

DIR Atlantique

Rapport d'activité

2015



Le mot du directeur

La route facteur de développement économique, ce n'est plus à démontrer. La route facteur de progrès social, ce n'est plus à démontrer. Aujourd'hui les professionnels de la route accompagnent le progrès technologique, investissent dans le partage et la communication ; la route devient solaire, la route met en place des équipements communicants, la route met à disposition des aires de co-voiturage, de nouveaux usages sont identifiés.

Nos métiers évoluent. Nos métiers accompagnent la société.

La DIR Atlantique n'est pas en reste. Je veux souligner ici la mobilisation de tous et la pugnacité de certains pour progresser d'une part dans la prise en compte du développement durable dans nos pratiques quotidiennes, dans nos projets, dans nos travaux et d'autre part dans les systèmes innovants de communication entre les infrastructures et les véhicules.

Cette année 2015, la DIR Atlantique a organisé le colloque national des chargés de développement durable des DIR et pris une part très active au Congrès mondial Intelligent Transportation Systems (ITS) à Bordeaux.

Cette année 2015 a vu l'atteinte des objectifs de production avec un montant d'opérations exceptionnel et notamment la réalisation à 100 % du plan gouvernemental pour l'investissement.

Cette année 2015 a vu le Système de Management par la Qualité (SMQ), en place depuis 4 ans, produire tous ses effets quant à l'amélioration de nos procédures et de nos pratiques.

Chaque agent de la DIR Atlantique, dans les bureaux ou sur la route, peut être fier d'apporter sa contribution à un service public utile au développement durable d'une région.

Le comité de direction se joint à moi pour vous souhaiter une bonne lecture du rapport d'activité présentant quelques exemples d'actions réalisées sur le réseau routier de la DIR Atlantique.

Jacques LE MESTRE

Directeur interdépartemental des routes ATLANTIQUE



Le comité de direction de gauche à droite : Francis BUGEAUD, Gilles LACASSY, Didier CAUDOUX, Nancy PASCAL, Fabrice MARIE, Jacques LE MESTRE, Laurent KEISER, Jacques COUTIN, Didier BUREAU, Aymeric AUDIGÉ

Les interventions d'exploitation toujours soutenues

Sur l'ensemble du réseau de la DIR Atlantique, plus de 17 500 interventions des équipes d'exploitation ont été enregistrées en 2015. C'est une intervention toutes les 30 minutes sur le réseau.

La majorité des interventions est aléatoire et vise à assurer la sécurité des usagers sur le réseau : il peut s'agir de ramassages d'objets sur la route (8 400 dans l'année), de protections d'usagers ou d'intervenants (forces de l'ordre, SDIS, dépanneurs, etc.) suite à des pannes ou des accidents (4 300 dans l'année) et d'autres interventions diverses telles que le signalage de queues de bouchon.

En progression de 3,3 % par rapport à 2014, elles sont le reflet



Fourgon accidenté

d'une augmentation du trafic. Les accidents et incidents restent toujours trop nombreux malgré des dispositifs de sécurité confortés et des véhicules d'intervention de plus en plus fiables. Leur nombre nous interpelle toujours sur la dangerosité de la route non seulement pour les usagers mais aussi pour tous ceux qui travaillent avec dévouement à leur sécurité. Sans les agents de la DIR Atlantique, leur nombre augmenterait encore.

Par ailleurs, les agents d'exploitation assurent également la pose et la dépose de la signalisation temporaire pour les chantiers programmés. L'année 2015 compte ainsi 1 855 chantiers dont 200 très importants, qui se sont déroulés sur plusieurs jours ou semaines.



Agent posant un balisage

Fonctions support

Formation

Les quelque 2000 journées de formation suivies par les agents de la DIR Atlantique en 2015 représentent une hausse significative (+15%) par rapport à l'année précédente.

Outre une très forte mobilisation de l'ensemble des acteurs pour que les formations puissent se dérouler au plus près des besoins et selon un calendrier étudié pour être le plus compatible possible avec les contraintes de planification des activités, cette augmentation est également liée à la mise en place de nouvelles formations dans le domaine de la conduite d'engins, du développement durable ou encore de l'informatique.

	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	1,5	5	4	78	2	90,5
B	46	119,5	22	182,5	121	491
C	2,5	28	4	40,5	22,5	97,5
C exp	788	/	18	224,5	268,5	1 299
OPA	39,5	/	2,5	4,5	/	46,5
Total	877,5	152,5	50,5	530	414	2 024,5

journées stagiaire par macrograde et domaine

Recrutement

Au titre de l'année 2015, la DIR Atlantique a procédé à l'organisation d'un concours externe d'agents d'exploitation spécialisés dont les épreuves écrites se sont déroulées dans deux centres d'examen, l'un à la cité administrative de Bordeaux, et l'autre à Champniers, à proximité d'Angoulême.

Près de 200 candidats se sont présentés à ces épreuves écrites à l'issue desquelles 39 d'entre eux ont été déclarés admissibles et ont été retenus pour passer les épreuves orale et pratique qui se sont déroulées au district de Gironde à Villenave d'Ornon. Les résultats ont été arrêtés le 23 octobre : 2 lauréats ont été inscrits en liste principale et 19 en liste complémentaire.

Sécurité des agents : Plans de circulation et règles de stationnement

Les conditions de travail des agents intervenant sur les chantiers et sur le réseau ouvert à la circulation sont une préoccupation fondamentale. Mais le risque est également présent lorsque les personnels circulent à pied ou à bord de véhicules sur les sites de la DIR. Quelques accidents survenus dans ces conditions en 2015 sont venus le rappeler de façon dramatique.

Pour faire face à ce risque, la DIR Atlantique a élaboré et mis en oeuvre des plans de circulation sur chacun de ses sites. Pour cela, le réseau des chargés de sécurité et des correspondants de prévention a mis sur plan les flux de circulation, les zones de stationnement, les points de chargement et de déchargement pour les livraisons, ainsi que les points de retournement pour les véhicules de grande longueur. Ces plans sont affichés en grand format à l'entrée des sites et accompagnés d'un marquage au sol adapté, ce qui permet de porter sans ambiguïté à la connaissance de tous, habitués des lieux comme visiteurs occasionnels, les règles de circulation et de stationnement à respecter. Enfin, la manoeuvre d'entrée sur une place de stationnement doit être faite en marche arrière et une signalisation spécifique le rappelle sur chaque site.



Panneau de stationnement en marche arrière

La prévention des risques passe par le respect des règles fondamentales de sécurité. Pour être acteur de la prévention, chacun doit rester vigilant et respectueux des consignes, notamment celles qui s'appliquent sur les zones de circulation et de stationnement.

Démarche innovante de réflexion collective sur le métier de chef de CEI

"Le métier de chef de centre : constat, perspectives et pistes de progrès". C'est cette problématique qu'ont eu à traiter les chefs de centres et les adjoints réunis lors d'un "forum ouvert" le 24 novembre 2015. Appuyée par un bureau de conseil, la DIR Atlantique a choisi ce mode d'animation pour permettre une expression la plus large possible des difficultés ressenties sur ce poste charnière de la filière exploitation du service.

Les participants ont été conduits tout au long de la journée à proposer collectivement les thématiques qui méritent un

temps de travail, arbitrer entre elles sur la "place du marché" et proposer toutes sortes de supports (listes, dessins, mind mapping) pour synthétiser les échanges des ateliers tout en respectant la règle majeure des forums ouverts : si vous n'êtes ni en train d'apprendre, ni de contribuer, passez à autre chose !

Cette journée de réflexion a permis d'objectiver les difficultés communes pour produire un plan d'actions hiérarchisé de nature à améliorer les conditions d'exercice des fonctions de chef de centre et d'adjoint.

