

**ORGANISATION EN RESEAU DES ACTIVITES CHAUSSEES
ET CONTROLE DES CHANTIERS - CHAUSSEES ET
TERRASSEMENTS –
DES LABORATOIRES REGIONAUX DES PONTS ET CHAUSSEES**

RAPPORT DE SYNTHESE

Février 2005

AVANT-PROPOS

Le présent rapport fait suite à deux rapports sur le même sujet rédigés dans le cadre de la réflexion stratégique du réseau scientifique et technique :

- Contribution au groupe de réflexion dans le domaine des chaussées – Jean-François CORTE en janvier 1996,
- Rapport de l'atelier Géotechnique-Terrassements-Chaussées de juillet 2001.

Il s'inscrit dans le plan d'actions structurantes « fonctionnement en réseau » et a vocation à être utilisé par la Direction des Routes pour l'organisation des services routiers et, plus particulièrement, dans le cadre du sous-chantier « Missions et organisation des services dans le domaine de l'investissement, de l'entretien et de l'exploitation ». Cette réflexion porte notamment sur les modalités de formalisation des rapports entre la maîtrise d'ouvrage et ses prestataires de services internes (directions interrégionales des routes, centres d'études techniques de l'équipement et ses laboratoires régionaux).

Il tient compte des préconisations émises par des études récentes :

- la carte stratégique des laboratoires régionaux des ponts et chaussées d'avril 2001, élaborée sous l'égide du Comité inter-LPC, qui, par domaine, précise les activités qui doivent être présentes dans chaque laboratoire régional, celles de nature à être organisées à l'échelle du CETE ou concentrées sur quelques sites à vocation nationale,
- le rapport de l'atelier GTC (Géotechnique, Terrassements, Chaussées) de juillet 2001 qui donne un dimensionnement minimal aux équipes chargées des chaussées et du contrôle des chantiers (chaussées et terrassements) et qui dresse un état des lieux des moyens présents dans les laboratoires départementaux avec quelques indications sur l'articulation de leurs activités et de celles des laboratoires régionaux.

SOMMAIRE DU RAPPORT

I – METHODE DE TRAVAIL	4
II – BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES PRECONISATIONS DE L’ATELIER GTC	6
II – 1 Situation des effectifs du domaine des chaussées	6
II – 2 Evolution des effectifs sur la période 1995 - 2005	9
II – 3 Analyse de l’activité par sous-domaines	10
II – 3.A Les études de matériaux	10
II – 3.B L’assistance pour la réalisation des chaussées	13
II – 3.C La conception et la gestion du patrimoine routier	15
II – 4 Agrégation des moyens sur l’ensemble des CETE	18
II – 5 Pyramides des âges	22
III – LES LABORATOIRES DEPARTEMENTAUX	27
IV – L’INGENIERIE PRIVEE	33
V – EVOLUTION DE L’ACTIVITE	34
V – 1 Impact des réformes en cours	34
V – 2 Analyse de l’évolution de l’activité du RST par sous-domaines	38
V – 2.A Les études de matériaux	38
V – 2.B L’assistance pour la réalisation des chaussées	39
V – 2.C La conception et la gestion du patrimoine routier	40
VI – EVOLUTION DES EFFECTIFS	41
VII – EVOLUTION DE L’ORGANISATION	44
VIII - ANNEXES	47

I – METHODE DE TRAVAIL

L'étude comprend trois volets :

- le bilan de la mise en œuvre des préconisations du rapport de l'atelier GTC,
- la situation des laboratoires départementaux,
- l'évolution de l'activité, celle prévisible des effectifs et de l'organisation correspondants.

La méthode adoptée repose sur des entretiens pour coordonner l'étude avec les réflexions menées par ailleurs, chez les organismes têtes de réseau principalement, et sur une enquête auprès des CETE sous la forme d'un questionnaire à remplir, suivi d'entretiens.

A) Les entretiens

- un entretien avec le directeur technique « Chaussées » du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC), afin d'évaluer l'actualité des préconisations du rapport de l'atelier GTC de juillet 2001 et de connaître l'avis du LCPC sur le devenir des prestations du domaine « Chaussées » et des contrôles de chantier après décentralisation,
- un entretien avec le responsable du Centre de la Sécurité et des Techniques Routières du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) portant sur le même objet,
- un entretien avec les représentants du Comité inter-LPC pour faire le lien entre la présente mission et le travail d'évaluation en cours de la mise en œuvre de la carte stratégique des LRPC, pour s'assurer de la complémentarité des deux études,
- dans chaque CETE, un entretien avec le directeur (la directrice adjointe en charge de l'activité CETE pour la DREIF) et les responsables des laboratoires régionaux, en s'appuyant sur le questionnaire préalablement renseigné.

