

*Direction du personnel
et des services*

Direction des routes

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Circulaire n° 99-14 du 9 mars 1999 relative au schéma directeur d'exploitation de la route. Démarche pour l'organisation du travail

NOR : *EQU9910034C*

Pièces jointes : 1 annexe.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement).

La circulaire du 28 mai 1997 a fixé le cadre de référence du schéma directeur d'exploitation de la route (SDER). Elle a notamment confirmé le classement des axes routiers en « niveaux d'exploitation », visualisés dans une carte établie pour l'ensemble du territoire.

Plus récemment, la conférence nationale sur l'entretien et l'exploitation des infrastructures a fait une large place aux conditions d'exercice des missions relevant de l'exploitation de la route. De même, les travaux menés à l'initiative du comité central d'hygiène et de sécurité ont mis en évidence les conséquences du travail de nuit sur les agents appelés à le pratiquer.

La présente circulaire a pour objet de faciliter l'analyse préalable qui doit nécessairement être menée au plan local afin de déterminer l'organisation du travail à mettre en place pour assumer les missions d'exploitation d'un axe ou d'un réseau donné.

Elle s'inscrit dans une démarche globale visant à donner un cadre général aux organisations spécifiques du travail. C'est ainsi en particulier que le régime indemnitaire propre au travail posté est en cours d'étude. Une provision a d'ailleurs été négociée avec le ministère chargé du budget et figure dans la loi de finances pour l'année 1999.

L'annexe à ce document a été élaborée à partir des réflexions d'un groupe de travail associant des membres de l'administration centrale et des services déconcentrés ainsi que des représentants du personnel. Elle s'attache notamment à identifier les missions relevant de l'exploitation de la route à assurer par les services du ministère de l'équipement. A ce titre, le rôle des différents intervenants (forces de l'ordre, sécurité civile) en matière de sécurité des personnes et des biens et de secours aux victimes est rappelé.

Les objectifs de l'analyse des caractéristiques locales, qui constitue un préalable à toute réflexion sur l'organisation du travail à mettre en place, sont également développés dans l'annexe susvisée. La qualité de cette analyse est en effet de nature à faciliter la recherche d'une organisation répondant à la fois aux attentes des usagers et à celles des personnels.

Dans cet esprit, les différents modes d'organisation susceptibles d'être adoptés en dehors des heures normales de travail et hors viabilité hivernale pour assurer les fonctions de surveillance et d'intervention sur incidents sont précisés. Ils varient selon le niveau de classement du réseau considéré ; c'est ainsi que, pour les niveaux de classement les plus élevés (niveaux 1 A, 1 B, 2 et 3 A), la mise en astreinte à domicile tous les jours de deux agents, pour un linéaire de 50 à 60 kilomètres, constitue, en règle générale, une réponse adaptée aux besoins du service.

Par ailleurs, les critères pouvant justifier des rythmes spécifiques du travail sont rappelés. Les organisations du travail par postes, et particulièrement celle en continu (3 postes), doivent être réservées à des situations particulières, caractérisées soit par l'urgence de la fonction à assurer, soit par la fréquence des interventions.

Enfin, une attention toute particulière doit être portée à la concertation pendant la phase de préparation des projets d'organisation du travail dans le cadre du SDER. Associant étroitement les personnels et leurs représentants, elle tiendra compte des recommandations du comité central d'hygiène et de sécurité en matière de travail de nuit et finalisera toutes les mesures d'accompagnement, y compris pour ce qui concerne la formation des agents.

Avant toute mise en œuvre locale, les propositions établies par les chefs de service doivent être soumises à la validation de la direction du personnel et des services, de la direction des routes et de la direction de la sécurité et de la circulation routières, conformément aux principes exposés dans la circulaire conjointe du 28 mai 1997.