Organigramme et effectifs

Direction

Organigramme au 1er janvier 2016



	Direction	SG	MiMO	SIEER	SIRA	SIRPC	Districts				Total
							Angoulême	Saintes	Gironde	Oloron	
A	4	3	5	5	4	3	1	/	1	1	27
B	3	12	9	27	20	14	7	8	11	5	116
C	1	8	7	9	6	4	4	3	3	2	47
C exp	/	/	/	8	/	1	75	63	84	34	265
OPA	/	/	/	11	/	/	1	1	3	1	17
Total	8	23	21	60	30	22	88	75	102	43	472

Agents présents au 31 décembre 2015

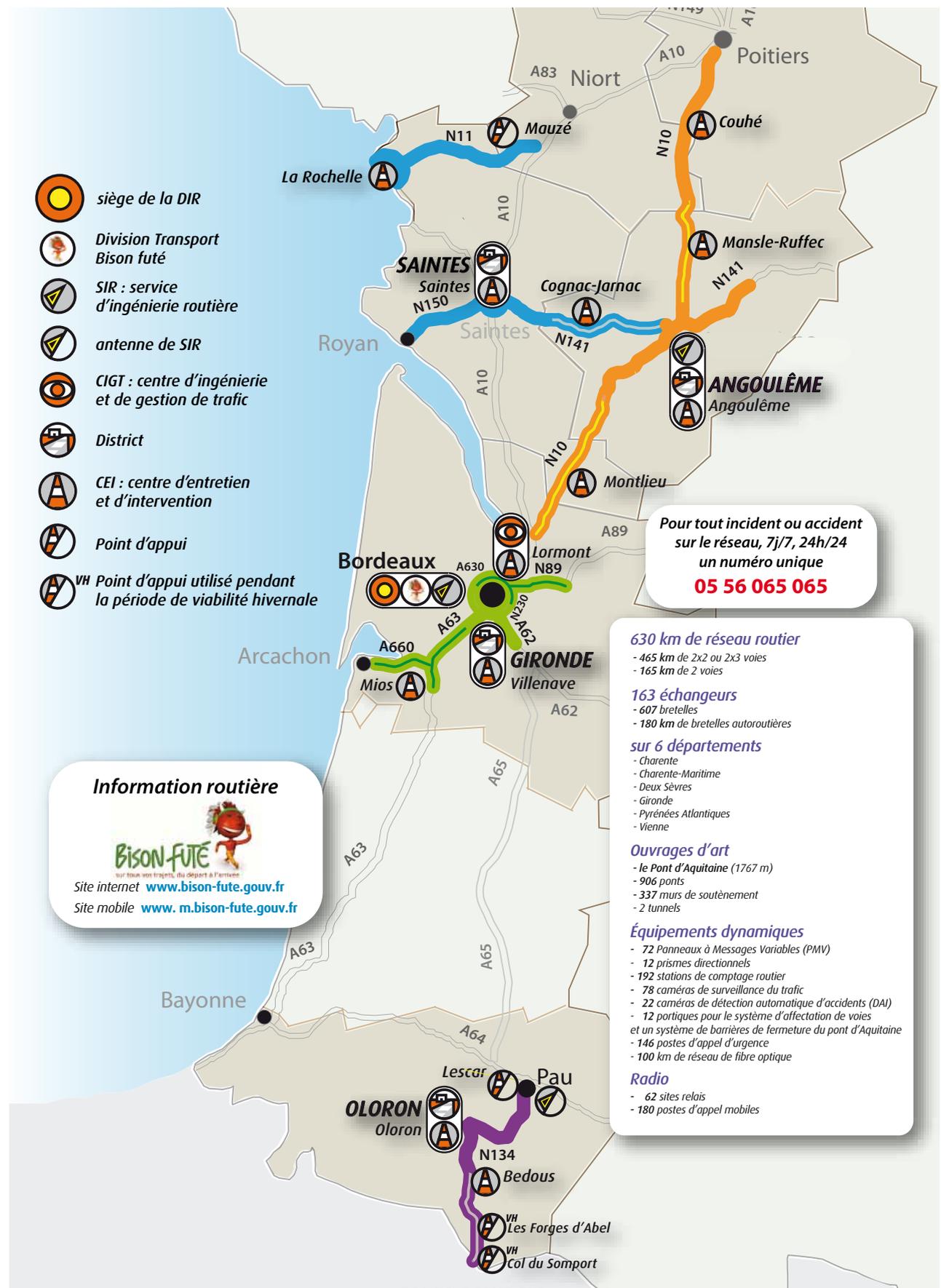
Réseau et implantations

-  *siège de la DIR*
-  *Division Transport Bison futé*
-  *SIR : service d'ingénierie routière*
-  *antenne de SIR*
-  *CIGT : centre d'ingénierie et de gestion de trafic*
-  *District*
-  *CEI : centre d'entretien et d'intervention*
-  *Point d'appui*
-  *VH Point d'appui utilisé pendant la période de viabilité hivernale*

Information routière



Site internet www.bison-fute.gouv.fr
 Site mobile www.m.bison-fute.gouv.fr



Pour tout incident ou accident sur le réseau, 7j/7, 24h/24 un numéro unique
05 56 065 065

- 630 km de réseau routier**
 - 465 km de 2x2 ou 2x3 voies
 - 165 km de 2 voies
- 163 échangeurs**
 - 607 bretelles
 - 180 km de bretelles autoroutières
- sur 6 départements**
 - Charente
 - Charente-Maritime
 - Deux Sèvres
 - Gironde
 - Pyrénées Atlantiques
 - Vienne
- Ouvrages d'art**
 - Le Pont d'Aquitaine (1767 m)
 - 906 ponts
 - 337 murs de soutènement
 - 2 tunnels
- Équipements dynamiques**
 - 72 Panneaux à Messages Variables (PMV)
 - 12 prismes directionnels
 - 192 stations de comptage routier
 - 78 caméras de surveillance du trafic
 - 22 caméras de détection automatique d'accidents (DAI)
 - 12 portiques pour le système d'affectation de voies et un système de barrières de fermeture du pont d'Aquitaine
 - 146 postes d'appel d'urgence
 - 100 km de réseau de fibre optique
- Radio**
 - 62 sites relais
 - 180 postes d'appel mobiles

Visite d'Alain Vidalies au district de Gironde



**Jacques Le Mestre expose la politique de la DIR
en matière de sécurité, de prévention et de formation**

Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, et Pierre Dartout, préfet de la région Aquitaine, accompagnés de Christophe Saintillan, directeur des infrastructures de transport se sont rendus le 27 avril au district de Gironde. Accueillis par la direction et l'encadrement du district, ils ont pu visiter le district de Gironde et le CEI de Villenave d'Ornon. Le directeur Jacques Le Mestre et les directeurs adjoints Didier Bureau et Didier Caudoux ainsi que le chef de district Cédric Tajchner et le chef de centre Marc Pomès, ont présenté l'ensemble des actions engagées par la DIRA dans le domaine de la sécurité des agents sur la route. Après que le film de sensibilisation à la sécurité des agents ait été visionné, la visite s'est conclue par un discours du secrétaire d'État soulignant toute l'attention qu'il accorde à la sécurité des agents sur la route et un temps d'échange convivial avec les agents.

Vienne/Charente

RN10/RN141

Modernisation de l'accueil des usagers sur les aires de repos

En vue d'améliorer l'accueil des usagers et de s'inscrire dans une démarche environnementale, trois aires de repos situées sur la RN10 et la RN141 ont fait l'objet de travaux en 2015.

Sur l'aire de repos des Brandes de Cercigny (RN10 - Vienne) tout d'abord, les agents du CEI de Couhé ont procédé à la réfection complète de trois blocs sanitaires vétustes sur les six existants, et au réaménagement de la plateforme permettant d'y accéder.

Sur l'aire de repos de Trottechien ensuite (RN141 - Charente), les agents du CEI d'Angoulême ont procédé au remplacement complet des ampoules vieillissantes par des ampoules de nouvelle génération, utilisant la technologie LED et consommant beaucoup moins d'énergie.

Sur l'aire de repos de Bédenac Est (RN10 - Charente-Maritime) enfin, les agents du CEI de Montlieu-la-Garde ont réalisé des travaux de terrassement et de modelage de la plateforme entourant les tout nouveaux sanitaires pour en faciliter l'accès et les rendre plus accueillants.



Aire de Bédenac Est

Le succès de ces trois opérations réalisées à moindre coût, conduit à envisager pour 2016 la réfection complète des trois autres blocs sanitaires de l'aire des Brandes de Cercigny et la rénovation de l'éclairage des autres aires de repos de la RN10.

Gironde

A63

Achèvement de l'aire des Gargails

La première phase de la restructuration de l'aire des Gargails Ouest, correspondant aux travaux de voirie, a été inaugurée le 11 juillet 2014. La deuxième phase, portant sur le bâtiment sanitaire et le système d'assainissement associé a été menée à bien en 2015.