-

B) Le questionnaire

Le questionnaire a permis, en général, de rassembler les éléments nécessaires pour répondre aux trois volets de l'étude.

Il a porté sur les unités du CETE avec :

- le recensement des effectifs en place, par spécialité et par catégorie, et les perspectives de renouvellement,
- le recensement des appareils non courants,
- l'organisation actuelle et les possibilités d'évolution en référence aux préconisations du rapport de l'atelier GTC,
- pour chaque spécialité, l'analyse de l'activité par type de client et par nature, dans la situation actuelle et de manière prévisionnelle au vu des facteurs d'évolution (concurrence, transferts de voirie, nouvelle organisation),

et sur les laboratoires départementaux, en recensant leurs moyens, en analysant leur activité, en évaluant leur positionnement à l'avenir sur le réseau routier national et en précisant leur rattachement administratif et leurs liens avec le CETE.

Des éléments sur la concurrence privée ont été également demandés.

II – BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES PRECONISATIONS DU RAPPORT DE L’ATELIER GTC

A ce stade du rapport, il convient de rappeler que le rapport de l’atelier GTC de juillet 2001 n’appréciait les compétences et moyens nécessaires au sein du réseau scientifique et technique dans le domaine des chaussées qu’au vu d’une analyse des besoins pour compte propre (c’est à dire le réseau de l’Etat) et de la définition d’un noyau dur au niveau des ressources humaines permettant de répondre positivement à ces besoins, dans la durée (*cela conduisait, pour certaines catégories de personnel, à prévoir suffisamment d’agents pour assurer le maintien de la compétence et donc à rechercher des compléments de plan de charge auprès d’autres bénéficiaires*).

Ce même rapport analysait les activités au sein du domaine Chaussées suivant trois sous-domaines :

- les études de matériaux,
- l’assistance pour la réalisation des chaussées,
- la conception et la gestion du patrimoine routier.

Cette distinction entre les activités a été conservée pour faire le bilan de la mise en œuvre des préconisations de l’atelier.

II – 1 Situation des effectifs du domaine des chaussées

Il est nécessaire de rappeler que les conclusions de la réflexion sur la mise en œuvre de la stratégie d’évolution des CETE, en 1996, prévoyaient une réduction des effectifs de 130 personnes, à l’horizon 2005, pour l’ensemble du domaine « Techniques Routières », aujourd’hui dénommé « Géotechnique, Terrassements, Chaussées ». L’objet du présent rapport ne concerne donc qu’une partie du domaine concerné.

Le tableau A, présenté ci-après, reprend les enquêtes faites d’une part pour établir le rapport sectoriel du domaine des chaussées de janvier 1996 et d’autre part sa réactualisation pour obtenir la situation à mi-2000.

Il comptabilise les effectifs en équivalents temps-plein pour le seul domaine des chaussées. L’appellation « DTC », anciennes divisions terrassements-chaussées, a été conservée par référence à l’enquête de 1996, même si, aujourd’hui, elle recouvre diverses dénominations dans les CETE.

