

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 16 janvier 2004
(convocation du 5 janvier 2004)**

Aujourd'hui Vendredi Seize Janvier Deux Mil Quatre à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. JUPPE Alain, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. DAVID Alain, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. GUICHARD Max, M. HOUDEBERT Henri, M. LABISTE Bernard, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, Mme BRUNET Françoise, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, Mme CASTANET Anne, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHAUSSET Gérard, M. CHAZEAU Jean, Mme COLLET-LEJUIF Sylvie, Mme CONTE Marie-Josée, M. CORDOBA Aimé, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, Mme CURVALE Laure, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DESSERTINE Laurence, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, M. DUCASSOU Dominique, Mme DUMONT Dominique, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. FEUGAS Jean-Claude, M. FLORIAN Nicolas, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, M. LABARDIN Michel, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, M. PONS Henri, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. CANIVENC René à M. LABARDIN Michel
M. FELTESSE Vincent à M. SEGUREL Jean-Pierre
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard
M. GELLE Thierry à M. FLORIAN Nicolas
M. LAMAISON Serge à M. BRANA Pierre
M. MARTIN Hugues à M. PONS Henri
M. ROUSSET Alain à Mme. CARTRON Françoise
M. SAINTE-MARIE Michel à M. TAVART Jean-Michel
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain
M. BENOIT Jean-Jacques à M. JOUVE Serge
M. BOCCHIO Claude à Mme. BRUNET Françoise
M. BREILLAT Jacques à M. CAZABONNE Alain
M. CASTEL Lucien à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie Claude
M. CASTEX Régis à M. REBIERE André
Mlle. CHARBIT Myriam à Mlle. COUTANCEAU Emilie

M. DANE Michel à Mme. NOEL Marie-Claude
M. DELAUX Stéphan à M. DAVID Jean-Louis
M. FERILLOT Michel à M. BELIN Bernard
M. GOURGUES Jean-Pierre à M. MERCIER Michel
M. HERITIE Michel à M. HOUDEBERT Henri
Mme. JORDA-DEDIEU Carole à Mme. FAYET Véronique
Mme. LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis
M. LOTHAIRE Pierre à M. MANSENCAL Alain
M. MAMERE Noël à M. HURMIC Pierre
M. MILLET Thierry à M. MERCHERZ Jean
M. MONCASSIN Alain à Mme. FAORO Michèle
Mme. MOULIN-BOUDARD Martine à M. BRON Jean-Charles
M. REDON Michel à M. JAULT Daniel
M. SAVARY Gilles à M. RESPAUD Jacques

M. BANAYAN Alexis à M. BANNEL Jean-Didier (jusqu'à 10 H 45)
M. CAZENAVE Charles à M. CANOVAS Bruno (jusqu'à 10 H 45)
Mme DESSERTINE Laurence à M. CAZABONNE Didier (jusqu'à 10 H 45)
M. GUICHOUX Jacques à M. DOUGADOS Daniel (jusqu'à 10 H 50)
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. MOULINIER Maxime (jusqu'à 11 H 15)

LA SEANCE EST OUVERTE

Organisation des astreintes du Centre Voirie - Décision

Monsieur DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Afin d'assurer et de coordonner les interventions de sécurité sur le réseau de voirie dont elle a la charge (voies communautaires), notamment en dehors des jours et heures ouvrables, la Communauté Urbaine de Bordeaux se doit de mettre en place ou d'améliorer divers dispositifs d'astreinte.

A – Astreinte d'interventions courantes

Il s'agit d'une astreinte opérationnelle de terrain, assurée par des agents qui interviennent in situ pour des actions simples de mise en sécurité et/ou d'établissement de diagnostic.