Afin d'optimiser les délais et d'éviter les problèmes considérables de marchés infructueux rencontrés dans des procédures classiques d'allotissement menées précédemment sur des opérations de même nature, l'opération a été conduite sous la forme d'un marché de conception-réalisation. Cette procédure présente la spécificité de rassembler au sein d'un même groupement l'équipe de maîtrise d'œuvre et les entreprises en charge de travaux. Signé le 24 juin 2014, le marché a permis l'obtention du permis de construire le 27 octobre 2014 et la mise en service des nouvelles installations le 3 juillet 2015, à la veille des premiers départs estivaux.



Façade du bâtiment

Le bâtiment d'une surface de 160 m² est d'architecture traditionnelle locale. Il est aménagé pour proposer des sanitaires distincts pour les usagers des parkings VL et PL. Les deux côtés des sanitaires sont séparés par une galerie technique.

D'ultimes travaux de finitions, troisième phase de l'opération, seront menés en 2016, notamment des aménagements paysagers et la finition des cheminements piétons.

Gironde

Aliénor II

Mise en place de PMV urbains

Trente panneaux à messages variables (PMV) de petite et grande taille ont été mis en service en 2015 sur les pénétrantes au niveau des échangeurs de la rocade de Bordeaux.

Cette mise en service s'inscrit dans le cadre de l'opération "Aliénor 2" cofinancée par l'État, Bordeaux-Métropole et le Conseil Départemental de Gironde visant à moderniser l'information routière et à mieux gérer le trafic sur la rocade de Bordeaux et à ses abords.

L'objectif de ce déploiement est de donner aux usagers se dirigeant vers la rocade des informations relatives aux temps de parcours, aux incidents ou aux événements sur le réseau de la DIR Atlantique.

En 2016, vingt panneaux complémentaires seront mis en place pour achever ce volet "information sur les temps de parcours" de l'opération.

Les études relatives aux volets "régulation dynamique des vitesses et des accès sur A63 et sur la rocade" et "information dynamique à destination des PL" se sont également poursuivies en 2015 pour préparer les premiers déploiements prévus en 2016.



PMV urbain

Gironde

A630

Des voies réservées aux bus sur la rocade de Bordeaux ?



Un séminaire consacré aux nouveaux usages de la rocade de Bordeaux a été organisé par la préfecture de région et Bordeaux Métropole le 1er juillet 2015. En présence du préfet de région, des interventions d'experts et des présentations d'expériences menées en France comme à l'étranger ont permis de débattre sur les opportunités qui découlent de la mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux en vue d'y favoriser des usages différents de la voiture solo.

Si la réservation exclusive de la troisième voie aux transports en commun et au covoiturage n'est pour l'heure pas envisageable, la possibilité de faire circuler, lors d'épisodes de congestion, des transports en commun sur l'espace actuellement dédié à la bande d'arrêt d'urgence est apparue comme une option intéressante et réalisable.

La DIR Atlantique a présenté une étude préliminaire visant à réaliser un aménagement pour une ligne de bus qui relierait l'aéroport de Bordeaux Mérignac à la gare de Pessac Alouette via la rocade entre les échangeurs 12 et 13. Les études pour faire aboutir ce projet se poursuivront en 2016.

Gironde

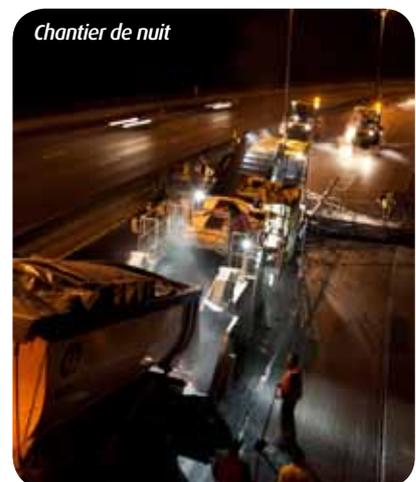
A630/RN230

Le district de Gironde revoit l'organisation des chantiers d'entretien de la rocade de Bordeaux.

La rocade bordelaise nécessite des interventions très régulières d'entretien et de réparation. Pour éviter de perturber la circulation déjà très difficile, les travaux de nuit et de week-end sont privilégiés. Ainsi les agents des centres d'entretien et d'intervention de Villenave d'Ornon et de Lormont réalisent en moyenne chacun 23 nuits par an.

Afin d'améliorer les conditions de sécurité des agents, le district de Gironde a mis en place un principe de réalisation des travaux d'entretien sous fermeture complète de tronçons de rocade. Ce principe consiste à fermer un secteur de 3 à 4 km et à y réaliser au cours d'une nuit un maximum de tâches d'entretien compatibles entre elles. Des déviations locales sont mises en place pour les VL tandis que les PL sont renvoyés dans l'autre sens de circulation.

Cette organisation permet de réaliser de multiples tâches simultanément par les agents de la DIR Atlantique, par les entreprises et par les concessionnaires de réseaux. Incidemment, elle permet aussi une optimisation du nombre de nuits d'interventions. Ainsi, les premiers bilans montrent que le travail réalisé au cours d'une nuit sur un tronçon fermé aurait nécessité 5 à 7 nuits d'intervention avec réduction de voie.



Chantier de nuit

Gironde

A630

Mise à 2 x 3 voies de la Rocade de Bordeaux

Commencés en 2009, les travaux d'élargissement de la rocade de Bordeaux dans la section comprise entre les échangeurs 10 et 16 se sont poursuivis en 2015. Dans le même temps, ont été menées les études et les procédures nécessaires pour l'aménagement de la section comprise entre les échangeurs 4 et 10. Inscrite au contrat de plan État-Région signé le 23 juillet 2015, cette opération est co-financée par l'État et Bordeaux Métropole.



Les équipes de la DIR Atlantique et de la DREAL Aquitaine font visiter le chantier de mise à 2x3 voies de la rocade à François POUPARD, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Échangeurs 13 à 15 (en service)



La dernière phase de travaux avant de pouvoir mettre un tronçon en service consiste à réaliser un revêtement mince (BBTM) en pleine largeur, à réaliser la signalisation horizontale et, enfin à procéder aux différents contrôles de conformité et de sécurité. Cette délicate phase de travaux nécessitant impérativement la coupure de la rocade sur une période de plusieurs jours, il a été retenu après concertation de la réaliser sur deux week-ends et de mettre en place des itinéraires de déviation assurant aux usagers la continuité de leur trajet. Mi-avril, 4 km de 2 x 3 voies ont ainsi été ouverts à la circulation.

Échangeurs 12 à 13 (en service)



Dans cette section, les travaux de rive (assainissement, chaussées, protections acoustiques et dispositifs de retenue) ont été réalisés au premier semestre 2015. Le week-end retenu pour réaliser le BBTM était fin juin. Une information spécifique par les panneaux à messages variables de la rocade et une signalisation renforcée en amont du chantier ont été mises en œuvre. Après la phase de contrôles, ce sont ainsi 2 km supplémentaires de rocade à 2 x 3 voies qui ont été offerts aux usagers avant l'été 2015.

Échangeurs 10 à 12 (en travaux)



En juillet 2015, un nouveau tronçon de 3 km entre les échangeurs 10 et 12 a été lancé en travaux selon le même phasage que pour les sections précédentes, tant pour assurer la sécurité des usagers et des intervenants que pour maintenir constamment deux voies de circulation sur la rocade durant le chantier. Après la phase de renforcement de la BAU, les travaux réalisés en 2015 ont consisté à réaliser les nouvelles voies dans le terre plein central. Ce nouveau tronçon fait l'objet d'une vigilance particulière car l'échangeur central n°11 dessert l'aéroport.

Échangeurs 4 à 10 (à l'étude)

En 2015 les études préalables et les procédures administratives permettant de réaliser l'enquête publique relative à la mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 ont été conduites par la DREAL Aquitaine avec l'assistance du SIR Aquitaine. L'enquête publique s'est déroulée du 20 octobre au 27 novembre 2015 et le dossier d'études préalables a été finalisé fin 2015 en vue d'être

approuvé à l'été 2016, après la phase d'instruction et d'audit de conception.

D'ores et déjà, des études détaillées ont été engagées, avec pour priorités principales la bretelle de sortie qu'il est prévu de créer à l'échangeur 4a et la passerelle piétons-cycles qui franchira le Lac de Bordeaux.