Les organisations du travail proposées par les chefs de service sont analysées par les trois directions d'administration centrale concernées à partir d'un dossier retraçant les étapes de la réflexion locale et comprenant les observations des organisations syndicales. La validation de ces organisations du travail se concrétise par :

– une notification signée par les trois directions d'administration centrale concernées précisant notamment les dispositifs à mettre en place ainsi que les moyens en personnel et en crédits indemnitaires qui en découlent ;

– suivie d'une décision au plan local, après consultation du comité local d'hygiène et de sécurité et du comité technique paritaire spécial, qui délibéreront sur l'organisation détaillée du travail, sur la base des objectifs nationaux et des

caractéristiques locales.

Dans les départements où de telles réflexions sont en cours, les principes contenus dans cette circulaire et dans son annexe doivent dès maintenant être mis en œuvre. Par ailleurs, au cas où des organisations spécifiques du travail ont déjà été mises en place, il conviendra d'en apprécier la cohérence avec ces mêmes principes et de les proposer à la validation des directions d'administration centrales concernées dans les meilleurs délais.

L'application de cette circulaire fera l'objet d'un suivi régulier, permettant d'apprécier les résultats obtenus.

Pour le ministre de l'équipement,
des transports et du logement, et par délégation :

Le directeur du personnel et des services,

P. Chantreau

Le directeur des routes,

C. Leyrit

*La directrice de la sécurité et de la circulation
routières,*

I. Massin

Méthode pour l'organisation du travail dans le cadre du schéma directeur d'exploitation de la route

L'évolution des attentes des usagers au regard des conditions de sécurité, de circulation et d'information, l'augmentation du trafic, l'accroissement de la fréquence et de l'importance des perturbations, l'amélioration du réseau routier national, notamment par la mise en service de voies rapides urbaines ou de liaisons à caractère autoroutier, constituent le cadre dans lequel le ministère de l'équipement, des transports et du logement inscrit ses propres réflexions sur l'exploitation des réseaux routiers, afin d'apporter une réponse satisfaisante aux questions qui lui sont dès lors posées.

Plusieurs démarches ont été engagées dans ce sens ces dernières années. C'est ainsi que le schéma directeur d'exploitation de la route (SDER), élaboré à partir de 1992, a permis de définir les niveaux d'exploitation applicables au réseau routier national pour mieux les adapter aux situations rencontrées. Le réseau concerné a fait l'objet d'une classification entérinée le 28 mai 1997 par une circulaire conjointe de la direction des routes (DR), de la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et de la direction des personnels et des services (DPS).

Par ailleurs, à la demande de la DSCR, le SETRA et le CERTU ont élaboré depuis 1993 des documents techniques décrivant les objectifs généraux propres à chaque niveau de service, les actions d'exploitation qui les caractérisent ainsi que les nouveaux outils et structures préconisés par le SDER. Sans constituer pour les services une obligation de résultats, les recommandations contenues dans ces documents représentent cependant des objectifs vers lesquels il faut tendre.

Plus récemment, les conditions d'exercice des missions relevant de l'exploitation de la route et la synergie existant avec celles relatives à l'entretien des voiries et dépendances ont été largement évoquées au cours des séances de la conférence nationale sur l'entretien et l'exploitation des infrastructures. De même, les travaux menés à l'initiative du comité central d'hygiène et de sécurité ont mis en évidence les conséquences du travail de nuit. Les recommandations qui en résultent constituent l'un des éléments à prendre en compte dans les réflexions.

Enfin, l'expérience acquise tant par les directions centrales concernées que par les services déconcentrés a montré que, s'il fallait un cadre général à l'organisation du travail relevant du SDER, les analyses locales restaient prépondérantes, afin d'adapter les dispositifs aux spécificités du terrain. Seule l'analyse objective des caractéristiques locales permet l'émergence d'une organisation adaptée aux conditions réelles d'exercice des missions d'exploitation de la route.

La présente circulaire a pour objet de fournir aux services un cadre général de l'analyse préalable qui doit nécessairement être menée au sur le plan local afin de déterminer l'organisation du travail à mettre en place pour assumer les missions d'exploitation d'un axe ou d'un réseau donné.

Elle concerne plus particulièrement l'exploitation des voies rapides urbaines et des autoroutes non concédées, mais ses principes s'appliquent également à l'ensemble du réseau routier national, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma départemental d'exploitation de la route.