Tableau A : Effectifs en ETP du domaine chaussées des CETE

	A			B			C			Total		
	1995	2000	2004	1995	2000	2004	1995	2000	2004	1995	2000	2004
CETE Méditerranée												
LR Aix	4.40	6.00	6.80	15.00	13.80	17.60	11.00	12.50	9.80	30.40	32.30	34.20
LR Nice	1.00	1.00	1.00	6.00	4.00	2.50	5.00	3.00	4.00	12.00	8.00	7.50
DTC	2.50	1.30	0.50	4.00	4.20	2.00	1.50	2.30	0.00	8.00	7.80	2.50
Total CETE	7.90	8.30	8.30	25.00	22.00	22.10	17.50	17.80	13.80	50.40	48.10	44.20
CETE Sud-Ouest												
LR Bordeaux	5.00	4.00	3.00	20.30	14.60	16.60	3.00	4.10	5.00	28.30	22.70	24.60
LR Toulouse	4.00	3.90	3.00	20.70	14.70	12.60	6.80	5.30	8.60	31.50	23.90	24.20
DTC	4.00	3.00	1.50	7.00	8.60	3.00	2.50	0.80	0.00	13.50	12.40	4.50
Total CETE	13.00	10.90	7.50	48.00	37.90	32.20	12.30	10.20	13.60	73.30	59.00	53.30
CETE de l'Est												
LR Nancy	6.00	5.00	2.50	14.50	12.00	10.26	18.50	15.00	11.50	39.00	32.00	24.26
LR Strasbourg	3.00	2.00	2.50	7.00	7.10	5.30	6.00	4.00	4.00	16.00	13.10	11.80
DTC	1.00	1.00	1.00	5.00	1.00	3.00	1.00	0.00	1.00	7.00	2.00	5.00
Total CETE	10.00	8.00	6.00	26.50	20.10	18.56	25.50	19.00	16.50	62.00	47.10	41.06
CETE Nord Picardie												
LR Lille	4.00	2.20	2.00	10.00	8.00	6.00	17.00	16.70	8.75	31.00	26.90	16.75
LR Saint-Quentin	3.00	4.00	3.00	6.00	7.00	11.50	11.00	8.50	8.00	20.00	19.50	22.50
DTC	2.00	1.40	1.40	6.00	2.80	0.80	1.00	0.80	0.80	7.00	5.00	3.00
Total CETE	9.00	7.60	6.40	22.00	17.80	18.30	29.00	26.00	17.55	60.00	51.40	42.25
CETE de Lyon												
LR Autun	6.00	8.50	4.50	14.00	13.00	12.20	14.00	12.00	12.00	34.00	33.50	28.70
LR Clermont-Ferrand	5.80	6.40	1.50	12.50	13.50	10.00	6.00	7.00	5.40	24.30	26.90	16.90
LR Lyon	4.00	4.00	1.00	13.00	12.70	6.00	12.00	8.00	8.00	29.00	24.70	15.00
Total CETE	15.80	18.90	7.00	39.50	39.20	28.20	32.00	27.00	25.40	87.30	85.10	60.60

CETE de l'Ouest												
LR Angers	3.50	5.30	3.60	21.00	20.50	23.50	11.00	6.00	5.00	35.50	31.80	32.10
LR Saint Brieu	3.50	3.50	2.70	12.00	11.00	12.70	9.00	10.00	11.50	24.50	24.50	26.90
DTC	4.00	1.90	1.00	0.00	1.10	0.40	2.00	1.80	0.00	6.00	4.80	1.40
Total CETE	11.00	10.70	7.30	33.00	32.60	36.60	22.00	17.80	16.50	66.00	61.10	60.40
CETE Normandie Centre												
LR Rouen	3.50	2.20	2.60	18.80	14.00	16.60	5.90	8.00	8.50	28.20	24.20	27.70
LR Blois	2.80	3.00	2.50	14.30	14.00	7.50	4.80	4.00	7.00	21.90	21.00	17.00
DTC	3.00	2.30	1.00	5.00	5.00	2.00	3.00	2.00	0.00	11.00	9.30	3.00
Total CETE	9.30	7.50	6.10	38.10	33.00	26.10	13.70	14.00	15.50	61.10	54.50	47.70
DREIF												
LREP	6.00	6.40	4.00	23.00	17.60	14.50	9.00	11.20	13.00	38.00	35.20	31.50
LROP	5.00	4.80	4.70	24.00	14.60	17.20	11.00	10.00	9.00	40.00	29.40	30.90
Total DREIF	11.00	11.20	8.70	47.00	32.20	31.70	20.00	21.20	22.00	78.00	64.60	62.40
Total CETE et DREIF	87.00	83.10	57.30	279.10	234.80	213.76	172.00	153.00	140.85	538.10	470.90	411.91

Remarques particulières :

- a) Le LR d'Aix a intégré au 1^{er} janvier 2002 les effectifs du laboratoire départemental de la DDE de l'Hérault à Montpellier, soit 2A, 7B et 2C, dont 1,5A et 3B pour le domaine concerné.
- b) Le LR de Lyon n'a pas inclus dans ses effectifs « chaussées » l'équipe de Michel GOTHIE spécialisée en glissance et adhérence des chaussées, comptabilisée en sécurité routière, soit 3A, 3B et 7C.
- c) Les effectifs du LR de Lille ne comprennent pas l'antenne de Valenciennes (4 postes), par définition polyvalente, qui assure principalement la présence du réseau auprès de l'ENTE.
- d) Les effectifs du LR de Saint Quentin ne comprennent pas M. BLANCHARD, cadre A, détaché auprès du LD de Senlis (DDE de l'Oise).