Les nuits entre 18 h et 8 h ainsi que les week-ends, l'astreinte voirie niveau 1 était assurée par une entreprise privée, jusqu'au 31/12/03. En raison toutefois de la dégradation du niveau des prestations assurées par cette entreprise, d'une augmentation de leur coût, ainsi que de la nécessité pour la CUB, au travers d'une de ses compétences "visibles", de prouver son efficacité et renforcer son image du service public, vous avez décidé, par délibération du 11/7/2003, de mettre en place à compter du 31/12/2003, une nouvelle organisation en régie, de l'astreinte voirie niveau d'exploitation, qui permette d'améliorer le service rendu en terme de capacité d'intervention, de réactivité, de professionnalisme et de niveau de sécurité, tout en restant financièrement compétitive.

L'organisation comprend 2 équipes de 2 agents chacune, dotées de moyens d'intervention indépendants et spécifiques, qui interviendront seules ou regroupées en fonction de la localisation et de l'importance de l'incident à traiter.

Chaque équipe sera mise à disposition à tour de rôle par les circonscriptions et l'unité Parc Matériel, les 4 agents concernés étant affectés exclusivement à la garde / astreinte pendant une semaine complète. Chacune des 2 équipes, basée dans sa circonscription, assurera durant les jours ouvrés de la semaine, une garde en poste de travail de 15 h 45 à 23 h 30, puis une astreinte à domicile de 23 h 30 à 8 h.

Le week-end sera couvert par une astreinte à domicile assurée par les mêmes agents.

Cette mission nouvelle a nécessité l'acquisition de divers matériels, ainsi que le recrutement de 4 agents qui seront affectés à l'unité Parc Matériel, chargée de compenser par ses interventions l'activité supplémentaire assurée par les circonscriptions.

L'ensemble de ces dispositions permettra d'atteindre les objectifs fixés, y compris sur le plan financier, puisque le coût de l'astreinte d'interventions courantes passera de 493 173 € TTC/an à 310 996 € TTC/an, soit une économie de 182 177 € TTC/an.

B – Astreinte de coordination

Il s'agit d'une astreinte opérationnelle, assurée par des cadres, qui sont sollicités pour des situations plus complexes n'ayant pu être traitées par l'astreinte d'interventions courantes et pouvant nécessiter la mise en œuvre et la coordination de moyens appropriés.

Ce niveau n'est pas aujourd'hui clairement identifié comme tel, mais existe sous forme d'une astreinte à domicile assurée par une douzaine d'ingénieurs dont la majorité est en poste opérationnel au centre Voirie Proximité. Chacun de ces ingénieurs assure à tour de rôle cette astreinte pendant toute une semaine, du vendredi au vendredi, soit le week-end en totalité et tous les jours ouvrés de 16 h à 8 h.

On constate aujourd'hui des sollicitations de plus en plus fréquentes de ces cadres, liées pour une part à l'augmentation des interventions niveau d'exploitation, mais aussi et surtout à un nombre croissant d'appels pour des sujets divers et variés, concernant tout événement pouvant se produire sur la C.U.B., sur le domaine public ou privé.

Au fil des ans, cette astreinte est ainsi devenue une sorte de « garde générale » sollicitée pour n'importe quel type de problème, tendance renforcée par le fait que, mis à part quelques structures d'astreinte existant dans certains services (DEGGT, DOE, SLE), beaucoup d'autres services opérationnels et /ou gestionnaires ne disposent d'aucun relais d'astreinte en cas de problème concernant leur domaine d'activité.

L'ingénieur d'astreinte « voirie » se trouve ainsi de plus en plus souvent seul, confronté à des situations inextricables, sans rapport avec ses compétences, sans possibilité de se faire aider ou conseiller et sans moyens d'intervention appropriés.

Conformément à la présentation en Bureau du 25 mai 2000 de l'architecture générale du système élargi d'intervention de la CUB, l'objectif poursuivi est de redéfinir et repositionner l'astreinte actuellement assurée par les ingénieurs pour l'ajuster à la définition de l'astreinte de coordination (cf ci-dessus), ce qui implique notamment un recentrage sur :

- les compétences voirie / ouvrage d'art uniquement (viabilité et sécurité du domaine public routier).
- les missions propres à ce niveau de sécurité, excluant notamment la notion de « garde générale » qui relèvera désormais de l'astreinte de commandement du système élargi d'intervention.

