'aire des Gargails.....	8
• Faucheur sous glissière.....	9
• Mise aux normes des dispositifs d'assainissement.....	9
• RN141 Confortement en urgence d'un pont sur la Nouère..	10
• RN11 Réparation de chaussée et travaux de sécurisation....	10
• A630 Mise à 2 fois 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux	11
• Équipements très spéciaux pour la viabilité hivernale.....	12
• Action commune DIRA-ASF-ATLANDES.....	12
• Réhabilitation du CEI de Lormont.....	13
• Alienor 2 Mise en place de PMV autour de la rocade de Bordeaux	13
• Sécurité des interventions d'urgence.....	14
• Données budgétaires.....	14
• Développement durable lutte contre les espèces invasives	15
• Management et amélioration continue.....	15

La DIR et ses missions

La DIR Atlantique est une des onze directions interdépartementales des routes créées en 2006 et qui, dans le cadre de la loi de décentralisation du 13 août 2004, constituent les nouveaux services routiers de l'État.

Les DIR ont compétence pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national non concédé constitué de 9 000 km de routes nationales et de 2 800 km d'autoroutes ainsi que pour l'ingénierie nécessaire à la modernisation de ce réseau.

Service déconcentré du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, la DIR Atlantique est placée sous l'autorité du préfet coordonnateur des itinéraires routiers Atlantique, préfet de région Aquitaine et de la Gironde. En charge d'un réseau d'une longueur de 635 km sur les régions Aquitaine et Poitou-Charentes, ses principales missions sont les suivantes :

- **Exploitation, surveillance, viabilité hivernale, gestion du patrimoine et information des usagers.**
- **Entretien de la chaussée, de ses abords, des ouvrages d'art et des équipements de la route.**
- **Ingénierie des opérations de modernisation du réseau pour le compte des DREAL Aquitaine et Poitou-Charentes.**

Formation, concours et examens

journées stagiaire par macrograde et domaine

	Entretien et Exploitation de la route	Technique routière Ouvrages d'art	Sécurité routière Gestion de trafic	Activités supports	Préparation examens et concours Post-concours	Total
A	35	37	3	45	3	123
B	81	100	13	159	85	438
C	1	18	/	40	25	84
C exp	553	20	10	205	238	1 026
OPA	41	/	9	20	/	70
Total	711	175	35	469	351	1 741

Parmi les formations organisées en 2014 dans le domaine entretien et exploitation de la route, un nombre important fait l'objet d'une validation des acquis permettant la délivrance des autorisations et habilitations nécessaires à l'exercice des missions en toute sécurité. Ces autorisations, dont la durée de validité est établie en Comité Hygiène Sécurité et Conditions de Travail, nécessitent des formations initiales et des recyclages

périodiques. Afin d'améliorer la planification de ces cessions de recyclage, les unités en charge de la prévention et de la formation travaillent depuis cette année aux conditions d'utilisation de PISTACHES : Programme Informatique de Suivi et de Traitement des Autorisations de Conduite, Habilitations et Équipements de Sécurité.

Cet outil de gestion informatique, lié à la sécurité et la prévention, permet de renseigner et d'actualiser, pour chaque agent, les informations nécessaires à la délivrance des autorisations et habilitations ; il comporte notamment les mentions relatives aux formations suivies dans le domaine de la prévention (premiers secours, utilisation des extincteurs, gestes et postures, etc.), aux permis de conduire, aux visites médicales, aux habilitations électriques, aux ACES (autorisation à la conduite d'engin en sécurité) et CACES (certificat d'aptitude à la conduite d'engin en sécurité). À terme, l'outil PISTACHES permettra également la gestion et la programmation des équipements de protection individuelle (EPI).

Élections professionnelles

Le jeudi 4 décembre 2014 se sont déroulées les élections professionnelles au sein des 3 fonctions publiques en vue du renouvellement des différentes instances de concertation.

Au regard des personnels représentés au sein du service, la DIR Atlantique a été concernée par 13 scrutins :

- les comités techniques ministériel (CTM) et de proximité (CT),
- les commissions administratives paritaires (CAP) nationales des 5 corps à gestion centralisée,
- la commission consultative paritaire (CCP) nationale des personnels non titulaires et agents Berkani,
- la CAP nationale des dessinateurs,
- les CAP locale et nationale des adjoints administratifs,
- la CAP locale des personnels d'exploitation,
- la commission consultative des ouvriers des parcs et ateliers (OPA).

Afin de favoriser au maximum le vote à l'urne, la DIR Atlantique a ouvert 13 lieux de vote de Couhé à Bedous. Les taux de participation ont été élevés : on peut notamment retenir le taux de 85 % de votants pour le scrutin relatif au comité technique dont les résultats en nombre de sièges sont les suivants : Force Ouvrière 4 sièges, CGT 4 sièges et CFDT/UNSA 2 sièges.

L'organisation de ces scrutins a fortement mobilisé l'unité Management et Pilotage des Ressources Humaines à compter de l'été 2014, ainsi que les districts et CEI dans lesquels ont été ouvertes les sections de vote. L'encadrement et les représentants du personnel ont activement participé à l'ensemble des actions nécessaires au bon déroulement du vote et du dépouillement.



Modernisation et sécurisation des outils informatiques

Du poste de travail de chaque agent jusqu'au réseau de données, c'est l'ensemble de l'environnement bureautique qui a évolué en 2014 vers plus de sécurité : la migration de MOREA vers le RIE (Réseau Interministériel de l'État) a démarré et s'achèvera en 2015 ; ce réseau permettra à terme d'interconnecter toutes les administrations. Des serveurs de données ont été mis en place dans l'ensemble des sites de la DIR Atlantique ; ces serveurs, qui constituent un espace de travail où sont stockés les fichiers liés à la production collective ou individuelle, permettent notamment d'améliorer la continuité de service et la sécurisation des données. Enfin, le passage à Windows7 est effectif pour près des deux tiers des postes informatiques et doit être finalisé en 2015.

Organigramme et effectifs

Direction

Organigramme au 1er janvier 2015

Conseil de gestion et modernisation (CGM)
Communication, relations avec les usagers (CRU)

Secrétariat Général (SG)

Management et pilotage des ressources humaines (MPRH)
Développement des compétences (DC)
Contrôle financier et gestion budgétaires (CFGB)
Prévention (P)
Moyens généraux et informatique (MGI)

Mission Maîtrises d'Ouvrages (MiMO)

Chargés de Maîtrises d'Ouvrages
Assistance opérations (AO)
Juridique et contentieux (JC)
Commande publique et gestion budgétaire (CPGB)

Service d'Ingénierie pour l'Exploitation et l'Entretien de la Route (SIEER)

Gestion des matériels (GM)
Entretien du patrimoine routier (EPR)
Exploitation et sécurité routière (ESR)
Ouvrages d'art (OA)

Centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT)
Division Transport du CRICR Sud Ouest (DT)

Service d'Ingénierie Routière Aquitaine (SIRA)

Équipes projet (Bordeaux)
Équipe projet (Pau)

Service d'Ingénierie Routière Poitou-Charentes (SIRPC)