La mise à 2 x 2 voies de la RN10 entre Reignac et Chevanceaux consiste à créer un tracé neuf sur 11,3 km ainsi que 3 échangeurs et une aire de repos. Les travaux de cette opération, qui relève du CPER pour un montant de 80 M€, ont commencé en 2013. À fin 2015, le taux d'avancement est de 50 %, ce qui a permis de réaliser la libération des emprises, le déplacement des réseaux, les décapages environnementaux, les déconstructions d'habitations et des travaux de terrassement et d'assainissement.

L'opération est découpée en 2 sections. La mise en service de la section Nord, longue de 6,3 km, est prévue début 2017 tandis que celle de la section Sud, longue de 5 km, devrait intervenir en 2019.

Sur la section Nord, les 3 passages supérieurs et les 2 passages inférieurs ont été réceptionnés, ce qui a permis de mettre en service les premiers rétablissements de voiries locales. L'avancement rapide des travaux de terrassement et d'assainissement profond entre juin et décembre 2015 a permis de réaliser la couche de forme, les ouvrages hydrauliques et les bassins de traitement. Ces travaux ont représenté 600 000 m³ de déblais et de remblais, 375 000 m² de couche de forme, 30 000 t de liant hydraulique et de chaux pour traiter l'arase de terrassement ainsi que les matériaux de déblais réutilisés en couche de forme et en remblai routier. La tranche de travaux relative aux chaussées a été notifiée à l'entreprise en décembre 2015 et les travaux correspondants seront réalisés entre avril et octobre 2016. Ils nécessitent l'installation sur chantier d'une centrale mobile de fabrication d'enrobés qui aura à produire 100 000 t de GB3 ainsi que 40 000 t de BBTM et de BBSG. Les équipements (dispositifs de retenue, signalisation verticale et horizontale, écrans acoustiques) seront posés fin 2016.

Sur la section Sud, à fin 2015, la construction des 4 ouvrages d'art est avancée à 75 % et il est prévu qu'en 2016 la DREAL Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes lance, avec l'appui de la DIR Atlantique, la consultation des entreprises pour les travaux de terrassement, d'assainissement et de chaussées.



Les engins sur le chantier

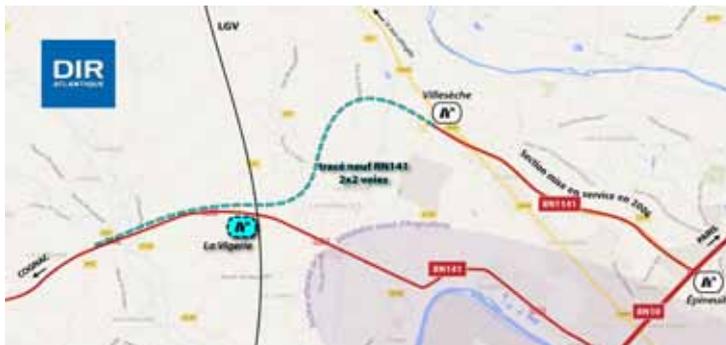


Les terrassements



La couche de forme réalisée

Dans son tracé actuel, la RN141 traverse des secteurs urbanisés de la périphérie Ouest d'Angoulême. Inscrite au CPER 2015-2020 pour un montant de 40 M€, l'opération de mise à 2 x 2 voies de la RN141 entre La Vigerie et Villesèche permettra d'éviter ces agglomérations grâce à 5,5 km de voie nouvelle dont la réalisation a été différée afin d'assurer une parfaite compatibilité avec la ligne ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux dont les travaux sont en cours d'achèvement.



Tracé neuf 2 x 2 voies et création de l'échangeur "La Vigerie"

L'interruption de l'opération pendant plusieurs années a conduit à reprendre en 2015 les études de conception détaillée réalisées antérieurement afin d'adapter les caractéristiques de l'infrastructure aux contraintes actuelles. Les études et les procédures, que pilote la DREAL Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes avec l'appui de la DIR Atlantique, devraient aboutir en 2016 et permettre le démarrage des travaux.

Gironde

Pont d'Aquitaine
Inspection détaillée

Dans le cadre de l'Instruction pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art (ITSEO), le Pont d'Aquitaine est soumis à l'inspection détaillée tous les 6 ans.

La particularité de l'inspection détaillée de la partie suspendue du Pont d'Aquitaine réalisée en 2015, est qu'elle mobilise un ensemble d'équipes du CEREMA venant de Bordeaux, Toulouse, Lyon, Blois et Le Bourget. L'inspection détaillée a débuté au mois d'octobre 2015 et se poursuivra au cours du premier semestre 2016. L'inspection détaillée du viaduc d'accès, long de 1 km, quant à elle, a été réalisée en 2013.

Les parties de l'ouvrage inspectées en 2015 sont :

- 1 • L'intérieur et l'extérieur du massif d'ancrage rive gauche à l'aide d'une nacelle positive de 70 mètres de hauteur permettant d'atteindre les zones les plus hautes du massif (53 mètres).
- 2 • L'intérieur de la partie haute des piles amont et le haut des 2 pylônes.
- 3 • L'intérieur et l'extérieur du massif d'ancrage rive droite à l'aide d'une nacelle positive de 23 mètres de hauteur.

Pour le CEREMA, c'est l'occasion de procéder à des tests avec un drone pour évaluer les possibilités offertes par ce type d'appareil dans le cadre des inspections d'ouvrage. Le rapport d'inspection est attendu pour l'été 2016. Il permettra de compléter, si besoin, le programme de régénération en cours.



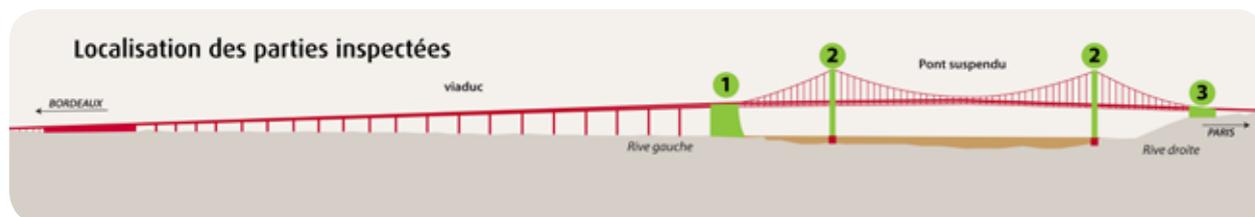
Le drone et son pilote



Intérieur



et extérieur du massif d'ancrage

**La DIR Atlantique présente au**
congrès mondial ITS à Bordeaux

Le congrès mondial sur les systèmes de transports intelligents (ITS) s'est déroulé du 5 au 9 octobre 2015 à Bordeaux-Lac.

Il fut l'occasion pour la DIR Atlantique de montrer son savoir faire en matière de gestion du trafic et son implication dans les projets innovants, au travers :

- de l'organisation de visites du centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT),
- du stand "PC circulation", partagé avec Bordeaux Métropole et sur lequel était présenté un PC CIGT totalement déporté,
- des démonstrateurs COMPASS4D et SCOOP@F en collaboration avec le Cerema / DTer SO,
- de la présentation de 2 sessions : "DAI" (évolution du système de détection automatique d'incident du pont d'Aquitaine) et "ALIENOR 2" (système fournissant des informations de trafic en temps réel et permettant la régulation des principales routes nationales et autoroutes de la région de Bordeaux).

De nombreux agents de la DIR Atlantique ont participé à la réussite de ce congrès qui a vu Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, particulièrement intéressé par notre stand.

Alain Vidalies
au stand de la
DIR Atlantique

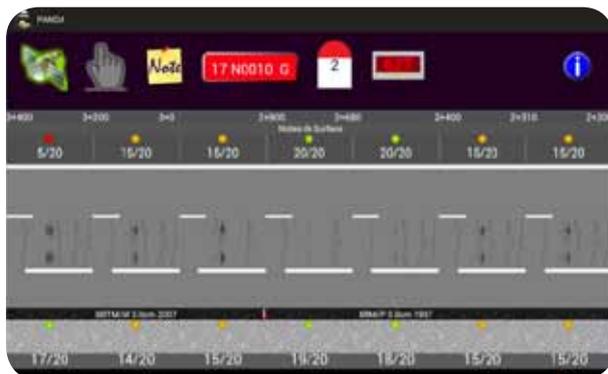
La DIR Atlantique développe de nouveaux outils d'analyse de la route



PANDA

L'application PANDA (Programme d'Analyse des Dégradations Agrégées) fonctionne sur tablette tactile ou smartphone et permet de consulter facilement avec une interface intuitive les informations nécessaires à la programmation de l'entretien de chaussées c'est-à-dire :

- les notations IQRN (surface et patrimoine),
- les dégradations associées, présentées visuellement et sous forme de note chiffrée,
- l'âge et la nature des couches de roulement,
- la structure de chaussée.