Les propositions ci-dessous sont le résultat des réflexions d'un groupe de travail composé d'ingénieurs, techniciens et contrôleurs du centre Voirie Proximité.

- ♦ Il est proposé que l'astreinte de coordination du centre Voirie soit assurée, à tour de rôle, par l'ensemble des cadres A et B techniques du service.

Ces derniers, compte tenu notamment de leurs compétences et de leur implication opérationnelle au quotidien, sont tous en mesure d'assurer les missions d'analyse et de prise de décision rapide qui caractérisent le niveau de sécurité.

Par ailleurs, le fait d'élargir ainsi au maximum le groupe des participants (soit une soixantaine de personnes) permet de minimiser la contrainte pour chacun d'entre eux.

- ♦ Le principe de l'astreinte à domicile est maintenu. S'agissant d'un deuxième stade d'astreinte sollicité pour des situations plus complexes donc plus rares, une présence sur site (de type garde en poste de travail) ne semble pas justifiée. A l'instar de ce qui existe actuellement pour les ingénieurs, cette astreinte serait assurée pendant toute une semaine, du vendredi au vendredi, soit le week-end en totalité et tous les jours ouvrés de 16 h à 8 h.
- ♦ En cohérence avec l'organisation mise en place pour l'astreinte d'interventions courantes, il est proposé d'avoir simultanément 2 cadres d'astreinte de coordination pour l'ensemble de la C.U.B.

Ainsi, le territoire communautaire étant divisé en deux, chaque zone disposerait, en terme d'astreinte, d'une équipe d'interventions courantes et d'un cadre de coordination qui serait son référent. Pour améliorer l'efficacité de ce tandem, le cadre et l'équipe seraient systématiquement issus de la même circonscription (les personnes se connaissent et n'hésitent pas à communiquer, les 2 niveaux ont déjà des habitudes de travail communes, ils ont le même niveau d'information sur les matériels existants et mobilisables...).

Ces dispositions permettent aussi de répartir le volume des situations complexes sur deux responsables, qui peuvent également s'épauler et se conseiller mutuellement en cas de besoin.

- ♦ A raison de 6 cadres pour chacune des 9 circonscriptions + 8 cadres du département logistique, le tour d'astreinte revenant environ 10 fois par an pour chacun de ces services (52 semaines pour 5 services par zone), et compte tenu des propositions sus-citées (participation de tous les A + B et 2 A ou B simultanément), chaque cadre devrait assurer au plus 2 astreintes d'une semaine par an, ce qui apparaît tout à fait raisonnable.
- ♦ Au plan des ressources, la mise en œuvre de l'organisation sus-décrite nécessite, pour chacun des deux cadres assurant l'astreinte sur leur zone :
 - 1 véhicule non électrique
 - 1 téléphone portable
 - 1 micro-ordinateur portable

S'agissant des véhicules, ceux qui sont affectés aux services pour assurer leurs missions habituelles seront également utilisables dans le cadre de l'astreinte. Il n'y aurait donc, a priori, aucun besoin supplémentaire dans ce domaine.

Concernant les téléphones portables, pour des raisons de simplicité évidentes (1 seul numéro par zone qui ne change pas) il serait nécessaire de disposer de 2 postes supplémentaires (1 par zone).

Enfin, pour ce qui concerne les micros ordinateurs portables, 1 par zone serait également nécessaire, soit deux unités supplémentaires.

Au total, les investissements liés à la mise en place de l'astreinte de coordination seraient ainsi d'environ 5 000€ TTC.

Par ailleurs, le groupe de travail a également proposé que la compensation de ces astreintes de coordination soit assurée uniquement par le biais de rémunérations, basées sur les modalités du décret n°2003/363 du 15 avril 2003.

Ces rémunérations constitueraient l'essentiel des coûts de fonctionnement relatifs à l'astreinte voirie de coordination, auxquels il faudrait rajouter le carburant des véhicules et les communications téléphoniques liées aux interventions dans le cadre de cette astreinte. On peut ainsi estimer le coût annuel du fonctionnement de l'astreinte de coordination à environ 20 000€ TTC/an.