Bien que les missions d'exploitation de la route et celles relevant de l'entretien des voiries et dépendances soient étroitement liées et assurées le plus souvent avec des moyens communs, cette circulaire ne traite pas de l'entretien ni de l'organisation de la viabilité hivernale, cette dernière faisant l'objet de prescriptions détaillées de la part de la direction des routes.

Le plan de la circulaire est le suivant :

- la hiérarchisation du réseau routier national, page 3 ;
- les missions d'exploitation à assurer, page 4 ;
- les recommandations générales relatives à l'exploitation de la route, page 7 ;
- l'analyse préalable des conditions locales, page 8 ;
- la concertation au plan local et la validation du dossier, page 14.

1. La hiérarchisation du réseau routier national

Le SDER hiérarchise le réseau routier national en quatre niveaux :

- le niveau 1, pour les voies rapides des plus grandes agglomérations, sous-réparti en niveaux 1A et 1B ;
- le niveau 2, pour les corridors autoroutiers à fort trafic ;
- le niveau 3, sous-réparti en niveau 3A pour les axes interurbains connaissant des perturbations régulières et en niveau 3B, lorsque ces mêmes axes sont soumis à des perturbations saisonnières ;
- le niveau 4, pour les autres liaisons.

Le classement des routes nationales selon les niveaux précités a été élaboré à partir d'une analyse de l'ensemble des perturbations, recensées et pondérées route par route, ayant une influence sur les conditions de circulation :

- grandes migrations saisonnières ;
 - perturbations récurrentes liées aux déplacements domicile-travail ;
 - accidentologie ;
 - perturbations climatologiques ou géologiques ;
 - convois, péages.
- indépendante du statut des axes (liaison assurant la continuité du réseau autoroutier - LACRA -, voie rapide urbaine - VRU -, etc.), cette hiérarchisation constitue donc un pré-diagnostic fort sur la nature et l'importance des perturbations qui peut servir de base à l'analyse des conditions spécifiques rencontrées sur le plan local.

2. Les missions d'exploitation à assurer

Le SDER distingue trois grands domaines de missions relevant de l'exploitation de la route :

- le maintien de la viabilité, qui recouvre l'ensemble des interventions sur le terrain destinées à maintenir ou à rétablir le plus rapidement possible les conditions d'utilisation de la voie les plus proches de la situation normale ;
- la gestion du trafic, qui regroupe l'ensemble des dispositions visant, dans le cadre d'objectifs prédéfinis, à répartir et contrôler les flux de circulation, afin d'éviter l'apparition ou d'atténuer les effets des perturbations occasionnelles ou répétitives ;
- l'aide aux déplacements, qui comprend l'ensemble des dispositions destinées à améliorer le confort et la sécurité des usagers, grâce à la diffusion d'informations prévisionnelles ou événementielles sur les conditions de circulation.

2a. Le maintien de la viabilité

Les missions qui relèvent du maintien de la viabilité recouvrent :

- la surveillance régulière du réseau par des patrouilles, pour détecter les situations nécessitant une information des services, des usagers ou une intervention ;
- l'intervention sur incidents, avec un niveau minimal de disponibilité des équipes en dehors des heures de service.

2a1. La surveillance du réseau

Les patrouilles ont pour missions :

- de surveiller l'état du réseau et des équipements routiers, les conditions d'écoulement du trafic et les comportements des usagers ;
- d'informer le service de toute situation particulière constatée, soit en temps réel par radio ou téléphone, soit en temps différé au moyen de la main courante et des fiches d'observation.

Enfin, en cas de danger immédiat pour les usagers, les patrouilles ont aussi à intervenir, avec les moyens dont elles disposent, pour mettre en place une première signalisation d'alerte et, éventuellement, pour corriger un défaut ou une anomalie repérée.

La surveillance du réseau recouvre différentes activités qui peuvent être systématiques ou programmées dans le temps.