II – 2 Evolution des effectifs sur la période 1995 – 2005

Une analyse du tableau montre qu'entre 1995 et 2005, la réduction des effectifs du seul sous-domaine chaussées a été de 126 équivalents temps-plein, soit quasiment la totalité des réductions demandées dans la stratégie d'évolution des CETE pour le domaine GTC.

Cette réduction des effectifs se décompose de la manière suivante :

- en catégorie A, la réduction est de 30 ETP, soit un pourcentage de 34,1%,
- en catégorie B, la réduction est de 65 ETP, soit un pourcentage de 23,4%,
- en catégorie C, la réduction est de 31 ETP, soit un pourcentage de 18,1%.

Cette décomposition montre que la réduction des effectifs s'est faite, pour partie, en contradiction avec les préconisations de l'atelier GTC, précisées par l'instruction n°2 pour l'élaboration de la deuxième phase de la réflexion stratégique du RST qui indiquait « les domaines qui diminuent en nombre doivent évoluer tout en conservant une forte compétence technique, ce qui justifie une augmentation en catégorie A, même si c'est à l'intérieur d'un effectif en réduction ». Cette forte réduction des effectifs de catégorie A, proportionnellement aux réductions d'effectifs dans les autres catégories, est de nature à compromettre l'objectif de voir le RST conserver son rôle moteur dans la recherche, le développement de matériels et l'innovation ainsi que son rôle d'expert dans les domaines techniques de la route et des chaussées aéronautiques.

La réduction des effectifs de catégorie A est surtout sensible au CETE de Lyon avec une perte de 55,7 %, au CETE Sud-Ouest (42,3 %) et au CETE de l'Est (40 %). Seul, le CETE Méditerranée a conservé ses effectifs de 1996 en catégorie A, mais l'intégration du laboratoire départemental de l'Hérault dans le CETE en est la raison.

Cette réduction des effectifs s'explique, en partie, par une nette diminution des effectifs des anciennes DTC, dont l'activité « chaussées » a bien souvent été transférée dans les laboratoires régionaux, sans évolution des effectifs pour ces derniers. Ainsi, en catégorie A, on dénombrait en 1995, dans les DTC, 16,5 agents ETP, 10,9 en 2000 pour tomber à 6,4 en 2004, soit, en pourcentage, une baisse de 61,2% sur 10 ans.

II – 3 Analyse de l’activité par sous-domaines

Pour chaque sous-domaine de l’activité du RST dans le domaine chaussées, le rapport de l’atelier GTC de juillet 2001 proposait une organisation des moyens dans les CETE, soit inter-régionale, soit à l’échelon local (niveau CETE ou niveau LR).

Le présent rapport reprend cette analyse et examine successivement :

- les études de matériaux,
- l’assistance pour la réalisation des chaussées,
- la conception et la gestion du patrimoine routier.

II – 3 .A Les études de matériaux

Le rapport de l’atelier GTC indiquait que le maintien de la situation de l’époque de dispersion des moyens était une source de problèmes pour le maintien des compétences collectives et individuelles et que, s’il fallait maintenir une connaissance régionale des matériaux, les études générales et de formulation en laboratoire ne nécessitaient pas d’être traitées localement mais pouvaient être réalisées en des centres plus éloignés géographiquement du lieu de la commande.

Il précisait que la reconstitution au sein du RST d’une ressource de quelques spécialistes en matériaux de chaussées et granulats passait par une restructuration des moyens, avec la mise sur pied, dans quelques CETE, de véritables équipes ressources consacrant l’essentiel de leur activité aux études de matériaux.

Aujourd’hui, il existe 1 laboratoire compétent en analyses physico-chimiques et rhéologiques sur les liants bitumineux (LRPC d’Aix) et 2 laboratoires complets, couvrant tous types d’essais et divers types de matériaux et granulats (LRPC d’Autun et d’Angers). Les autres laboratoires ont maintenu des compétences en relation directe avec les besoins des missions de contrôle de travaux.