Cette application permet non seulement de géolocaliser et d'enregistrer des informations comme des carottages ou des études à demander, mais également d'éditer des rapports sur des sections (moyenne IQRN, pré-chiffrage de travaux, etc.). Elle s'utilise au bureau avec défilement manuel ou sur le terrain avec positionnement automatique grâce à la géolocalisation. Utilisée depuis plus de 3 ans à la DIR Atlantique, elle s'avère particulièrement utile, notamment lors des visites de terrain et des réunions de programmation des travaux de chaussée avec les districts et les CEI.



GEOPRA

L'application GEOPRA (GEOlocalisation en PR-Abscisse), qui est fournie sur demande aux agents équipés d'un smartphone remplace avantageusement l'odomètre classique avec les caractéristiques suivantes :

- elle permet de se localiser précisément sur le réseau en indiquant la route, le PR, l'abscisse et le sens sans nécessité de se caler sur une borne ni de s'arrêter,
- elle offre la possibilité de prendre des photos géolocalisées en PR + abscisse.

Utilisable en section courante comme sur les bretelles, elle ne nécessite qu'un téléphone avec GPS et ne requiert pas d'abonnement chez un opérateur. D'ores et déjà plébiscitée par les utilisateurs, elle devrait supplanter à brève échéance les odomètres classiques d'autant qu'une nouvelle version aux fonctionnalités enrichies est en préparation.



PATTE

L'application PATTE (Programme d'Assistance et de Transmission des Travaux d'Exploitation) fonctionne sur smartphone et permet la géolocalisation ainsi que la cartographie des travaux d'exploitation. Elle est notamment utilisée pour le suivi des engins de viabilité hivernale lors de leurs interventions. Sur cette base technique, une main courante numérique qui automatise la localisation et la traçabilité des patrouilles et des interventions est en cours de développement.

Des technologies nouvelles pour les stations de comptages

Bien que très majoritairement composé de stations SIREDO à boucles inductives, le parc de stations de comptage de la DIR Atlantique a suivi la forte évolution technologique au niveau des capteurs de comptage. Après l'acquisition en 2010 d'une douzaine de stations radars "Smart Sensor", deux autres familles de capteurs ont été installés en 2015 :

- 4 stations magnétomètres de type semi intrusif avec 72 capteurs implantés sur la RN 10 à Angoulême au niveau de 4 échangeurs. Ces stations, qui mesurent la variation du champ magnétique terrestre au passage des véhicules, fournissent la même nature des données que les SIREDO traditionnelles. Elles présentent l'avantage de diminuer de 40% les coûts d'investissement et de minimiser les contraintes d'exploitation sous chantier. La principale raison de ce moindre coût est l'absence de génie civil entre les capteurs situés au niveau de la chaussée et la station ou les répéteurs situés en bordure de chaussée car les données sont transmises par ondes radio. Ainsi, les 72 capteurs ont pu être installés en 4 jours, le temps moyen de pose d'un ensemble de capteurs pour une voie étant de 45 minutes, temps de pose et d'enlèvement du balisage compris.

- 6 balises Bluetooth, utilisées pour mesurer des temps de parcours dans des cas spécifiques où, en raison d'éléments singuliers tels que des carrefours entre les deux extrémités du parcours, ceux-ci ne peuvent pas être calculés simplement à partir des vitesses enregistrées par les stations de comptage. Le principe consiste à placer une balise à chaque extrémité du parcours. Lorsqu'un véhicule doté d'un équipement Bluetooth passe à proximité de la balise située à l'origine, celle-ci collecte et horodate l'adresse MAC anonymisée. Lorsque la même adresse est détectée par la balise située à l'autre extrémité, le temps de parcours peut être calculé et peut alimenter la base de données servant à déterminer les temps de parcours moyens affichés sur les panneaux à message variable.



Carottage pour pose d'un magnétomètre



Magnétomètre

Balise Bluetooth arrivée sur rocade

Balise Bluetooth dans PMV 412

Balise Bluetooth dans PMV 411

Charente-Maritime / Pyrénées-Atlantiques

RN137-RN237 / RN134

Travaux d'amélioration de la sécurité

Chaque année, la DIR Atlantique utilise une partie de son budget pour améliorer les conditions de sécurité sur les routes et autoroutes dont elle a la charge. Le montant qui y a été consacré en 2015 est de 3,4 M€, dont 400 000 € pour la section Gan-Belair sur la RN134 et 800 000 € pour la rocade de La Rochelle. Les travaux de sécurisation sont réalisés dans le cadre de la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes), qui vise à localiser les points du réseau où la sécurité est perfectible, à étudier les améliorations pouvant être apportées et à réaliser les travaux correspondants.

RN 134 : mise aux normes des dispositifs de retenue et sécurisation des tâches d'entretien des agents

L'opération réalisée entre juin et novembre 2015 sur la RN134 entre Gan et Belair avait pour objectifs de mettre aux normes les dispositifs de retenue existants, de créer une bande dérasée de droite et de sécuriser les interventions d'entretien des agents d'exploitation sur cette section.

L'absence d'accotements suffisamment dimensionnés a nécessité la mise en œuvre d'enrochements complémentaires et la réalisation de poutres de rive pour élargir la plate-forme routière.

Dans un secteur sinueux et vallonné, l'installation des dispositifs de retenue sur un accotement revêtu en enrobés permet de ne plus avoir à faire de désherbage et de fauchage sous les glissières. Les conditions de travail des agents de la DIR et les conditions de sécurité des usagers s'en trouvent donc conjointement améliorées.



RN134

RN137-RN237 : amélioration des aménagements liés à la sécurité sur la rocade de La Rochelle

L'opération réalisée par phases successives entre avril et octobre a permis d'améliorer les conditions de sécurité sur la rocade de La Rochelle. Elle a consisté à réaliser les aménagements suivants :

- sur la RN137, dans le sens La Rochelle vers Rochefort, élargissement de la plate-forme routière afin de créer une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur équipée de glissières de sécurité dans la partie nécessitant un dispositif de retenue,

- sur la RN237, dans le secteur industriel du port de La Rochelle, les bandes dérasées de gauche ont été recalibrées, l'assainissement pluvial a été réhabilité et le terre-plein central a été équipé d'un séparateur double en béton adhérent (DBA) permettant de renforcer notablement la sécurité en cas de choc par un poids lourd.



Rocade de La Rochelle

Pyrénées-Atlantiques

RN134

N134 Réparation d'ouvrages et surveillance des versants à Urdos

Dans le secteur du Lacondre, d'importants travaux de confortement de la RN134 et de ses ouvrages avaient été entrepris en 2014. Ils ont été achevés en juin 2015, tandis qu'un affaissement du talus aval dans le secteur du Larry a nécessité quelques mois plus tard la pose en urgence d'enrochements. Simultanément, les fondations de l'extrémité Sud du mur du Lacondre ont été confortées.

Le versant montagneux que traverse la RN134 dans les secteurs du Lacondre et du Larry présente une grande instabilité. Il fait l'objet d'une surveillance constante par des piézomètres et des inclinomètres, et des mesures topographiques de haute précision y sont réalisées fréquemment. Elles confirment l'existence d'un mouvement de versant qui tend à s'accélérer lors des périodes humides à l'automne et à la fonte des neiges. Des déplacements de 5 à 6 cm sur l'ensemble des cibles et de 1 cm sur la paroi clouée récemment confortée ont été mesurés. Compte tenu de l'enjeu, ces moyens d'observation ont été complétés en 2015 par la mise en place d'un dispositif de mesure de déplacement par GPS sur une série de piliers bétons. Enfin, une topographie d'ensemble par numérisation laser (Lidar) a été réalisée.

Cette mesure précise de l'état actuel permettrait, par une nouvelle mesure, de cartographier avec précision d'éventuels mouvements de terrain.