Bureau administratif
Équipes projet



District d'Angoulême

CEI de Couhé
CEI de Mansle-Ruffec
CEI d'Angoulême
CEI de Montlieu



District de Saintes

CEI de Cognac
CEI de Saintes
CEI de La Rochelle
Point d'appui de Mauzé



District de Gironde

CEI de Lormont
CEI de Villenave
CEI de Mios



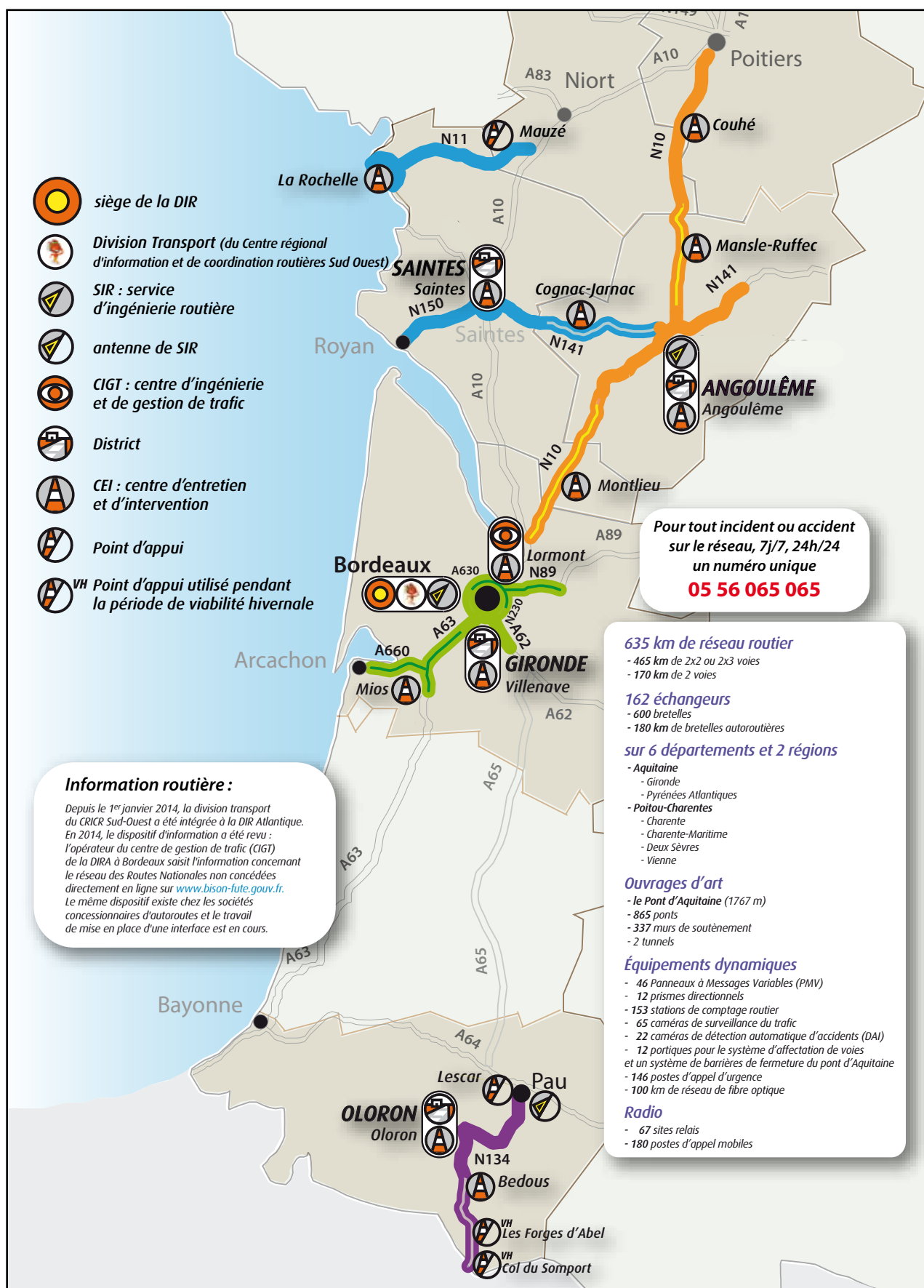
District d'Oloron

CEI d'Oloron
Point d'appui de Lescar
CEI de Bedous

	Direction	SG	MiMO	SIEER	SIRA	SIRPC	Districts				Total
							Angoulême	Saintes	Gironde	Oloron	
A	4	3	3	5	4	3	1	/	1	1	25
B	3	12	10	27	22	15	7	8	10	4	118
C	1	10	6	8	6	6	3	3	4	2	49
C exp	/	1	/	8	1	2	81	58	83	35	269
OPA	/	/	/	10	/	/	1	1	3	1	16
Total	8	26	19	58	33	26	93	70	101	43	477

Agents présents au 31 décembre 2014

Réseau et implantations



Pyrénées Atlantiques**RN134****Traitement de risques naturels**

Au delà des travaux d'entretien spécialisé et de grosses réparations réalisés tous les ans dans les domaines des ouvrages d'art et de la réduction de l'aléa "chutes de blocs", 2014 a été une année particulière compte-tenu d'événements exceptionnels à traiter en urgence dans des contextes compliqués de réglementation (travaux en sites Natura 2000, aux abords de monuments historiques, en cours d'eau de 1ère catégorie, etc.), de maintien de la circulation, d'enjeux diplomatiques forts et de techniques de confortement complexes.

Afin d'assurer la sécurité des usagers, la pérennité du patrimoine et le maintien de la viabilité de l'itinéraire, les travaux réalisés par la DIR Atlantique sur cet axe au cours de l'année 2014, tant pour faire face aux conséquences des événements survenus que dans le cadre de son programme annuel d'entretien spécialisé des ouvrages, ont représenté un montant de 2,8 millions d'euros

La déviation de Bedous*Travaux de confortement de la déviation de Bedous*

Le confortement du talus de remblai de la déviation de Bedous a été un chantier marquant de l'année 2014. Suite aux crues successives du gave d'Aspe, le lit du gave s'est déplacé d'environ 40 m vers la chaussée, poursuivant ainsi l'érosion de la berge en rive droite au point de menacer l'intégrité de la RN134.

Des travaux importants de confortement des berges ont été réalisés nécessitant la création d'un chenal de 200 m de long et l'utilisation de 1 700 tonnes d'enrochements pour protéger le talus routier.

Le pont sur le Belonce*Travaux dans le lit du Belonce*

Les crues du Belonce ont partiellement emporté le talus protégeant les murs en retour et une culée d'un pont permettant le franchissement de ce torrent par la RN134. Afin de stopper le phénomène d'érosion et de protéger les appuis menacés à court terme d'instabilité, des enrochements ont été posés.

Le Lacondre*Clouage du mur du Lacondre*

La rupture des ouvrages de soutènement et de la chaussée dans la zone dite du Lacondre a entraîné une fermeture de la RN134 pendant 4 mois à la circulation des poids-lourds. D'importants travaux de confortement ont été entrepris avec un objectif atteint de rétablir cette circulation avant le 31 juillet 2014.

Près de 3 600 m de clous, 1 000 m de micro-pieux et 880 m de drains ont été réalisés pour un montant global de travaux de 2,4 millions d'euros. Parallèlement, un dispositif de surveillance a été mis en place pour mesurer le déplacement des versants montagneux au droit de la zone.

Le Somport*Éboulement du Somport*

Dans le même temps, un éboulement impressionnant a eu lieu sur la RN1134 à 300 m de l'entrée du tunnel du Somport. Pour conforter la falaise en cours d'effondrement, le minage d'une barre rocheuse de 260 m³ menaçant de s'effondrer sur la route a été réalisé, suivi de la mise en place de parades par voie acrobatique.

Construction d'un ouvrage d'art



Les travaux de mise à 2 fois 2 voies de la RN10 entre Chevanceaux et Reignac se poursuivent. L'opération, qui consiste en un tracé neuf de 11,3 km comportant 3 échangeurs et une aire de repos, est divisée en deux sections.