En matière d'exploitation, les activités principales des patrouilles sont constituées par :

- le repérage des dysfonctionnements ou perturbations pouvant créer une gêne ou un danger immédiat pour l'utilisateur ;
- l'information du centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) et du centre d'entretien et d'intervention (CEI) de la situation rencontrée, notamment lorsqu'une action immédiate est nécessaire ;
- le contrôle de la praticabilité du réseau, en période de fortes intempéries ;
- la vérification du fonctionnement des équipements dynamiques ;
- le contrôle de l'état de la signalisation de chantier ;
- la surveillance des conditions d'écoulement du trafic.

2a2. Les équipes d'intervention

La mission principale des équipes d'intervention est d'agir dès qu'elles sont sollicitées et dans des délais compatibles avec les conditions et les contraintes locales d'exploitation (trafics importants, caractéristiques géométriques difficiles, etc.).

Selon la nature de l'intervention, elles agissent seules ou dans le cadre d'une organisation de secours activée par ailleurs.

Il est utile de rappeler à cette occasion que la sécurité des personnes et des biens constitue la mission principale des forces de l'ordre. A ce titre, elles sont chargées d'organiser la première intervention sur accident et de mettre en place les mesures de protection qui s'imposent.

Les secours aux victimes relèvent de la responsabilité de la sécurité civile (pompiers, SAMU).

Le rôle des services de l'équipement est d'apporter des moyens supplémentaires en vue de renforcer la sécurité des usagers (balisage), de rétablir la viabilité (nettoyage de la chaussée) ou encore de faciliter la gestion du trafic (mise en place d'itinéraires de déviation).

2b. La gestion du trafic

Les missions relevant de la gestion du trafic sont assurées par les centres d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT), qui ont un rôle stratégique en matière de gestion du trafic et d'information. Interfaces entre les subdivisions et les centres d'information routière, ils ont pour activités :

- 1) En temps réel, lorsqu'ils sont activés :
 - de centraliser et de traiter l'ensemble des données de la route telle que l'information en provenance des patrouilles et des équipements (GTC tunnels, caméras, détecteurs divers, comptages) et celle en provenance des partenaires (forces de l'ordre, services de secours, etc.) ;
 - de gérer les événements quotidiens et les crises d'ampleur locale, par l'application des mesures de gestion du trafic préalablement élaborées ;
 - de faire circuler l'information entre les différents acteurs (subdivisions, autres exploitants, centres régionaux d'information sur la circulation routière) ;
 - de fournir les éléments de décision aux autorités et services concernés.
- 2) En temps différé :
 - de mener les études de trafic ;
 - de diffuser les données recueillies ;
 - d'élaborer et d'actualiser les mesures de gestion du trafic.

2c. L'aide aux déplacements

Les principales missions relevant de l'aide aux déplacements sont les suivantes :

- l'information prévisionnelle sur les conditions de circulation (chantiers, manifestations, conditions de trafic prévisible, etc.)
- l'information en temps réel sur les difficultés de circulation (début et fin de l'événement).

III. Les recommandations générales relatives à l'exploitation de la route

Le tableau ci-après résume les recommandations générales relatives à l'organisation de l'exploitation de la route exprimées en fonction de la classification du réseau.

La gestion du trafic et l'aide aux déplacements étant deux fonctions étroitement liées, elles sont regroupées sous la même rubrique dans ce tableau.

	NIVEAU	GESTION DU TRAFIC	SURVEILLANCE DU RÉSEAU et patrouilles	ÉQUIPES D'INTERVENTION
Urbain	1A	Permanente	Plusieurs fois par jour	Mobilisables 24 heures sur 24, tous les jours de l'année
	1B	De la pointe de trafic du matin à celle du soir Permanente dans certaines agglomérations	Plusieurs fois par jour	Mobilisables 24 heures sur 24, tous les jours de l'année
Interurbain	2	De la pointe de trafic du matin à celle du soir Permanente sur certains axes	Plusieurs fois par jour	Mobilisables 24 heures sur 24, tous les jours de l'année
	3A	De la pointe de trafic du matin à celle du soir Permanente sur certains axes	1 à 2 fois par jour	Mobilisables 24 heures sur 24, tous les jours de l'année
	3B	Pendant les heures normales de travail et pendant les périodes de	Pendant les heures normales de travail et pendant les périodes de fort trafic	Mobilisables pendant les heures normales de travail 24 heures sur 24 en

		fort trafic prévisible	prévisible	période saisonnière à fort trafic
	4	Pendant les heures normales de travail	Non systématique	Mobilisables pendant les heures normales de travail

4. L'analyse préalable des conditions locales

4a. Le périmètre de l'analyse

L'analyse préalable à la mise en place d'une organisation du travail permettant d'assumer dans des conditions raisonnables les missions d'exploitation relève de la responsabilité du service ayant en charge ces missions.