Implantation des dispositifs de surveillance

La DIR Atlantique agit en matière de développement durable



Visite des installations de tri sélectif sur l'aire des Gargails

l'application opérationnelle sur le réseau : actions en matière d'entretien des dépendances vertes (plan particulier d'usage des produits phytosanitaires, plan particulier de fauchage raisonné, gestion d'une espèce envahissante "la renouée du japon" en phase chantier, expérimentation de faucheuses sous glissières), actions d'entretien des dépendances bleues (démarche de requalification des bassins et des ouvrages hydrauliques), et actions sur la gestion des déchets (plan de gestion des déchets, mise en place du tri sélectif sur l'aire des Gargails).

Colloque sur le développement durable

Le 2 octobre 2015, la DIR Atlantique a organisé un colloque sur le développement durable à destination de l'ensemble du personnel, avec 3 temps forts :

- Un moment de sensibilisation et d'échange animé par la conférencière Nathalie LOURDEL.
- Une visite de stands réalisés avec l'appui de partenaires de la DIR : association des apiculteurs d'Aquitaine, Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique, VEOLIA (tri et valorisation des déchets ménagers) et Bordeaux Métropole (compostage des déchets ménagers).
- Un moment de convivialité autour d'un déjeuner en commun ponctué par une initiation à la conduite de véhicules électriques de type "TWIZY" et "Segway" sur un circuit balisé.

Ce moment de cohésion et de convivialité sur la thématique du développement durable a été très apprécié par les participants, appelant à renouveler l'expérience.

Politique de fauchage raisonné



Information des usagers

Séminaire réseau national développement durable

L'année 2015 a été ponctuée d'importantes manifestations dédiées à la thématique du développement durable. Ainsi, la DIR Atlantique a accueilli le réseau national développement durable des DIR à l'occasion de son séminaire du 24 au 25 juin 2015.

Constitué des chargés de mission "DD" des DIR, ce réseau comprend également des personnels de la Direction Infrastructure et Transports (DIT) ainsi que du CEREMA. Les membres de ce groupe constituent un réseau métier national ayant pour objectif de mener des réflexions et de produire des documents au profit des DIR.

Au cours de ce séminaire, les différents intervenants de la DIR Atlantique ont présenté leur démarche, de la phase étude à

l'application opérationnelle sur le réseau : actions en matière d'entretien des dépendances vertes (plan particulier d'usage des produits phytosanitaires, plan particulier de fauchage raisonné, gestion d'une espèce envahissante "la renouée du japon" en phase chantier, expérimentation de faucheuses sous glissières), actions d'entretien des dépendances bleues (démarche de requalification des bassins et des ouvrages hydrauliques), et actions sur la gestion des déchets (plan de gestion des déchets, mise en place du tri sélectif sur l'aire des Gargails).



Initiation à la conduite
Moments d'échanges et de sensibilisation

La prise en compte du développement durable dans le cadre des activités quotidiennes de la DIR Atlantique s'inscrit entre autres, dans les politiques d'entretien des dépendances vertes au profit de la biodiversité présente sur les bords de route.

Pour mener à bien la mise en œuvre de la politique du fauchage raisonné, la DIR Atlantique s'est appuyée sur l'expertise scientifique et technique du Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique (CBNSA) afin de bénéficier d'outils applicables à ses missions d'entretien et d'exploitation.

Le champ de collaboration du partenariat avec le CBNSA comporte notamment la formation des personnels d'exploitation à la reconnaissance et à la gestion de la flore présente sur le réseau ainsi que le suivi expérimental des pratiques de fauchage.

Fort de cet appui technique, la DIR Atlantique mène une politique d'amélioration des moyens matériels dédiés à l'entretien des dépendances vertes et met en œuvre des plans de fauchage raisonné dans chaque district. Des panneaux explicatifs pour les usagers ont été posés pour accompagner cette démarche.

Charente-Maritime

RN141

Giratoire de Chaniers

S'inscrivant dans le plan d'actions de la démarche Sécurité des Usagers sur Routes Existantes (SURE) menée sur la RN141, les objectifs de l'opération, inscrite au contrat de gestion 2015 pour un montant de 1 M€, consistaient à :

- transformer un carrefour en "T" accidentogène en carrefour giratoire,
- supprimer un carrefour entre la RN et une voie communale de la commune de Chaniers,
- supprimer 4 accès directs de riverains sur RN et en améliorer un autre,
- améliorer la gestion des eaux pluviales routières.

Beaucoup de contraintes ont dû être prises en compte pour mener l'opération :

- un aménagement sur place qui doit être réalisé en limitant au maximum les restrictions de circulation sur la RN141 qui, dans ce secteur péri-urbain, supporte un trafic de 17 000 véhicules par jour,
- un dénivelé entre la RN141 maintenue en circulation et le nouveau tracé réalisé en parallèle allant jusqu'à 1,80 m,
- des enjeux paysagers pour cet aménagement situé en entrée de ville,
- des enjeux environnementaux pour limiter l'emprise foncière sur les terrains agricoles, pour préserver les haies et pour réguler les eaux pluviales routières,
- le recours préférentiel aux acquisitions foncières amiables pour limiter la durée des procédures,
- la réalisation des travaux en fin d'automne.

Les services de la DIR Atlantique ont assumé l'ensemble du pilotage stratégique et opérationnel de l'opération dans des délais optimisés, soit au total 20 mois entre la commande de la DIT de réaliser l'opération et la mise en service prévue début 2016, incluant toutes les phases d'études préalables (géotechnique,



Phase 1 terminée

écologie, étude paysagère, etc.), de conception détaillée y compris contrôles et audit sécurité routière, de procédures (avis de l'autorité environnementale, loi sur l'eau), de concertation avec les communes de Saintes et Chaniers et avec le conseil départemental de Charente-Maritime, d'acquisitions foncières à l'amiable auprès de 3 propriétaires, et enfin de préparation et de réalisation des travaux.

Les travaux de la première tranche de travaux, comprenant le giratoire, les deux branches RN et la branche RD, ont duré deux mois et se sont achevés le 16 décembre 2015. Ils ont nécessité l'installation préalable d'un lourd dispositif temporaire de signalisation et de protection de chantier.

La seconde tranche de travaux, comportant le raccordement du giratoire à la RN141 existante et la réalisation de la branche supportant la voirie communale, est programmée en janvier 2016, ce qui permettra alors la mise en service de l'opération dans sa pleine fonctionnalité.

Charente

RN10

Réfection de la chaussée

En 2015, la RN10 a vu la réalisation d'un important programme de travaux permettant la préservation de son patrimoine : ce sont près de 6 M€ qui ont été investis dans la réfection des chaussées, dont 2,75 M€ provenant du plan gouvernemental pour l'investissement.

L'enveloppe allouée a permis la régénération de 7 km de chaussées en Charente, dans le sens Bordeaux vers Poitiers, entre les communes de Fontclaireau et de Maine de Boixe.

Le CEI de Mansle-Ruffec, chargé du pilotage et de la surveillance de ce très important chantier, s'est mobilisé pour travailler à sa préparation et tenir l'objectif d'une réalisation en septembre et octobre alors que l'assurance du financement n'a été obtenue qu'en mai. Grâce à une météo clémente, le chantier s'est déroulé dans un délai optimum.

Le contexte de réalisation n'était pour autant pas simple puisque la zone à reprendre faisait déjà l'objet de travaux importants sous circulation au niveau de la commune de Maine de Boixe pour permettre la création d'un passage supérieur dans l'échangeur RN10/RD116, prévu dans le cadre de l'opération de suppression des carrefours plans de la RN10 en Charente.



Travaux de chaussée sur la RN10

L'opération a nécessité une forte collaboration interservices pour limiter la gêne à l'utilisateur. La coordination qui en a découlé a permis de livrer une section refaite sur toute sa largeur et physiquement isolée des voies de l'ancien carrefour plan.

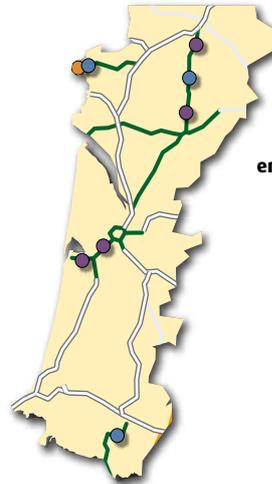
La DIR Atlantique s'est mobilisée pour le plan gouvernemental pour l'investissement

Afin de soutenir l'activité économique dans le secteur des travaux publics, le gouvernement a décidé de consacrer 80 M€ supplémentaires à la réalisation de 95 chantiers de maintenance du réseau routier national répartis sur tout le territoire.