Sur la section Nord, les 3 passages supérieurs, les 2 passages inférieurs et les premiers rétablissements ont été construits en 2014 tandis que la réalisation des terrassements, de l'assainissement et des chaussées sera engagée dès le début 2015.

Sur la section Sud, les terrains ont été décapés et défrichés et la construction des quatre ouvrages d'art va commencer en 2015.

L'opération de sécurisation de la RN10 dans la Vienne, sous maîtrise d'ouvrage de la DIR Atlantique, porte sur :

- la suppression ou la dénivellation de 6 carrefours à niveau et la mise en place d'itinéraires de substitution,
- la mise à 2 fois 2 voies de la section d'environ 1 km aujourd'hui à 2 fois 1 voies au droit de Croutelle,
- des actions de mises aux normes environnementales.

Au regard du montant de l'opération, une concertation au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme a été organisée du 12 novembre au 12 décembre 2014. Elle avait pour but de consulter le public et de recueillir ses observations sur les variantes présentées dans le dossier de concertation. Elle constitue la première étape formelle d'association du public.

Informés par voie de presse et par des affichages placés le long de la RN10, les citoyens ont pu apporter leurs observations par écrit dans des registres mis à disposition en mairie mais aussi sur une adresse internet créée spécialement pour l'occasion.



Les informations étaient disponibles sur une page dédiée du site internet de la DIR Atlantique et 3 réunions publiques sur site ont été organisées, donnant lieu à des échanges fructueux.

Le bilan tiré de cette concertation permettra de mettre au point en 2015 le projet qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique.

Construction d'un ouvrage d'art sous circulation



Les travaux de sécurisation de la RN10 entre Mansle et Tourriers consistent principalement à fermer des carrefours plans et à créer des ouvrages de franchissement, des bretelles d'entrée et de sortie, ainsi que des voies de rétablissement. Dans ce cadre, un passage supérieur enjambant la RN10 a été construit en 2014, avec pour contrainte principale de maintenir la RN10 en exploitation sans limitation de gabarit pendant toute la durée du chantier. Après réalisation des 3 piles en béton armé, le coffrage du tablier a été monté pour chacune des travées alors que la circulation était basculée sur la chaussée opposée.

Le ferrailage installé, le béton a été coulé en une journée et, une fois la résistance du béton suffisante, le tablier a été mis en précontrainte. De nouveaux basculements de circulation ont permis de démonter le coffrage. Puis, le tablier qui reposait sur des appuis provisoires surélevés a été abaissé à l'aide de vérins afin de le positionner sur ses appuis définitifs.

Charente / Vienne**Amélioration de la sécurité des agents et des usagers sur la RN10**

L'année 2014 a vu la mise en oeuvre de trois actions emblématiques et concrètes, visant à améliorer la sécurité des usagers de la RN10 et des agents en charge de son exploitation.

La première a consisté à implanter des barrettes sonores, protubérances de résine placées sur les bandes de marquage permettant d'alerter les usagers lorsqu'ils commettent des écarts de trajectoire. Près de 80 km de réseau ont été équipés pour un montant de 114 000 euros.

La deuxième action importante menée en faveur de la sécurité a été de créer et d'élargir des bandes d'arrêt d'urgence trop étroites sur le secteur de la commune de Croutelle (Vienne). Deux des quatre zones identifiées comme problématiques ont pu être traitées en 2014 pour un montant de 220 000 euros et permettent d'améliorer les conditions de sécurité des usagers en détresse et des agents en intervention. Les deux autres zones seront traitées en 2015.

La DIR Atlantique a enfin installé en toute fin d'année trois nouveaux panneaux à messages variables (PMV) autour l'agglomération d'Angoulême. Ils permettront l'affichage d'informations d'exploitation classiques (chantiers, bouchons, messages de sécurité, etc.) mais également l'activation de la maille de contournement Ouest de l'agglomération via la RD1000 en cas de blocage majeur de la rocade Est.

Pour être totalement opérationnel, le dispositif a été complété par la pose de panneaux de jalonnement, dits «itinéraire S», sur le réseau routier départemental.



*Croutelle :
accotement avant travaux*



*Croutelle :
accotement après travaux*

Gironde**A63****Aménagement de l'aire des Gargails**

La surface est décapée



La signalisation est implantée

L'aménagement de l'aire des Gargails sur l'A63 au sud de Bordeaux a permis de porter sa capacité de stationnement PL de 20 à 100 places tout en restant dans la même emprise foncière. D'un montant de 4 millions d'euros, cette opération a également permis la mise aux normes environnementales, notamment au regard de la loi sur l'eau. La présence sur le site d'espèces végétales protégées rares en Aquitaine et la proximité d'un plan d'eau constituant une entité d'enjeu écologique majeur ont engendré sur le projet des préconisations environnementales très fortes. De même, pour garantir le respect de l'environnement durant la phase chantier, celui-ci a été conduit avec l'assistance d'un écologue.

Cinq mois de travaux ont été nécessaires pour réaliser les aires de stationnement PL et VL dont les surfaces sont respectivement de 15 400 m² et de 3 000 m², le merlon paysager qui sépare les deux parkings et un bief de confinement permettant de traiter la pollution chronique comme une éventuelle pollution accidentelle. L'aire a été inaugurée le 11 juillet 2014 et les derniers travaux vont débuter dès le début de l'année 2015. En effet, afin de remplacer celles existantes, de nouvelles installations sanitaires vont être construites avec la nécessité d'être pleinement opérationnelles avant la période des migrations estivales.

Faucheuse sous glissière

La volonté d'entretenir son réseau et ses dépendances en respectant la biodiversité et l'environnement a conduit la DIR Atlantique à développer une politique de fauchage raisonné et d'utilisation limitée des produits phytosanitaires le long des routes.

Une solution alternative à l'utilisation de désherbant consiste à utiliser une faucheuse sous glissière qui permet de couper la végétation qui se développe naturellement le long des routes, sous les glissières notamment.

Dès 2012, une première faucheuse sous glissière avait été testée en vue de se doter d'un matériel adapté et suffisamment efficace.

Une seconde faucheuse, plus performante que la première, a été acquise en 2013 afin de pouvoir étendre ce type de prestation aux 820 km du réseau de la DIRA.

Cette seconde faucheuse a été expérimentée sur la RN10, district d'Angoulême, avec un camion adapté aux petites vitesses et permettant une conduite à droite a priori plus pratique pour utiliser une faucheuse sous glissière. L'expérimentation se poursuit sur le district de Saintes, avec un tracteur, en vue de définir l'équipement idéal.

Une évaluation des résultats, visant à analyser les avantages et inconvénients des différents équipements, sera réalisée dès le début 2015 afin d'organiser la campagne annuelle de fauchage sous glissières sur le réseau de la DIR Atlantique.



Faucheuse sur tracteur



Faucheuse sur camion 4x4

Mise aux normes des dispositifs d'assainissement



Afin de limiter les impacts du réseau routier sur l'environnement, la DIR Atlantique s'efforce de mettre aux normes les dispositifs d'assainissement des plate-formes routières, des aires de service et des aires de repos. Ces installations visent essentiellement à recueillir toutes les eaux pluviales dans des dispositifs de collecte étanches puis à les traiter dans des bassins permettant tout à la fois :

- de réguler le débit de rejet dans le milieu naturel,
- de traiter la pollution chronique,
- d'empêcher la dispersion d'une éventuelle pollution accidentelle.