C – Astreinte hivernale

Il s'agit d'une astreinte opérationnelle de terrain, assurée par des agents qui interviennent in situ pour des actions de déneigement, déverglacage ou salage. De nature saisonnière, elle n'est activée que 3 mois par an, soit de début décembre à début mars.

Cette astreinte est assurée à domicile et à tour de rôle par 27 agents du centre Voirie (3 par circonscriptions), pendant une semaine complète, du lundi au lundi, soit tous les jours ouvrés de 16 h à 8 h et le week-end en totalité.

A ce jour cette organisation fonctionne de manière satisfaisante et a fait la preuve de son efficacité, notamment lors des dernières périodes hivernales difficiles.

On constate cependant que les documents de référence (plan de viabilité hivernale, procédures...) sont vieillissants et que certaines adaptations pourraient permettre d'améliorer encore le fonctionnement de cette astreinte.

Compte tenu du caractère spécifique et saisonnier de cette astreinte, il apparaît préférable de la maintenir comme un système autonome venant se greffer temporairement au système élargi d'intervention, de manière cohérente et compatible avec ce dernier.

L'objectif principal sera par conséquent de mettre à jour les documents et procédures relatifs à cette astreinte particulière et de procéder aux adaptations qui permettront d'en optimiser le fonctionnement.

Il est proposé, en s'appuyant sur l'expérience des services de l'Etat, de constituer un nouveau document de référence intitulé « Dossier d'organisation de la viabilité hivernale » (DOVH).

Le DOVH est un document général dont le but principal est de faire connaître, aux divers acteurs concernés, les objectifs, les limites et les dispositions générales ou particulières prises pour limiter ou supprimer les conséquences de l'hiver sur le réseau viaire de la C.U.B.

Il regroupe tous les principes et modalités d'actions au niveau de la C.U.B. et cela dans différentes situations. Il assure la cohérence aux diverses limites du réseau et traite les relations entre les divers acteurs.

Ce DOVH devra être complété, au niveau de chaque circonscription territoriale, par un plan d'exploitation de la viabilité hivernale (PEVH) qui constitue la déclinaison locale du DOVH décrivant les moyens et procédures mis en place pour assurer, sur le territoire de la circonscription, le service hivernal. Le PEVH est le document « de base » utilisé par les opérationnels sur le terrain.

Parallèlement à la mise en place de ce nouveau référentiel, il est également envisagé, principalement pour les cadres de la maintenance, une formation spécifique aux problèmes de viabilité hivernale, qui permettra une meilleure analyse des phénomènes et des décisions plus affinées, avec pour conséquence une optimisation du nombre et de l'efficacité des interventions.

Enfin, pour compléter ce dispositif, il apparaît souhaitable de confirmer et de pérenniser les principes suivants :

- ◆ Gestion centralisée des interventions de viabilité hivernale : Afin d'assurer une cohérence opérationnelle sur l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine de Bordeaux, les actions générales sont initiées au niveau central. A cet effet, en dehors des heures ouvrées, un cadre de la direction assure une veille et reste joignable. (Cette gestion centralisée n'est pas exclusive d'opérations particulières décidées au niveau local).
- ◆ Existence d'un responsable de viabilité hivernale par circonscription: Cet agent gère localement tous les aspects du service hivernal et constitue le relais privilégié dans ce domaine. Fonctionnellement, la personne la plus adaptée pour assurer cette mission dans chaque circonscription est le contrôleur en charge de la régie, assisté de ses adjoints contremaîtres. En dehors des heures ouvrées, le contrôleur ou l'un des contremaîtres reste joignable en cas de nécessité.
- ◆ En cas d'évènement prévisible le justifiant, les agents joignables sont mis en position d'astreinte. Ces agents n'assurent pas d'autre type d'astreinte (coordination, commandement) pendant la période de viabilité hivernale.