Sur certains itinéraires interdépartementaux, la logique d'axe prime sur la gestion locale. C'est le cas en particulier quand le trafic de transit est important ou qu'il est nécessaire de gérer les flux et l'information en continu sur l'axe. Dans ce cas, une réflexion commune devra être menée, associant l'ensemble des directions départementales de l'équipement gestionnaires de l'axe considéré, afin d'élaborer un projet global et homogène en matière d'exploitation.

4b. Les objectifs de l'analyse préalable

Ainsi qu'il est précisé dans le premier chapitre, le réseau routier national fait l'objet d'une hiérarchisation en quatre niveaux dans le schéma directeur d'exploitation de la route.

En fonction du classement du réseau analysé, et en s'appuyant sur les recommandations générales (cf. § III), l'analyse préalable des caractéristiques locales s'attachera notamment :

- à déterminer les lieux de contrainte (caractéristiques géométriques, géographiques et météorologiques) ;
- à identifier les pointes journalières, hebdomadaires et saisonnières, par une analyse des données du trafic ;
- à apprécier le volume et la fréquence prévisionnels des interventions du service et de l'information des usagers, par un examen des incidents.

Les résultats de cette analyse doivent permettre de définir les plages ou périodes pendant lesquelles l'exploitation du réseau considéré doit être assurée en continu, afin d'offrir à l'utilisateur le service qu'il est en droit d'attendre.

Pour ce qui concerne les conditions de travail et de sécurité des personnels, la réflexion préalable veillera tout spécialement :

- à respecter les dispositions de l'arrêté du 29 mars 1985 relatives au repos compensateur, et notamment celles fixant les règles du repos de sécurité ;
- à prendre en compte les recommandations du comité central d'hygiène et de sécurité en matière de travail de nuit ; en particulier, le recours à une organisation du travail reposant sur un rythme nocturne systématique sera strictement limité aux cas où aucune autre solution ne peut être envisagée ;
- à prévoir et mettre en œuvre toutes les formations préalables nécessaires aux conditions d'intervention sous circulation, notamment sur les voies rapides.

4c. Les différents modes d'organisation

Les caractéristiques propres à chaque réseau montrent que différentes organisations du travail peuvent être envisagées, aussi bien pour la surveillance du réseau et pour les équipes d'intervention que pour les CIGT.

L'analyse préalable facilite la recherche d'une organisation du travail répondant à la fois aux besoins du service et aux attentes des personnels.

D'une manière générale, le service privilégiera l'organisation compatible avec les rythmes normaux de travail. Cependant, ce postulat ne doit pas non plus conduire à sous-dimensionner le dispositif pressenti, dont l'objectif premier est de rechercher l'efficacité par rapport aux attentes des usagers.

Ainsi, dès que les observations locales font apparaître une répétition des phénomènes, des organisations spécifiques peuvent être envisagées.

Différents modes d'organisation peuvent être adoptés, selon les fonctions à assurer.

4c1. Le maintien de la viabilité

1) La surveillance du réseau

L'analyse des conditions particulières de circulation peut justifier :

- l'extension des horaires réguliers de présence sur le terrain pendant la semaine, lorsque les pointes de trafic liées notamment aux trajets domicile-travail ont un caractère permanent ;
- la couverture des journées de week-end, quand les pointes de forte activité sont limitées aux périodes de grands départs ou si elles sont régulièrement concentrées en fin de semaine ;
- la permanence de la fonction 7 jours sur 7, lorsque les réseaux sont perturbés à toute heure.

2) les équipes d'intervention

Les fonctions de surveillance du réseau et d'intervention sur incidents sont, dans la pratique, assurées pendant les heures de travail, par les mêmes agents.