La mise aux normes est systématique lors d'opérations de modernisation du réseau comme la mise à 2 fois 3 voies de la rocade de Bordeaux, l'aménagement de la RN10 entre Mansle et Tourriers, ou la mise à 2 fois 2 voies de la RN10 entre Reignac et Chevanceaux mais elle fait également l'objet d'opérations spécifiques, comme c'est le cas sur la RN11 à Epannes (Deux-Sèvres) dans un secteur très vulnérable où un projet d'un montant d'environ 3 millions d'euros est en cours d'étude afin de protéger la nappe phréatique du marais poitevin et un captage d'alimentation en eau potable.

Dans un même souci de mise aux normes et de protection des milieux naturels, des dispositifs autonomes de traitement des eaux usées domestiques ont été installés en 2014 sur les aires de service de Bédénac Est et Ouest. Situées sur la RN10 en Charente-Maritime, ces aires ne pouvaient être raccordées à aucun système d'assainissement collectif existant et ont donc été dotées chacune d'une véritable station d'épuration dimensionnée pour 120 équivalents-habitants et capable de traiter les rejets des sanitaires publics comme des camping-cars. La technique utilisée consiste à traiter les effluents par filtre à sable planté de roseaux avant rejet des eaux épurées dans le milieu naturel.

Charente**RN141****Confortement en urgence d'un pont sur la Nouère***Mise en place du confortement**Chantier sous alternat*

La RN141, dans sa section reliant Angoulême à Cognac, franchit au niveau d'Asnières-sur-Nouère (Charente) la vallée de la Nouère, affluent du fleuve Charente.

Un des ponceaux permettant ce franchissement, ouvrage maçonné à voûte en anse de panier datant de 1789, montrant des évolutions très rapides de ses désordres, une intervention d'urgence a été nécessaire afin de prévenir tout risque d'effondrement de l'ouvrage et afin d'assurer le maintien de la circulation sur cet axe pour les VL et les PL.

Une inspection de l'ouvrage conduite en commun avec le CEREMA le 3 septembre 2014 ayant décelé une forte accentuation des désordres, il a tout d'abord été envisagé de dévier la circulation des véhicules lourds, extrêmement agressive sur ce type d'ouvrage, pour une durée permettant d'étudier et de réaliser la réparation définitive de l'ouvrage.

Mais, face à l'impossibilité de trouver un itinéraire de déviation accepté par toutes les parties concernées, la décision a été prise avec la DDT de la Charente, qui a apporté son expertise pour l'application du code de l'environnement, de procéder à des travaux de confortement en urgence.

Ceux-ci ont consisté, pour un montant de 35 000 euros, à installer 3 buses PVC de 800 mm de diamètre dans l'ouvrage existant, à mettre en place des matériaux de blocage aux 2 extrémités avant de remblayer en béton ré-excavable tout le volume intérieur du ponceau.

Dès le 5 septembre, la mise en place d'un alternat par feux tricolores a permis de ne faire passer la circulation que sur le côté du pont qui était en moins mauvais état, tandis que l'ouvrage faisait l'objet d'une surveillance quotidienne. Les travaux ont été réalisés du 17 au 22 septembre et, le béton de remplissage ayant fait prise, la circulation a été rouverte dans les deux sens le 24 septembre.

Les études pour la réparation définitive du ponceau sont en cours.

Charente-Maritime**RN11****Réparation de chaussée et travaux de sécurisation**

La DIR Atlantique a réalisé entre septembre et novembre 2014 une importante opération de réparation de la RN11 au niveau de Saint-Sauveur-d'Aunis (Charente-Maritime) dans le sens La Rochelle-Niort. Pour un montant total de 2,2 millions d'euros, elle a permis la rectification de la chaussée, le renouvellement de la couche de roulement sur plus de 6 km et l'amélioration de la protection contre les obstacles latéraux en accotement comme en terre-plein central sur une longueur de 2,5 km.

Les travaux ont consisté à élargir la plate-forme entre les PR 17+670 et 15+280, afin de créer une bande dérasée de gauche, de décaler la chaussée vers le terre-plein central et de libérer l'accotement droit pour y installer une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur.

Le terre-plein central et l'accotement droit de cette première section ont été équipés de dispositifs de retenue dans le cadre du traitement des obstacles latéraux. Les fossés ont été busés au droit de l'échangeur de Saint-Sauveur-d'Aunis sur 320 mètres.

Pour terminer le chantier, la section a bénéficié d'un renouvellement de sa couche de roulement entre les PR 17+670 et 11+510, y compris sur les bretelles des deux échangeurs concernés.

Le chantier a été exécuté sous basculement de circulation par tronçons successifs et fermeture des bretelles des échangeurs.

*Création d'une bande dérasée à gauche*

Engagés début 2013, les travaux de mise à 2 fois 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux se sont poursuivis à un rythme soutenu durant l'année 2014.

Entre les échangeurs 15 et 13, les travaux de rive ont consisté à réaliser les travaux d'assainissement pour mettre aux normes l'infrastructure routière, à construire les protections acoustiques et à réhabiliter les chaussées ainsi que les dispositifs de retenue.

Faute d'emprise foncière suffisante pour réaliser uniquement des bassins à ciel ouvert, un dispositif de stockage souterrain a dû être mis en place en complément des deux bassins traditionnels. Des collecteurs, d'un diamètre variant entre 1 m et 1,80 m ont été posés sur une longueur d'un kilomètre sous les accotements. Une trentaine d'ouvrages, regards multifonctions préfabriqués d'un poids variant de 10 à 30 tonnes viennent compléter le dispositif. La présence de la nappe phréatique constitue une sujétion supplémentaire qui impose de lester les collecteurs et d'utiliser des pointes filtrantes de rabattement lors des travaux.



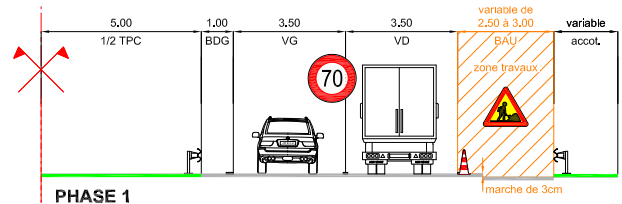
Collecteur d'assainissement enterré

Les écrans acoustiques, fondés sur des pieux, ont été construits soit en limite de la bande d'arrêt d'urgence soit en limite d'emprise le plus souvent sur des talus existants. Pour atteindre les objectifs d'atténuation du bruit, 3 600 m d'écrans ont été construits en complément des 1 200 m préexistants. Constitués de bois et de laine de roche, leur hauteur varie entre 3 et 6 m et ils sont recouverts d'un grillage de protection contre les tags.

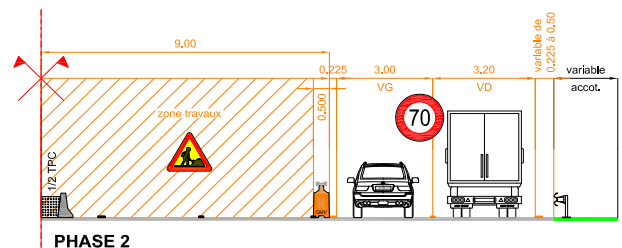


Réalisation d'écrans acoustiques

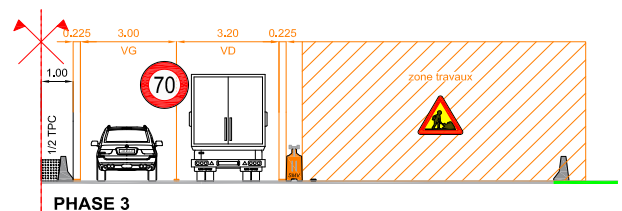
Entre les échangeurs 13 et 12, les travaux d'élargissement ont débuté en mars 2014 sur une longueur de 2 km. Comme pour les sections précédentes, tant pour assurer la sécurité des usagers et des intervenants que pour maintenir deux voies de circulation sur la rocade, le chantier a fait l'objet d'un phasage adapté.