Décidé le 13 mai 2015, ce plan gouvernemental pour l'investissement s'est traduit par l'inscription de 8 chantiers supplémentaires sur le réseau de la DIR Atlantique représentant 7,25 M€, avec l'objectif d'un démarrage très rapide au profit en particulier des PME des travaux publics :

- **0,40 M€** : réalisation de bandes d'arrêt d'urgence sur la rocade de La Rochelle,
- **0,75 M€** : requalification des chaussées de la RN10 sur 3 km à Couhé,
- **0,35 M€** : mise en place de glissières de sécurité sur la RN134 entre Pau et Oloron,
- **0,30 M€** : mise en place de glissières de sécurité sur la RN11 entre Niort et La Rochelle,
- **1,50 M€** : requalification des chaussées de l'A660 sur 5 km à Mios,
- **2,00 M€** : requalification des chaussées de la RN10 sur 7 km à Mansle,
- **1,35 M€** : renouvellement de la signalisation verticale et des clôtures de l'A63,
- **0,60 M€** : mise en place de 3 PMV sur la RN10 entre Poitiers et Saint André de Cubzac.

Tous les services de la DIR Atlantique se sont fortement mobilisés pour mener les études et passer les marchés nécessaires, puis préparer, programmer et mettre en œuvre les travaux dans des délais optimisés. Cette mobilisation exceptionnelle a permis de respecter les objectifs fixés puisque tous les travaux prévus dans l'année ont été réalisés, sans remettre en cause les autres opérations programmées indépendamment de ce plan.



Plan gouvernemental en faveur de l'investissement

Nouveaux chantiers de réfection du réseau routier national géré par la DIR Atlantique

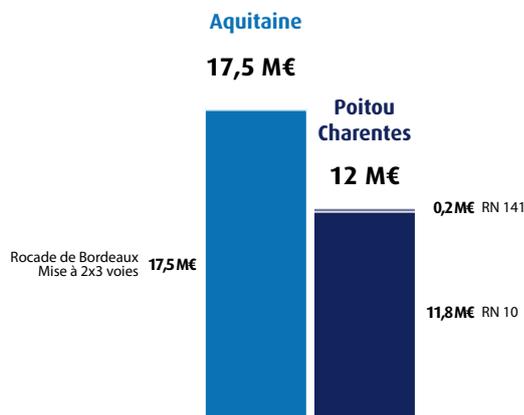
Lancement des travaux

- Avant juillet 2015
- En juillet ou août 2015
- A partir de septembre 2015

DGITM-DIT : 06 mai 2015

Données budgétaires

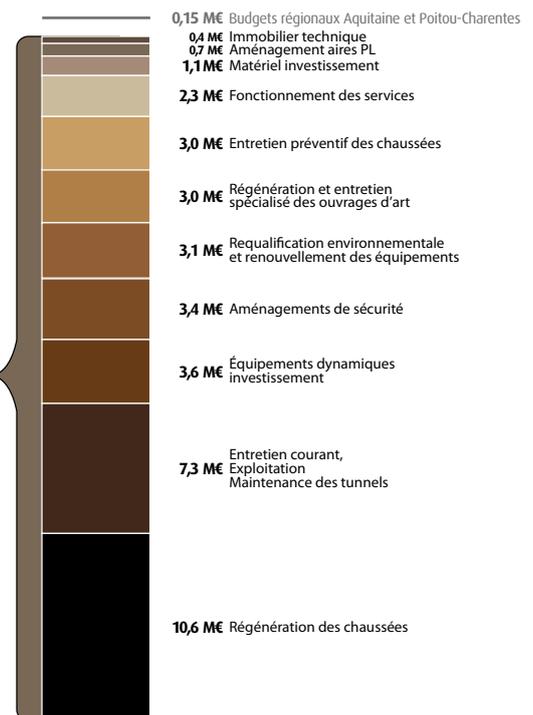
Maîtrise d'oeuvre pour le compte des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)



Budget propre à la DIRA

Contrat de gestion Direction des Infrastructures de Transport (DIT)