Sur l'ensemble des réseaux, les dispositions prises devront permettre de garantir, pendant les heures de travail, des délais d'intervention compatibles avec les conditions réelles de maintien de la viabilité. Pour ce faire, le service s'appuiera d'abord sur l'équipe d'entretien la plus facilement mobilisable. Cependant, si le volume des interventions le justifie, une équipe spécialisée peut être mise en place.

Sur les réseaux classés aux niveaux 1A, 1B, 2 et 3A et en dehors des heures de travail, l'astreinte à domicile tous les jours et hors période de viabilité hivernale d'une équipe composée de 2 agents constituera une réponse adaptée, pour un linéaire de 50 à 60 km.

Sur le réseau classé au niveau 3B, la mise en astreinte d'une équipe composée de deux agents sera limitée en principe aux périodes de fort trafic, qui coïncident généralement avec les périodes de grandes migrations saisonnières.

En sus des équipes d'intervention décrites ci-dessus, un veilleur qualifié devra être mis en astreinte. Il est le récepteur unique des appels en provenance des différents partenaires de la route et peut, en fonction de l'événement à traiter, déclencher l'intervention de l'équipe spécialisée.

Cette veille qualifiée ne doit pas pour autant faire double emploi avec le CIGT. En particulier, si le CIGT fonctionne en 3 postes, il assure de facto cette fonction.

4c2. La gestion du trafic

De par leurs fonctions, les opérateurs des CIGT exerçant leur activité en temps réel travaillent en étroite collaboration avec les patrouilles et les équipes d'intervention des subdivisions. Dans les faits, ils auront donc des rythmes de travail très proches, qui dépendent des caractéristiques locales.

C'est ainsi que :

- le seuil minimal doit permettre au service d'organiser les missions citées précédemment pendant les heures ouvrables ;
- la nécessité de répondre aux perturbations liées aux grandes migrations saisonnières justifie l'activation du CIGT sur quelques périodes de l'année ;
- les pointes de fort trafic, lorsqu'elles sont concentrées sur les heures de trajet domicile-travail, peuvent conduire à activer le CIGT selon des horaires élargis ;
- des réseaux perturbés à toute heure nécessitent l'activation permanente du CIGT ;
- le CIGT peut être activé de manière inopinée en dehors des heures de service, en cas de difficultés particulières de circulation (accident grave, perturbations durables).

4c3. L'information des usagers

L'information des usagers n'a d'intérêt que si elle est faite en temps réel ; de plus, elle est, en règle générale, assurée par les personnels affectés dans les CIGT.

L'organisation du travail reposera sur les mêmes critères que ceux utilisés pour la gestion du trafic.

4d. Les rythmes spécifiques de travail

Ces organisations spécifiques se traduisent par des rythmes de travail particuliers. Les plus courants sont les suivants :

- en 2 postes en semaine, lorsque les pointes de trafic liées au trajet domicile-travail sont quotidiennes et situées en dehors de l'amplitude normale de travail (généralement en milieu urbain et périurbain) ;
- en un poste les week-ends si les perturbations sont concentrées sur ces périodes ;
- ainsi que des organisations saisonnières si les périodes sont fortement contrastées.

4d1. Les critères d'analyse des rythmes spécifiques de travail

Les organisations du travail par postes, et particulièrement le travail en 3 postes, seront réservées à des situations particulières, qui, en ce qui concerne les missions relevant de l'exploitation de la route, peuvent être appréhendées au travers de deux critères essentiels :

- l'urgence de la fonction à assurer ;
- la fréquence des interventions.

1) L'urgence de la fonction

Ce critère concerne principalement les CIGT, mais il peut également être examiné dans le cadre de l'organisation du travail des équipes d'intervention.

Pour les CIGT

Les actions de régulation du trafic et d'information des usagers n'ont d'intérêt que dans leur simultanéité. Il convient pour cela que le CIGT soit actif pendant les horaires où les perturbations sont les plus fréquentes, et notamment :

- en permanence dans les très grandes agglomérations ;
- de l'heure de pointe du matin à celle du soir dans les autres grandes villes et sur certains axes interurbains ;
- les journées de week-ends les plus circulés sur les autres axes interurbains.