Phase 1 : renforcement de la bande d'arrêt d'urgence existante pour lui permettre de recevoir la circulation temporaire des véhicules, notamment des poids lourds. Les travaux sont réalisés de nuit, l'exploitation restant à 2 fois 2 voies le jour.



Phase 2 : construction de la troisième voie sur le terre-plein central pré-existant, avec exploitation sur 2 fois 2 voies à profil réduit et vitesse limitée à 70km/h.



Phase 3 : travaux de rive (assainissement, chaussée, protections acoustiques, dispositifs de retenue, etc.) avec exploitation dans les mêmes conditions qu'en phase 2.

La mise en service à 2 fois 3 voies entre les échangeurs 15 et 13 est prévue au printemps 2015 et à l'été 2015 pour la section entre les échangeurs 13 et 12. Sur les deux années 2013 et 2014, 45 millions d'euros de travaux ont été réalisés dans le cadre de ce chantier.

Les études de projet de la section comprise entre les échangeurs 12 et 10, d'une longueur de 3 km, ont été réalisées en 2014 et la consultation des entreprises a été lancée en fin d'année avec l'objectif d'engager les travaux début 2015 pour une mise en service à l'horizon 2016.

En ce qui concerne la section comprise entre les échangeurs 4 à 10, la DIR Atlantique a poursuivi les études préalables et apporté son concours à la DREAL Aquitaine pour la concertation publique organisée au titre de l'article L300- 2 du code de l'urbanisme.

Gironde / Pyrénées-Atlantiques Équipements très spéciaux pour la viabilité hivernale

Fraise à neige

La DIR Atlantique a acquis en 2014 une fraise à neige pour le compte du district d'Oloron-Sainte-Marie. D'un coût de 280 000 euros, cet engin permet d'assurer le maintien de la viabilité hivernale sur la RN 134, et plus particulièrement sur la section entre les Forges d'Abel et le col du Somport situé à 1 632 m d'altitude. Il est composé d'un porteur d'une puissance de 340 CV avec 4 roues motrices directrices et d'une fraise équipée d'un tambour de largeur 2,60 m. Cette fraise conçue pour évacuer des neiges fraîches, humides, anciennes et tôlees, participe aux opérations de déneigement en évacuant les bourrelets de neige réalisés par les pousseurs, afin d'assurer le calibrage de la route. Elle peut également procéder directement à une ouverture de route.

Daisybell

Une cinquantaine de couloirs d'avalanches sont recensés en vallée d'Aspe dans les Pyrénées-Atlantiques. La RN 134 est directement exposée sur une dizaine de sites. Afin d'éviter des coupures durant la saison hivernale, la DIR Atlantique a fait réaliser une étude par l'ONF visant à comparer les différents dispositifs et équipements susceptibles d'améliorer la gestion des phénomènes avalancheux. Elle a conclu à l'opportunité d'acquérir un système de déclenchement à gaz hélicoptère dénommé « Daisybell », pour un montant de 100 000 euros. Ce système souple destiné à déclencher préventivement les avalanches sera mutualisé à l'achat et en fonctionnement avec les stations d'altitude des Pyrénées-Atlantiques.

Traitement par déverglaçant liquide du pont d'Aquitaine sur la rocade de Bordeaux

Pour le traitement du pont d'Aquitaine et de ses abords, il est nécessaire d'utiliser un autre fondant routier que le sel classique (chlorure de sodium) afin de ne pas corroder les parties métalliques de l'ouvrage. Ainsi, il est utilisé un produit sans chlore de type déverglaçant liquide qui nécessite un système particulier pour être mis en œuvre. En 2014, un nouvel appareil de répandage de 3 000 litres avec une largeur d'application de 5 m a été fabriqué et monté sur berce, permettant une meilleure maîtrise du dosage épandu avec notamment un asservissement à la vitesse. Cet appareil de répandage d'une valeur de 30 000 euros est une construction spéciale fabriquée sur mesure pour le compte de la DIR Atlantique.



Fraise à neige



Daisybell



Véhicule de répandage de déverglaçant

Gironde

Action commune DIRA-ASF-ATLANDES : sensibilisation des chauffeurs PL aux risques routiers



Échanges entre les chauffeurs et les agents

En prolongement de la semaine dédiée à la sécurité des agents aux abords des chantiers organisée chaque année sur son réseau, la DIRA a souhaité en 2014 engager une action différente visant à sensibiliser spécifiquement les chauffeurs de poids lourds.

L'axe A63 – Rcade de Bordeaux – RN10 – A10 concentre un

trafic poids lourds très important, de plus de 10 000 PL par jour en semaine.

Confrontés à la même problématique de sécurité pour les usagers et pour leurs agents, les trois exploitants de ce corridor routier ont décidé de mener simultanément une opération de sensibilisation auprès des chauffeurs de poids-lourds, pour mieux faire connaître et respecter le travail des agents intervenant sur la route.

Sur trois aires, situées sur l'A10 et l'A63, sur le secteur DIRA et sur celui d'Atlandes, le même jour, des personnels exploitants ont ainsi reçu, avec convivialité et pédagogie, les chauffeurs de poids lourds de passage avec lesquels ils ont pu parler de leurs métiers et de la sécurité.

La participation des chauffeurs a été parfois réservée, notamment en raison de la barrière de la langue, mais elle a permis des échanges toujours très intéressants.

Réhabilitation du CEI de Lormont



Michel Delpuech, Préfet de la région Aquitaine, Préfet coordinateur des itinéraires routiers, a inauguré ce CEI restructuré le 20 juin 2014 en présence des agents et de tous les acteurs de cette réalisation réussie : entreprises, prestataires et services de la DIR en charge de la conduite de l'opération.

Alienor 2

Mise en place de petits PMV autour de la rocade de Bordeaux

Intégrés au système informatique de gestion du trafic et de calcul des temps de parcours de la DIR Atlantique, ils délivreront début 2015 des informations très attendues par les usagers.



Sécurité des interventions d'urgence

Groupe de travail Interventions d'urgence suite à incidents ou accidents, sur route à chaussées séparées

Au cours des dernières années, lors d'interventions d'urgence, plusieurs accidents impliquant nos agents, nos véhicules ou nos engins se sont produits.

Dans le but de continuer à assurer la sécurité des usagers tout en renforçant celle de nos agents et après avis du CHSCT du 21 novembre 2013, un groupe de travail a été constitué afin d'établir un référentiel des interventions d'urgence liées à des incidents ou des accidents sur les routes à chaussées séparées.

Constitué de 16 personnes (formateurs QUAPODES, agents d'exploitation, chefs d'équipe, responsables d'astreinte, chef de district, conseiller de prévention et agents du service d'ingénierie pour l'exploitation et l'entretien de la route), ce groupe s'est mis au travail en janvier 2014.

Après avoir analysé les pratiques afin de consolider les modes opératoires existants à la DIR Atlantique, une première liste des équipements nécessaires à l'intérieur des véhicules d'urgence (fourgon des équipes d'intervention et véhicule du chef d'astreinte) a été dressée en juin 2014.



Fin 2014, après 8 réunions, les membres ont écrit 5 procédures reprenant la cinématique complète des interventions d'urgence depuis l'appel demandant l'intervention jusqu'au départ du site, une fois l'événement terminé.