D – Astreinte exceptionnelle

Il s'agit d'une astreinte opérationnelle pouvant être assurée à différents niveaux et qui consiste à mobiliser le nombre d'agents disponibles nécessaires pour faire face à une situation exceptionnelle prévisible ou imprévisible.

Cette astreinte ne fait l'objet d'aucune formalisation à ce jour. En cas de situation exceptionnelle, les agents disponibles sont mobilisés, sans qu'il s'agisse d'une réelle mise en astreinte.

Si ce système fonctionne relativement correctement pour les événements prévisibles, il n'en va pas de même pour les événements imprévisibles, pour lesquels la mobilisation des agents nécessaires s'avère très aléatoire.

L'objectif poursuivi est de définir et mettre en œuvre des procédures qui permettent de placer rapidement en astreinte des agents mobilisables, lorsqu'une situation exceptionnelle survient.

Il est proposé un système de mobilisation « en cascade », qui est a priori le plus efficace et le plus réactif.

En cas de situation exceptionnelle prévisible, « l'ordre de mobilisation » est donné par un cadre de centre Voirie (en liaison avec le niveau de commandement du système élargi) à l'attention d'une part des deux cadres en astreinte de coordination dans deux des circonscriptions et, d'autre part, à l'attention de l'un des six cadres de chacune des sept autres circonscriptions.

L'ensemble de ces neuf cadres assure à son tour, chacun pour sa circonscription, la mobilisation du nombre d'agents déterminé pour faire face à l'évènement exceptionnel.

La totalité des agents ainsi mobilisés est placée officiellement en position d'astreinte, avec prévision et organisation systématique d'un roulement pour les évènements dont la durée est incertaine.

En cas de situation exceptionnelle imprévisible le principe général reste le même, mais les agents mobilisables, quelle que soit leur fonction, sont ceux que l'on pourra joindre sur le moment.

En conséquence, « l'ordre de mobilisation » est donné par le cadre A d'astreinte générale (niveau commandement) d'une part à l'attention des deux cadres en astreinte de coordination dans deux des circonscriptions, d'autre part à l'attention d'un cadre centre Voirie Proximité qui aura pu être joint ou, à défaut, à l'attention de l'un des six cadres de chacune des sept autres circonscriptions qui auront pu être joints.

Les cadres ainsi contactés mobilisent à leur tour les agents joignables et l'ensemble du personnel concerné est placé officiellement en position d'astreinte avec si possible, en fonction des effectifs disponibles, prévision et organisation d'un roulement pour les évènements dont la durée est incertaine.

Pour les situations exceptionnelles hivernales, le principe de mobilisation en cascade s'applique également, en s'appuyant sur un cadre centre Voirie Proximité et des responsables viabilité hivernale, mobilisés si l'évènement est prévisible, ou systématiquement joignables en cas d'évènement imprévisible.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Le principe proposé pour le fonctionnement des astreintes du centre Voirie est celui d'une mobilisation graduelle, fonction de l'importance et de la nature de l'évènement à traiter.

L'astreinte hivernale obéit à ce même principe et vient se greffer saisonnièrement au dispositif permanent.

Après analyse et retours d'expériences, six situations représentatives ont été retenues :

- situation normale
- situation hivernale normale
- situation exceptionnelle prévisible
- situation hivernale exceptionnelle prévisible
- situation exceptionnelle non prévisible
- situation hivernale exceptionnelle non prévisible

Pour chacune de ces situations ont été établis un schéma de mobilisation et une procédure qui décrivent, pour les évènements concernant le domaine public routier, les circuits d'alerte, de décision et d'intervention ainsi que les interactions avec l'astreinte de commandement du système élargi d'intervention.

Nous vous proposons en conséquence, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir décider la mise en œuvre de ces dispositions régissant le fonctionnement des astreintes du centre Voirie, en vue d'assurer et de coordonner les interventions de sécurité sur le réseau de voirie de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 16 janvier 2004,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

M. ALAIN DAVID

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
28 JANVIER 2004**