Dans ces conditions, les pupitreurs pourront être amenés à exercer leurs fonctions en 2 ou 3 postes, de façon régulière ou saisonnière.

Le rythme de travail adopté pour le fonctionnement du CIGT ne détermine pas directement celui des équipes d'intervention.

Pour les équipes d'intervention

Pendant les périodes à fort trafic et donc à risque d'incident important, il est souhaitable que les équipes d'intervention puissent intervenir rapidement, justifiant ainsi des horaires décalés.

Les personnels composant les équipes d'intervention pourront être appelés à travailler en 2 postes, de façon régulière (notamment sur les niveaux 1A, 1B et 2) ou occasionnelle (niveau 3A).

Pour la gestion centralisée des tunnels

Les postes de gestion centralisée des tunnels peuvent être assimilés à des CIGT dédiés à une portion d'axe. La détection instantanée des incidents et l'information en temps réel constituant deux facteurs majeurs de la sécurité à l'intérieur du tunnels, le critère d'urgence de la fonction s'applique donc également à ce domaine d'activité. Il justifie une organisation spécifique du travail par postes.

2) La fréquence des interventions

En règle générale, les dispositions applicables tant en matière d'astreinte que d'heures supplémentaires permettent d'assurer les interventions en-dehors des horaires normaux de travail.

Cependant, si le volume de ces interventions entraîne des perturbations permanentes tant pour l'individu que pour l'organisation du service, il convient de s'interroger sur l'efficacité de l'organisation du travail existante.

Une étude fine des données locales permettra de détecter les fréquences d'incidents et d'adapter les rythmes de travail sur les missions d'exploitation aux besoins réels. C'est ainsi que des interventions de nuit, régulières et répétitives, qui s'apparentent de fait à un poste nocturne, justifient que l'on s'interroge sur la nécessité d'adapter l'organisation du travail.

5. La concertation au plan local et la validation du dossier

L'organisation du travail élaborée en tenant compte des dispositions contenues dans cette circulaire doit faire l'objet d'une concertation étroite avec les personnels et leurs représentants pendant sa phase de préparation.

Cette phase de concertation associera largement l'ensemble des acteurs locaux. Elle tiendra compte des recommandations du comité central d'hygiène et de sécurité en matière de travail de nuit.

Elle permettra de finaliser toutes les mesures d'accompagnement du projet, y compris en matière de formation des personnels.

La forme de cette concertation préalable est de l'initiative du chef de service, qui s'organise pour recueillir l'avis écrit des représentants du personnel.

Il est cependant rappelé qu'aucune décision irréversible ne peut être prise, et *a fortiori* aucune mise en place concrétisée sur le terrain, avant que les propositions formulées par le service aient été présentées et validées par les trois directions centrales concernées : la direction des routes, la direction de la sécurité et de la circulation routières et la direction du personnel et des services. Cette règle s'applique également lorsque l'organisation du travail doit être profondément remaniée (notamment lorsque le trafic s'est densifié) et que le nouveau projet entraîne des sujétions supplémentaires pour les agents, ou encore des besoins nouveaux en personnel ou en crédits indemnitaires.

Cette phase de présentation et de validation est exposée dans la circulaire conjointe du 28 mai 1997.

Les organisations du travail proposées par les chefs de service sont analysées par les trois directions d'administration centrale concernées à partir d'un dossier retraçant les étapes de la réflexion locale et comprenant les observations des organisations syndicales. La validation de ces organisations du travail, analysées à partir d'un dossier retraçant notamment les étapes de la réflexion locale, se concrétise par :

- une notification signée par les trois directions d'administration centrale concernées précisant notamment les dispositifs à mettre en place ainsi que les moyens en personnel et en crédits indemnitaires qui en découlent ;
- suivie d'une décision au plan local, après consultation du comité local d'hygiène et de sécurité et du comité technique paritaire spécial, qui délibéreront sur l'organisation détaillée du travail, sur la base des objectifs nationaux et des caractéristiques locales.