Ont été traitées les interventions sur BAU, sur voie de droite et voie de gauche, avec bonne visibilité et visibilité réduite. Le groupe souhaite encore travailler sur les événements sur voie médiane, sur voie d'entrecroisement ainsi qu'à proximité des bretelles d'entrée et de sortie.

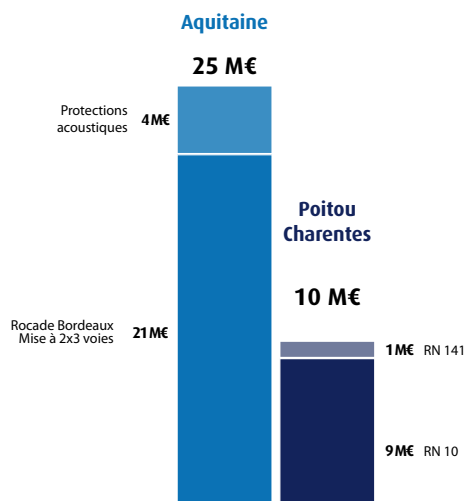
Toutes ces procédures doivent être présentées en CHSCT avant l'été 2015 puis, une fois validées par le directeur, présentées aux agents et intégrées au module de formation «signalisation temporaire» (QUAPODES).

Protocole d'interventions d'urgence en Gironde

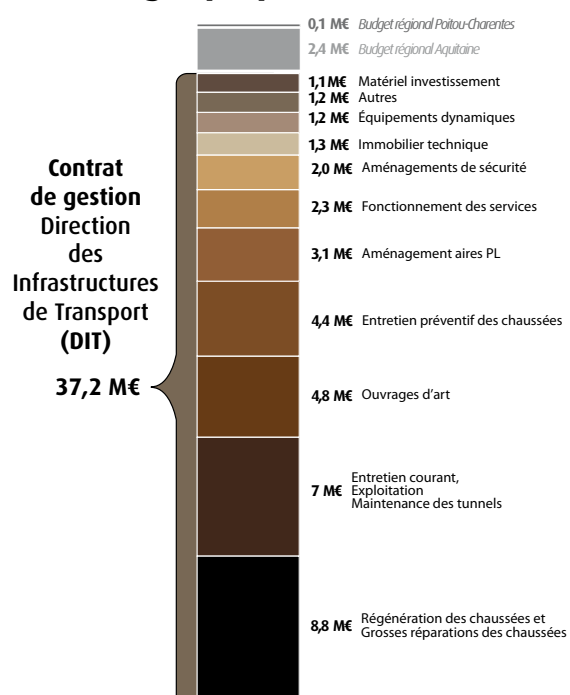
Par ailleurs, 2014 a permis d'engager une démarche de concertation avec tous les intervenants sur accident sur le réseau routier à chaussées séparées de la Gironde : exploitants, SDIS, forces de l'ordre. Un document explicitant les postures et positionnements des intervenants a été mis au point. Il devrait être validé en 2015.

Données budgétaires

Maîtrise d'oeuvre pour le compte des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)



Budget propre à la DIRA



Développement durable Lutte contre les espèces invasives

Pour votre sécurité

- Ne pas déloger les frelons.
- Ne pas provoquer de comportement agressif.
- Eviter les chocs et les vibrations du support du nid.
- Ne pas détruire un nid soi-même et www.dir-atlantique.fr.

Les nids sont d'entreposage des larves de taille au d'été, observer les lieux et leur environnement pour repérer les mouvements d'insectes révélant la présence d'un nid.



Détruire un nid à bon escient

- Procéder absolument à la destruction mécanique des nids.
- Ne pas détruire des nids au cours de la journée pour éviter les risques d'accident par piqûre.
- Utiliser du matériel de protection adéquat (protection des bras, lunettes, etc.).

Ce qu'il faut faire en cas de piqûre

- Intervenir le plus vite possible (sans presser pour éviter la dissémination du venin).
- Appliquer une source de chaleur (chaleur sèche ou chaude) pendant 2 à 3 minutes.
- Bien désinfecter (eau + savon - solution antiseptique).
- Prendre un anti-douleur (paracétamol) si la douleur est importante.

Consultez un médecin en cas :

- de piqûre au visage (nez, de la bouche ou de la gorge), à cause du risque de gêner la respiration par gonflement,
- de réaction locale importante qui dure plus de 24 heures,
- d'hypersensibilité immédiate au venin, notamment chez un sujet préalablement sensibilisé.

Hospitalisation en cas :

- de réaction allergique (choc anaphylactique, gonflement sévère avec fortes démangeaisons, gonflement visage, vertiges, pâleur, sensation de malaise, etc.).
- d'un nombre de piqûres supérieur à 20.

Références

- Rapport de la Mission interministérielle sur le frelon asiatique (MIFA) de l'automne 2010.
- Inventory national du patrimoine naturel (INPN)
- Direction Régionale de l'Environnement de l'Agriculture et de la Forêt d'Aquitaine (DREA)

Conduite à tenir face au frelon asiatique



(Vespa velutina nigritissima)

Comment détruire l'ambrosie ?

Les stratégies de lutte doivent être basées sur la prévention de la production de graines fertiles.

Les techniques manuelles :

- Intervenir sur la phase de germination avant le stade de la floraison pré :
- un bûchage avant gressage,
- un bûchage mécanique,
- un arrachage manuel avant la floraison,
- un traitement aux herbicides si nécessaire.



Les techniques mécaniques :

- Eviter de laisser des débris non après la réalisation des travaux en :
- nettoyage des printemps les bords de routes contaminés,
- surveillance des espèces invasives (grasses, annuelles, vivaces, etc.),
- nettoyage des petites surfaces avec du paillage ou de l'herbe de jais.

Quelques conseils

L'arrachage manuel nécessite des précautions de la part des agents :

- Porter le masque à pare-éclats et les gants,
- Intervenir en groupe pour des plantes isolées,
- Ne pas sembler d'incendier les plantes après l'arrachage.

Le bûchage ou bûchage mécanique doit être :

- réalisé avec les EPI et les lunettes de protection et l'opération se déroule pendant la phase de floraison (juin-juillet).
- Suivi d'un nettoyage des outils à l'eau.

Conseils sanitaires :

- Se faire vacciner par un allergologue, un vaccin de désensibilisation avant la saison pollinique en cas de sensibilité.

Références

- Plan national santé et environnement n°2 (PNS2)
- Plan régional santé et environnement n°2 (PRSE2)
- DREA Poitou-Charentes
- FREDON Poitou-Charentes
- www.dir-atlantique.fr
- www.ambrosia.info

Stopper l'invasion de l'ambrosie



(Ambrosia artemisiifolia)

Conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, la politique de la DIR Atlantique en matière d'entretien des dépendances vertes intègre la gestion spécifique des espèces invasives présentes sur le réseau routier. Pour mener à bien cette politique, la DIR Atlantique s'est engagée dans une démarche de partenariat en vue d'une expertise scientifique dédiée à la mise en œuvre des actions de lutte contre ces espèces invasives.

A ce titre, les actions contre l'expansion de l'ambrosie, espèce invasive recensée dans les départements de la Charente et de la Charente-Maritime ont été menées avec la fédération régionale de défense contre les organismes nuisibles (FREDON) Poitou-Charentes.

Le partenariat avec le conservatoire botanique national Sud-Atlantique (CBNSA) a permis la production d'un guide d'aide à l'identification et la gestion des espèces exotiques envahissantes à destination du personnel de la DIR Atlantique, notamment les agents en charge des missions d'entretien et d'exploitation ainsi que les personnels chargés du contrôle des travaux dans les services d'ingénierie routière.