38,5 M€



Benoît ACHARD, Dominique ACHIGAR, Manolo ALCANTARA, Christophe ALLARD, Christophe ALTHAPE, Nabil AMAROU, Jacqueline AMBIELLE, Jean-Stéphane ANDRIEUX, Stéphane ANNÉREAU, Patricia ARANDA, Patrick ARNAUD, David ARNAUDIN, Aymeric AUDIGÉ, Alain AUDUBERTEAU, Jean-Christophe AUGIER, René AUPÉTTIT, Hervé AUSSEL, Pascal AÛTIN, Mohamed BACHIRI, Gérard BAGOLLE, Sandrine BARDET, Philippe BARRAUD, Michel BARRAULT, Karine BARREAU, Stéphane BATHELET, Pascal BAUDE, Christian BAYLAC-SERREY, Jean-Marie BÉCHEMILH, Philippe BECK, Michèle BECK, Jean-Claude BEES, Olivier BEHR, Julien BELAVAL, Christophe BELLEGARDE, Xavier BÉLLOCQ, Fabrice BELLOT, Christophe BERGER, Dominique BERGER, Christophe BERGERY, Claude BERLAND, Jean BERNABEU, Bruno BÉRTAZZO, Francis BERTHELEMY, Pierre BERTHIOY, Arnaud BEZAU, Pascal BILLET, Stéphane BILLY, Sylvain BISSIRIER, Damien BLAUD, Sébastien BLOIS, Alain BOCAGE, Cyrille BOCK, Guillaume BON, Steve BONNEAU, Patrick BONNIN, Sylvie BONSON, Alexandre BOONÉ, Sophie BORK, Daniel BOTTEFAU, Hervé BOUDRY, Marc BOUÉ, Frédéric BOUKASSEAU, Daniel BOURREAU, Patricia BOUSSARIE, Jean-Michel BOUDEVILLE, Stéphane BRANDEY, Yannick BRAUD, Thierry BRAZZALOTTO, François BRETEAU, Raphaël BRIE, Kamel BRIK CHAOUCHÉ, Jacky BRINDEAU, Laurent BRISSONNET, Jean-Paul, Nicolas BRUNEAUD, Pierre BRUNIAU, Francis BUGEAUD, Didier BUREAU, Chantal BYTCHKOWSKY, Thierry CADENAT, Johann CALLUAUD, Michel CAMOU DIT AMBILLE, Benoît CASAU, Jean-Pierre CASSOU, Muriel CASTAGNET, Sylvie CASTERA, Didier CAUDOUX, Marie-Noëlle CAZENAVE, Joël CAZENAVE, Michel CAZET, Sandrine CEGARRA, Emmanuel CERRA, Christine CERVERA-NERIN, Vincent CHAILA, Jean-Luc CHAMOULAUD, Philippe CHAMOULAUD, Laurent CHAMPERNAU, Christian CHARENMAT, Annick CHATAIGNIER, Claude CHATELET, Jacques CHOLLET, Gérard CHRETIEN, Richard CLAIRE, Jean-Paul CIEMENÇON, Julien CIÉMENT, David CNUDE, François COGE, Laurent COISLIER, Claude COMBEAU, Nicolas COMTE, Frédéric CONDEROLLE, Grégory CONTAL, Sébastien CORNIL, Jérôme CORNU, Jean-Jacques COSTE, Remy COTTIN, Jean-Marc COUDESFEYTES, Jean-Pierre COULARIS, Alain COUREAULT, Sabine COURIE, Margaux COURTIAL, Jacques COUTIN, Patrick CUILHÉ, Alexandre DA CUNHA, Nicolas DABADIE, Régine DACHARY, Jean-Paul DAL, Gilles DAMBON, Jean DAPP, Christine DARBLADE, Navi DAROUÉCHI, Bernard DARRIBÈRE, Jean-Claude DARROMAN, Alain DASSE, Philippe DAUGREILH, Olivier DAUNAS, Anne-Lise DAUPHIN, Jérôme DAVID, François DEBRIS, Franck DEGORCE, Marie-Laure DELAHAYE, Jennifer DELUC, Éric DEMAIL, Sandrine DEMANGE, Marie-Christine DESCAT, Dominique DESLANDES, Clément DESRE, Frédéric DEWEZ, Stéphane DISLAIR, David DJARI, Cyrille DOGUET, Patrice DOMERT, Patrick DORDAIN, Didier DOUCET, Anthony DOUSSELAÏN, Noé DOUTEAU, François DUBOIS, Marie-France DUCASSOU, Pascal DUCHATEAU, Jonathan DUGUE, Emily DUGUINE, Lysiane DULONG DE ROSNAY, Christelle DULOUT, Cindy DUMAS, Éric DUPHIL, Frédéric DUPRAT, Bruno DUPRAT, Pascal DUPUCH, Bruno DUPUY, José DURET, Jean-Pierre DURIEUX, Frédéric ÉDÉLY, Alexandre ÉNEAU, David ERZ, Laurent ESTRADÉ, Sébastien ÉTCHEGOYHEN, Daniel EYCHENNE, Patrick EYRAUD, Olivier FABRE, Bruno FABRE, Anthony FARINEAU, Laurence FAUCHÉ, Jean FAUQUÉ, David FAUVEL, Fabien FAVORINUS, Nicolas FAVRIOU, Pierre FERRET, Pierre FITÈRE, Ivan FONTEBASSO, Jean-Jacques FORCET, Jérôme FORESTIER, Patrick FORTIN, Jean-Marie FOUCHE, Thierry FRERET, Stéphanie 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 GILARDI, Patrice GILLAIZEAU, Robert GIORDANO, Jean-François GIRAUD, Didier GIRAUD, Cyrille GISCHLER, Thierry GODFREYD, Joël GONZALEZ, Frédéric GOSSET, Patrick GOUILLARDET, Philippe GOURGUES, Patrick GOUSSET, Éric GRAVÉ, Patrick GRÉLIER, Jérôme GRIGNON, Florent GRIOCHE, Laurent GRISUN, Caroline GRIVEAU, Christophe GRONDIN, Franck GROSZ, Éric GUEREVEN, Pascal GUILLOT, Michelle GUILTÇOU, Jérôme GUINDEY, Sébastien GUIRAUD, Fabrice GUIRAUD, Roland GUYARD, Annick GUYODO, Michaël HAMARD, Évelyne HAUSS, Cécile HAYS, Giséle HERVY, Charlie HIPPOLYTE, Frédéric HOAREAU, Sophie HUBERT, Hervé HURET, Pierre HYVES, André INDA-GALLUR, Guillaume JACQUES, Daniel JFANNOY, Éric JEGOU, Claire JONESCO, Catherine JUMEL, Jessica JUNGAS, Christophe KANY, Frédérique KARMES, Laurent KEISER, Khalid KSIBI, Jérôme LABADIE, Damien LABARUSSIAS, Jérôme LABLE, Claude LABORDE, Claude LABROUSSE, Christophe LABROUSSE, Gilles LACASSY, Pierre LACHAUD, Francis LACOSTE, Jean-David LAE, Maria Theresa LAFORET, Sébastien LAFRECHOUX, Aurélien LAGABARRE, Isabelle LAGDE, Philippe LAGUIÈRE, Sébastien LAINE, Dominique LAISNEY, Christian LALANDE, Jean-François LALANNE, Éric LAMARQUE, Anne LAMBERT, Serge LAMBERT, Manuel LARAPIÈRE, Hamid LAROUY, Pierre LARQUÉ, Hervé LARUE, Maxence LASARTE, Christophe LASSALLE, Daniel LASSALLE, Arnaud LATCHÈRE, Cyril LAUQUIN, Éric LAURENCE, Bruno LAURONSE, Thierry LAVILLE, Marion LAYRISSÉ, David LE LOCK, Jacques LE MESTRE, Yann LE VALLANT, Alexandre LEBON, Jocelyne LEBRETHON, Jean-David LEBRETON, Annie LHOPEZ, Stéphane LILAUD, Laurent LONGEVILLE, Ève MACHÉLART, Christian MACHIN, Philippe MACHIN, Gilles MAIGNAUT, Pierre MANDIN, Patrice MANENTI, Jackie MARANGHI, Eddy MARECHAL, Marie-Christine MARICHY, Fabrice MARIE, David MARIE, Audrey MARQUIS, Damien MARTIN, Bruno MARTIN, Christophe MARTINEAU, Jean MARTY, Jean-François MASCHEIX, Olivier MASSON, Gérard MATROT, Jean-Luc MAUPIN, Bernard MAURET, Alain MAURET, Denis MAYS, François MAZEAU, Kaddour MECHTOUA, Fabrice MENAGER, José MERINO, Fabrice MERLES, Mary-Catherine MESNAGE, Marlène MEUNIER, Jean-Luc MEYRAT, Bernard MICHEL, Yohan MICHELET, David MIEUGARD, Jérôme MILLET, Thierry MILLOT, Alain MILLOT, Karine MINEAU, Stéphane MISERAZZI, Thomas MOMBER, Éric MOMPEIX, David MONCOEUR, Annie MONNIER, Marcel MONTEGUT, Dominique MONTHEIL, Dominique MOREAU, Antonio MORENO, Jean-Yves MORIN, Alain MORISSON, Richard MORTIER, Thierry MOUCHICO, Jean-François MOULIN, Jean MULJAKAKA, Alain NADAUD, Émile NADEAU, Bernadette NARZABAL, Benjamin NEOLLIER, Franck NEVOI, Richard NIETO, Sébastien NOËL, Jean OLALAINTY, Marie-Christine PALLAS, Henri-Pierre PAMBRUN-VINCENT, Didier PARAT, Damien PARIS, Nancy PASCAL, Olivier PASQUET, Raphaël PAULO, Christian PEDEFHOURCQ-LAHILLONNE, Florence PERISSEL, Florian PÉRRON, Bernard PERUFFO, Dominique PÉSQUEY, Gilles PEÏT, David PETIT, Jean-Michel PFORTNER, José PINHEIRO, Romain PIZDN, Frédéric POISSON, Marc POMÉS, Bernard POMMIERS, Alain POTIERS, Joël POULOU, Patrick PRAÏ, Nelly PREVOST, Patrice PRÉVOTEL, Patricia PRIET, Jean-François PRIMEAU, Éric PUYO-GUERIN, Jérôme QUACH VAN, Patrice QUANTIN, Barthélémy QUESTE, Louis RACINNE, Francis RAHULIN, Marie-Christine RAPIN, Michaël RASSAT, Lise RAUBER, RAYNAUD, William REAM, Nicolas REDON, Valérie REIHAC, Dominique Marie ROBIN, Christophe ROCHIER, Franck ROLLAND, Bernard ROLLET, Fabien ROUGLIAN, Nicolas ROUIN, Barbara ROUSSAUD, Patrick ROUSSILLE, SAINQUANTIN, Laurent SAINT MARC, Anne SALVAN, Samuel SARDAIN, SAVARY, Élienne SAVY, Yves SCHIANO, Michel SEBBAN, Gilles SEBILO, SICQUILY, Christophe SINAULT, Frédéric SIX, Manuel SOARÉS, Yohann Jonathan SUCH, Jean-Claude SURAIN, Cédric TAJCHNER, Stéphane Christophe TRAINS, Georges TREFAULT, Benoît TRELY, Jean-Claude

Direction interdépartementale des routes Atlantique

31 Allée des Pins - CS 31670
 33073 BORDEAUX Cedex
 Tél. 05.57.81.64.90
 Fax. 05.57.81.64.91

Robert RAVERA, Émilie RAYMOND, Jean-Claude RAYMOND, Ludovic REMAÏT, Bruno REYNE, Yannis ROBERT, Jean-Claude ROBIDAS, Louis-Lionel ROQUES, Didier ROUBY, Michaël ROUDIL, Frédéric ROUET, Cyrille ROY, Arnaud ROY, Jean-François RUMEAUX- CAPELLI, Érick Éric SARTHOU, Romain SAUTEJEAU, Stéphane SAUTREAU, Céline Jean-Yves SEINCE, Jean-François SERAPHIN, Patrick SEVEL, Laure SOULARD, Alain SOURBETS, Marianne STEPIEN, Virginie STORA, THOMAS, Frédéric THOMAS, Nicolas THOREAU, Stephan TOURLET, TRILLAUD, Richard VALENTIN, Pascal VALLEAU, François VALLEE, Raymond VANDENBERGHÉ, Serge VARLET, Olivier VERNIEUWE, Virginie VERRAL, Sébastien VIDAL, Michel VIGIER-LAFOSSÉ, Fernando VILARINO, Jérémie VIROULAUD, Philippe VIVÉS, Thierry VOYER, Gilles VRIGNAUD, Jacky WINCKERT