Le tableau B ci-après précise les moyens actuellement disponibles pour ce sous-domaine, en les comparant au noyau dur défini dans le rapport de l’atelier GTC, soit :

- 2A, 2B et 3C pour les laboratoires complets,
- 2A, 2B et 2C pour le laboratoire « liants bitumineux,
- 1B et 1C pour les laboratoires autres que complets.

Deux remarques peuvent être faites :

- le laboratoire régional d'Angers, pourtant classé comme un laboratoire complet, a un déficit non négligeable en catégorie A,
- le léger sureffectif global en catégorie A est le fait d'un maintien de cadres sur le sous-domaine mais avec un équivalent temps-plein généralement faible.

Tableau B – Effectifs du sous-domaine « Etudes de matériaux »

	Effectif théorique			Effectif réel		
	A	B	C	A	B	C
CETE Méditerranée						
LR Aix	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	2.00
		1.00	1.00			
LR Nice		1.00	1.00	0.20	0.30	0.90
CETE Sud-Ouest						
LR Bordeaux		1.00	1.00	0.15	1.85	1.00
LR Toulouse		1.00	1.00	0.40	1.75	1.10
CETE Est						
LR Nancy		1.00	1.00		1.00	3.00
LR Strasbourg		1.00	1.00	0.50	1.10	1.20
CETE Nord Picardie						
LR Lille		1.00	1.00	0.70	1.50	1.50
LR Saint Quentin		1.00	1.00		1.15	2.10
CETE Lyon						
LR Autun	2.00	2.00	3.00	2.00	4.20	2.00
LR Clermont-Ferrand		1.00	1.00		0.20	0.00
LR Lyon		1.00	1.00		1.80	1.10
CETE Ouest						
LR Angers	2.00	2.00	3.00	0.50	4.50	1.80
LR Saint Brieuc		1.00	1.00	0.35	2.00	1.35
CETE Normandie Centre						
LR Rouen		1.00	1.00		2.80	1.00
LR Blois		1.00	1.00	0.30	0.90	0.60
DREIF						
LREP		1.00	1.00	0.40	1.70	4.80
LROP		1.00	1.00	1.03	1.00	0.00
TOTAL	6.00	21.00	23.00	9.53	30.75	25.45

II – 3 .B L'assistance pour la réalisation des chaussées

Le rapport de l'atelier GTC indiquait qu'en matière de contrôle de travaux, l'activité est marquée par des impératifs de délais d'intervention et par la nécessité de maintenir les temps de déplacements à des valeurs acceptables socialement et économiquement. Ceci milite pour un maintien de compétences et de moyens à l'échelon local des différentes implantations.

Le noyau dur défini par rapport à une équipe opérationnelle élémentaire, en tenant compte des compétences nécessaires pour couvrir l'ensemble des aspects terrassements, granulats et chaussées, est le suivant :

- 1A, 3B et 5C,

à l'exception des deux laboratoires régionaux de Nice et de Strasbourg, pour qui, compte tenu de leur taille, le noyau dur est allégé à :

- 1A, 2B et 3C.

Le rapport prévoyait également des moyens à l'échelon CETE pour couvrir les compétences relevant de l'expertise à l'aide de moyens spécialisés (radar, remorques Adhera de mesure de glissance,), soit 2B.

Le tableau C ci-après précise les moyens actuellement disponibles pour ce sous-domaine, en les comparant au noyau dur.

Les remarques suivantes peuvent être faites :

- certains laboratoires régionaux n'ont plus de compétences de catégorie A (LR de Bordeaux, de Lille, d'Autun et de Lyon), compétences assurées aujourd'hui par des agents de catégorie B+,
- peu de laboratoires ont des effectifs leur permettant théoriquement d'avoir plus d'une équipe opérationnelle élémentaire,
- les sureffectifs en catégorie B se justifient en grande partie par la nécessité de disposer d'effectifs supplémentaires par rapport aux effectifs théoriques (calculés pour les prestations sur compte propre) pour se positionner sur les marchés de prestations pour le compte des tiers (sociétés concessionnaires d'autoroutes par exemple, même si on peut considérer que ces prestations sont réalisées in fine pour l'Etat) ou pour les collectivités locales. Ils se justifient également par la nécessité de compenser l'absence d'agents de catégorie A, comme indiqué ci-avant.