Enfin, la DIRA participe à la surveillance entomologique du « moustique tigre » (*Aedes albopictus*) en partenariat avec l'établissement public interdépartemental pour la démoustication du littoral Atlantique (EID Atlantique).

Management et amélioration continue

Aidée par un consultant spécialisé, la DIR Atlantique a poursuivi en 2014 la mise en place de son système de management par la qualité. Différentes actions d'accompagnement auprès des pilotes et copilotes de processus, des auditeurs internes et des groupes ressource ont permis de consolider le SMQ dans son rythme annuel de fonctionnement et dans son esprit d'amélioration continue.

Les évolutions apportées au SMQ ont fait l'objet d'un suivi régulier en comité de direction. Elles ont été validées lors des 12 revues de processus réalisées en novembre et en revue de direction le 8 décembre. Elles ont notamment conduit à harmoniser les fiches de processus et à les doter d'un logigramme offrant une meilleure compréhension des finalités des processus et du SMQ.

L'organisation de la base documentaire a également été revue pour être mise en conformité avec les nouvelles fiches de processus et faciliter l'accès aux documents enregistrés.

Pour compléter le cycle d'amélioration continue, 15 auditeurs internes se sont mobilisés pour réaliser 6 audits et la direction a réalisé des entretiens avec les directions de la DREAL Aquitaine, de la DDT 16 et de la DDTM 17 dans le cadre de l'écoute des bénéficiaires. Ces entretiens, qui ont

reçu un accueil très favorable, ont montré la bonne qualité des prestations réalisées par la DIRA et des relations avec ces services.

En 2014, l'organisation des séminaires de l'ingénierie, de l'exploitation et de l'encadrement a également été reconduite. Ces rencontres ont constitué des temps forts d'échange et de partage sur les activités et le management dans les services, les districts et les CEI.



Réunion des auditeurs

Benoît ACHARD, Dominique ACHIGAR, Manolo ALCANTARA, Christophe ALLARD, Christophe ALTHAPE, Jacqueline AMBIELE, Jean-Stéphane ANDRIEUX, Stéphane ANNÉREAU, Patricia ARANDA, Patrick ARNAUD, David ARNAUDIN, Aymeric AUDIGÉ, Alain AUDUBERTEAU, Jean-Christophe AUGIER, René AUPÉIT, Hervé AUSSÉ, Pascal AUTIN, Mohamed BACHIRI, Gérard BAGOLLE, Sandrine BARDET, Philippe BARRAUD, Karine BARREAU, Stéphane BATHELET, Sylvain BAYARD, Christian BAYLAC-SERRET, Jean-Marie BECHEMILH, Michèle BECK, Philippe BECK, Jean-Claude BEES, Olivier BEHR, Julien BELAVAL, Christophe BELLEGARDE, Xavier BELLOCQ, Fabrice BELLOT, Christophe BERGER, Dominique BERGER, Christophe BERGERY, Claude BERLAND, Juan BERNABEU, Bruno BERTAZZO, Francis BERTHELMY, Pierre BERTHOT, Daniel BERTRAND, Arnaud BIZAULT, Pascal BILLET, Stéphane BILLY, Sylvain BISSIERE, Damien BLAUD, Sébastien BLOIS, Alain BOCAGE, Cyrille BOCK, Guillaume BON, Steve BONNEAU, Patrick BONNIN, Sylvie BONSON, Alexandre BOONE, Monique BORDON, Sophie BORK, Daniel BOTTELEAU, Hervé BOUDRY, Marc BOUÉ, Frédéric BOURASSEAU, Daniel BOURREAU, Patricia BOUSSARIE, Jean-Michel BOUTEVILLE, Stéphan BRANDEL, Yannick BRAUD, Thierry BRAZZALOTTO, François BRETEAU, Raphaël BRIE, Kameel BRIK CHAOUCHE, Jacky BRINDEAU, Laurent BRISSONNET, Jean-Paul BROUSSARD, Nicolas BRUNEAU, Francis BUGEAUD, Didier BUREAU, Chantal BYCHKOWSKY, Thierry CADENAT, Johann CALLAUD, Michel CAMOU dit AMBILLE, Georges CASARANG-MAUPAS, Benoît CASAUJ, Jean-Pierre CASSOU, Muriel CASTAGNET, Sylvie CASTERA, Didier CAUDOUX, Joël CAZENAVE, Marie-Noëlle CAZENAVE, Michel CAZET, Sandrine CEGARRA, Emmanuel CERRA, Christine CERVERA-NÉRIN, Vincent CHAILA, Jean-Luc CHAMOUAUD, Philippe CHAMOUAUD, Laurent CHAMPERNAU, Christian CHARENAT, Annick CHATAIGNIER, Claude CHATELET, Jacques CHOLLET, Gérard CHRÉTIEU, Richard CLAIRE, Jean-Paul CLEMENÇON, Julien CLÉMENT, David CNUDE, François COGÉ, Laurent COISLIER, Claude COMBEAU, Frédéric CONDEROLLE, Grégory CONTAL, Sébastien CORNIL, Jérôme CORNU, Jean-Jacques COSTE, Annie COSTES, Rémy COTTIN, Jean-Marc COUDESFAYTES, Jean-Pierre COULARIS, Annie COULARIS, Françoise COUPET, Alain COUREAULT, Sabine COURIE, Margaux COURTIAL, Jacques COUTIN, Patrick CUILHE, Nicolas DABADIE, Régine DACHARY, Jean-Paul DAL, Gilles DAMBON, Jean DAPP, Christine DARBLADE, Bernard DARRIBERE, Jean-Claude DARROMAN, Alain DASSE, Philippe DAUGREILH, Olivier DAUNAS, Jérôme DAVID, François DEBRIS, Franck DEGORCE, Marie-Laure DELAHAYE, Jennifer DELUC, Éric DEMAIL, Sandrine DEMANGE, Marie-Christine DESCAT, Dominique DESLANDES, Clément DESRÉ, Didier DESTOUESSE, Frédéric DEWEZ, Stéphane DISLAIR, David DJARI, Cyrique DOGUET, Patrice DOMERT, Patrick DORDAIN, Didier DOUCET, Anthony DOUSSELAINE, Daniel DOUTAULT, Noé DOUTEAU, Patrick DROUET, François DUBOIS, Marie-France DUCASSOU, Pascal DUCHATEAU, Jonathan DUGUE, Lysiane DULONG DE ROSNAY, Christelle DULOUT, Éric DUPHIL, Bruno DUPRAT, Frédéric DUPRAT, Pascal DUPUCH, Bruno DUPOY, José DURET, Jean-Pierre DURIEUX, Frédéric EDELY, David ERZ, Laurent ESTRADA, Sébastien ETCHEGOYHEN, Daniel EYCHENNE, Patrick EYRAUD, Olivier FABRE, Bruno FABRE, Anthony FARINEAU, Laurence FAUCHÉ, Jean FAUQUÉ, David FAUVEL, Fabien FAVORINUS, Nicolas FAVRIQU, Pierre FERRET, Pierre FITÈRE, Didier FLUTRE, Ivan FONTEBASSO, Jean-Jacques FORCEY, Jérôme FORESTIER, Patrick FORTIN, Jean-Marie FOUCHÉ, Thierry FRERET, Stéphane FRESLON, Marc FRETIER, Jérôme FRUGER, Dany FURT, Didier GABARD, Jean-Luc GAGNÈRE, Joël GARRAUD, Emmanuel GATEAU, Cyrille GAUDICHON, Béatrice GAUTHIER, Sébastien GAUTIER, Axel GEFFROY, Stéphane GENET, Bruno GENTIL, Jean-Michel GEOFFROY, Sylvain GIBON, Alex GIBRAT, Fabien GILARDIT, Patrice GILLARDEAU, Robert GIORDANO, Jean-François GIRAUD, Didier GIRAUD, Cyrille GISCHLER, Thierry GODEFROID, Joël GONZALEZ, Frédéric GOSSET, Patrick GOUAILLARD, Philippe GOURGUES, Patrick GOUSSET, Éric GRAYÉ, Patrick GRELIER, Jérôme GRIGNON, Florent GRIOTHE, Laurent GRISUN, Caroline GRIVEAU, Christophe GRONDIN, Franck GROSZ, Éric GUEREVEN, Pascal GUILLOT, Michelle GUILTOL, Jérôme GUINET, Fabrice GUIRAUD, Sébastien GUIRAUD, Roland GUYARD, Annick GUYOD, Michaël HAMARD, Éveline HAUS, Cécile HAYS, Gisele HERVY, Maxime HO LEONG, Frédéric HOAREAU, Sophie HUBERT, Hervé HURET, Pierre HYVES, André INDA-GALLUR, Guillaume JACQUES, Daniel JEANNOT, Éric JÉGOU, Claire JONESCO, Catherine JUMEL, Jessica JUNGAS, Christophe KANY, Frédérique KARMES, Laurent KEISER, Khalid KSIBI, Jérôme LABADIE, Damien LABARUSSIAS, Jérôme LABLE, Claude LABORDE, Christophe LABROUSSE, Claude LABROUSSE, Gilles LACASSY, Pierre LACHAUD, Francis LACOSTE, Jean-David LAÉ, Maria Theresa LAFORÉ, Sébastien LAFRECHOUX, Aurélien LAGABARRE, Isabelle LAGUE, Philippe LAGUIERCE, Sébastien LAINE, Dominique LAISNEY, Christian LALANDE, Jean-François LALANNE, Éric LAMARQUE, Serge LAMBERT, Anne LAMBERT, Manuel LARAPIDIE, Hamid LAROU, Pierre LARQUÉ, Hervé LARUE, Maxence LASARTE, Daniel LASSALLE, Christophe LASSALLE, Cyril LAUQUIN, Éric LAURENCE, Bruno LAURONSE, Thierry LAVILLE, Marion LAYRISSÉ, David LE LOCK, Jacques LE MESTRE, Yann LE VAILLANT, Alexandre LEBON, Jocelyne LEBRETHON, Jean-David LEBRETON, Annick LHOPEZ, Stéphane LILAUD, Laurent LONGEVILLE, Eve MACHELART, Christian MACHIN, Philippe MACHIN, Gilles MAIGNAUT, Pierre MANDIN, Patrice MANENTI, Jackie MARANGHI, Jean-Claude MARCH, Eddy MARÉCHAL, Marie-Christine MARICHY, David MARIE, Fabrice MARIE, Audrey MARQUIS, Damien MARTIN, Bruno MARTIN, Christophe MARTINEAU, Jean MARTY, Jean-François MASCHÉUX, Olivier MASSON, Jean-Louis MATHIEU, Gérard MATROT, Jean-Luc MAUPIN, Alain MAURET, Bernard MAURET, Denis MAYS, François MAZEAU, Kaddour MECHITOUA, Fabrice MÉNAGER, José MÉRINO, Fabrice MERLES, Mary-Catherine MESNAGE, Martine MEUNIER, Jean-Luc MEYRAT, Bertrand MICHEL, Yohan MICHELET, David MIEUGARD, Jocelyne MILIANI, Jérôme MILLET, Yves MILLOT, Thierry MILLOT, Alain MILLOT, Karine MINEAU, Brigitte MIOT, Stéphane MISERAZZI, Thomas MOMBER, Éric MOMPEK, David MONCOEUR, Patrick MONGIS, Annie MONNIER, Marcel MONTEGUT, Dominique MONTHEIL, Patrick MONTIGAUD, Dominique MOREAU, Antonio MORENO, Jean-Yves MORIN, Alain MORISSON, Richard MORTIER, Thierry MOUCHICO, Jean-François MOULIN, Jean MULAKAAGA, Alain NADAUD, Dominique NADEAU, Emilie NADEAU, Bernadette NARZABAL, Benjamin NEOLLIER, Franck NEVOT, Richard NIETQ, Sébastien NOEL, Jean OLALAINTY, Marie-Christine PALLAS, Didier PARAT, Damien PARIS, Nancy PASCAL, Olivier PASQUET, Christian PEDEHOURCQ-LAHILLONNE, Florence PERISSEL, Florian PERRON, Bernard PERUFFO, Dominique PESQUEY, David PETIT, Gilles PETIT, Jean-Michel PFORTNER, José PINHEIRO, Romain PIZON, Didier PLANTEY, Frédéric POISSON, Marc POMÈS, Bernard POMMIERS, Gilles PONTÉRY, Alain POTIERS, Joël POULOU, Patrick PRAT, Nelly PREVOST, Patrice PRÉVOTEL, Patricia PRIET, Jean-François PRIMEAU, Éric PUYO-GUERIN, Jérôme QUACH VAN, Patrice QUANTIN, Barthélémy Christine RAPIN, Mickaël RASSAT, Lise RAUBER, Robert RAVERA, Jean-REAM, Nicolas REDON, Valérie REILHAC, Dominique REMAUT, Bruno Christophe ROCHIER, Franck ROLLAND, Bernard ROLLET, Lionel ROQUES, Nicolas ROUIN, Barbara ROUSSAUD, Patrick ROUSSILLE, Cyrille ROY, Laurent SAINT MARC, Anne SALVAN, Samuel SARDAIN, Éric SARTHOY, SAVY, Yves SCHIANO, Michel SEBBAN, Gilles SEBILQ, Jean-Yves SEINCE, SIÉRIÉS, Christophe SINAULT, Frédéric SIX, Manuel SOARES, Yohann Jonathan SUCH, Jean-Claude SURAIN, Cédric TAJCHNER, Stéphan

Direction interdépartementale des routes Atlantique

19 Allée des Pins - CS 31670

33073 BORDEAUX Cedex

Tél. 05.57.81.64.90

Fax. 05.57.81.64.91

QUESTÉ, Louis RACINNE, Véronique RADJOU, Francis RAHULIN, Marie-Claude RAYMOND, Émilie RAYMOND, Ludovic RAYNAUD, William KEYNE, Yannis ROBERT, Jean-Claude ROBIDAS, Louis-Marie ROBIN, Didier ROUBY, Michaël ROUDIL, Frédéric ROUET, Fabien ROUGLAN, Amaud ROY, Jean-François RUMEAUX-CAPELLI, Erick SAINQUANTIN, Romain SAUTEJEAU, Stéphane SAUTREAU, Céline SAVARY, Étienne Jean-François SÉRAPHIN, Patrick SEVEL, Laure SICOULX, Béatrice SOULARD, Alain SOURBETS, Marianne STEPIEN, Virginie STORA, THOMAS, Frédéric THOMAS, Nicolas THOREAU, Stéphan TOURTEL, Christophe TRAINS, Georges TREFAULT, Benoît TRELY, Jean-Claude TRILLAUD, Richard VALENTIN, Pascal VALLEAU, François VALLÉE, Raymond VANDENBERGHE, Serge VARLET, Olivier VERNIEUWE, Virginie VERRAL, Sébastien VIDAL, Michel VIGIER-LAFOSSE, Fernando VILARINO, Thierry VOYER, Jacky WINCKERT