**Tableau C – Effectifs du sous-domaine
« Assistance pour la réalisation des chaussées »**

	Effectif théorique			Effectif réel		
	A	B	C	A	B	C
CETE Méditerranée						
LR Aix	1.00	3.00	5.00	2.20	9.80	8.40
LR Nice	1.00	2.00	3.00	0.40	2.00	3.10
CETE Sud Ouest						
LR Bordeaux	1.00	3.00	5.00	0.10	10.25	2.40
(radar et adhera)		2.00				
LR Toulouse	1.00	3.00	5.00	0.70	7.95	3.90
CETE Est						
LR Nancy	1.00	3.00	5.00	0.50	8.90	5.00
(radar)		2.00				
LR Strasbourg	1.00	2.00	3.00	1.50	4.35	3.50
CETE Nord-Picardie						
LR Lille	1.00	3.00	5.00	0.00	3.00	4.00
(adhera)		2.00				
LR Saint-Quentin	1.00	3.00	5.00	1.50	4.15	4.30
CETE Lyon						
LR Autun	1.00	3.00	5.00	0.00	2.00	4.80
LR Clermont-Ferrand	1.00	3.00	5.00	1.10	7.10	5.20
LR Lyon	1.00	3.00	5.00	0.00	1.40	6.50
(adhera)		2.00				
CETE Ouest						
LR Angers	1.00	3.00	5.00	1.80	12.60	1.70
LR Saint-Brieuc	1.00	3.00	5.00	1.45	7.60	10.45
(radar)		2.00				
CETE Normandie-Centre						
LR Rouen	1.00	3.00	5.00	2.80	8.00	6.00
(radar)		2.00				
LR Blois	1.00	3.00	5.00	1.45	5.40	2.40
DREIF						
LREP	1.00	3.00	5.00	1.20	5.40	5.40
LROP	1.00	3.00	5.00	2.53	11.50	6.20
TOTAL	17.00	61.00	81.00	19.23	111.40	83.25

II – 3 .C La conception et la gestion du patrimoine routier

Le rapport de l'atelier GTC indiquait que la pression croissante et généralisée à l'égard d'une rationalisation des décisions de travaux et du meilleur emploi des ressources budgétaires donne à l'aspect gestion du patrimoine routier une part croissante de l'attention des maîtres d'ouvrage, avec une appréhension globale des problèmes au-delà de l'aspect ouvrage, ainsi que la prise en considération des aspects sécurité, exploitation, insertion dans l'environnement.

Un autre point évoqué concernait l'auscultation des chaussées, avec une évolution des méthodes, comme l'exécution des relevés de dégradations à partir de véhicules insérés dans le flot du trafic et le dépouillement automatique des informations saisies.

L'organisation proposée par l'atelier GTC est basée sur :

- le maintien, à l'échelon local, d'un service de proximité d'assistance technique, compte tenu de l'importance de la connaissance du contexte local et du lien avec les aspects auscultation, soit un noyau dur de 1A, 2B et 2C,
- le renforcement, dans quelques CETE, des équipes opérationnelles des LRPC pour mener, avec les organismes centraux, des développements méthodologiques, soit un noyau dur de 1A et 1B,
- la mise en place, dans chaque CETE, d'une équipe spécialisée dans la mise en œuvre de moyens d'auscultation non courants, soit un noyau dur de 1A, 1B et 2C,
- le maintien, dans les divisions d'études des CETE, de compétences chaussées, soit un noyau dur de 2A et de 2B,
- le renforcement des structures de pôle SIR (systèmes d'informations routières) existantes dans chaque CETE, pour renforcer la collaboration entre les équipes des divisions d'études routières, les LRPC ; les divisions informatiques et les unités SIG des CETE, soit un noyau dur de 1A et 1B.

Le tableau D ci-après précise les moyens actuellement disponibles pour ce sous-domaine, en les comparant au noyau dur.

**Tableau D – Effectifs du sous-domaine
« Conception et gestion du patrimoine routier »**

	Effectif théorique			Effectif réel		
	A	B	C	A	B	C
CETE Méditerranée						
LR Aix	1.00	2.00	2.00	1.80	8.60	2.80
(développements méthodologiques)	1.00	1.00				
LR Nice	1.00	2.00	2.00	0.40	0.20	
DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00		0.50	2.00	
CETE Sud-Ouest						
LR Bordeaux	1.00	2.00	2.00	1.75	5.60	1.60
LR Toulouse	1.00	2.00	2.00	0.90	4.70	3.60
DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00		1.50	3.00	
CETE Est						
LR Nancy	1.00	2.00	2.00	2.00	5.36	5.00
(gerpho)	1.00	1.00	2.00			
LR Strasbourg	1.00	2.00	2.00	1.00	1.35	1.30
(développements méthodologiques)	1.00	1.00				
DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00		1.00	3.00	1.00
CETE Nord Picardie						
LR Lille	1.00	2.00	2.00	1.30	4.50	6.50
LR Saint Quentin	1.00	2.00	2.00	1.00	6.40	2.00
DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00		1.40	0.80	0.80
CETE Lyon						
LR Autun	1.00	2.00	2.00	1.80	7.00	6.00
(pallas)	1.00	1.00	2.00			
(pôle SIR)	1.00	1.00				
LR Clermont-Ferrand	1.00	2.00	2.00	1.50	3.70	0.20
LR Lyon	1.00	2.00	2.00	1.00	2.80	0.40
(fonction DTC)	2.00	2.00				

CETE Ouest						
LR Angers	1.00	2.00	2.00	1.30	8.10	3.00
LR Saint-Brieuc	1.00	2.00	2.00	1.00	5.10	1.70
(développements méthodologiques)	1.00	1.00				
DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00		1.00	0.40	
CETE Normandie Centre						
LR Rouen	1.00	2.00	2.00	0.00	9.00	1.50
LR Blois	1.00	2.00	2.00	0.00	3.00	4.00
(gerpho)	1.00	1.00	2.00			
DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00		1.00	2.00	
DREIF						
LREP	1.00	2.00	2.00	2.40	7.30	2.80
(développements méthodologiques)	1.00	1.00				
LROP	1.00	2.00	2.00	1.53	5.40	2.80
Fonction DTC (chaussées et pôle SIR)	3.00	3.00				
TOTAL	48.00	65.00	40.00	27.08	99.31	47.00

Les remarques suivantes peuvent être faites :

- les effectifs retenus pour les développements méthodologiques sont ceux des laboratoires régionaux travaillant sur le programme « Erasmus »,
- le fort déficit en catégorie A s'explique, en partie, par la faiblesse des effectifs concernés par les fonctions traditionnellement dévolues aux DTC par rapport au noyau dur défini (18 A prévus pour 6,40 réels) ; ce déficit se traduit déjà aujourd'hui par une absence d'équipes ressources sur ce sous-domaine d'activité et par une insuffisance de présence sur la recherche ou le développement de la méthodologie,
- il faut noter la quasi-absence de cadres A au CETE Normandie Centre sur ce sous-domaine (6 théoriques pour 1 réel), certes compensée en partie par la présence de cadres B+.

II – 4 Agrégation des moyens sur l’ensemble des CETE

Les estimations d’effectifs minimums (noyau dur), faites au chapitre précédent par sous-domaine, sont agrégées dans le tableau E suivant sur l’ensemble des CETE.

Aux compétences et moyens techniques identifiés pour répondre aux besoins de prestations pour le compte de l’Etat, il faut rajouter, pour chacune des unités laboratoires un cadre A+ pour assurer le management et l’encadrement des activités du domaine.

Ont été également rajoutés les moyens techniques généraux mutualisés par le RST pour le maintien en état opérationnel des équipements (maintenance, vérification, réalignement périodique), tels que les matériels d’essais de laboratoire (LR Angers), les sources radioactives des appareils de mesure de densité des couches de chaussées (LR Angers) et les déflectographes et analyseurs de profil en long (LROP).

**Tableau E – Agrégation des moyens
sur l’ensemble des CETE**

Activités	Effectif théorique par site			Effectif réel par site		
	A	B	C	A	B	C
Etudes de matériaux						
CETE Méditerranée	2.00	4.00	4.00	3.20	3.30	2.90
CETE Sud Ouest		2.00	2.00	0.55	3.60	2.10
CETE Est		2.00	2.00	0.50	2.10	4.20
CETE Nord Picardie		2.00	2.00	0.70	2.65	3.60
CETE Lyon	2.00	4.00	5.00	2.00	6.20	3.10
CETE Ouest	2.00	3.00	4.00	0.85	6.50	3.15
CETE Normandie Centre		2.00	2.00	0.30	3.70	1.60
DREIF		2.00	2.00	1.43	2.70	4.80
Sous-total	6.00	21.00	23.00	9.53	30.75	25.45

Assistance pour la réalisation des chaussées						
CETE Méditerranée	2.00	5.00	8.00	2.60	11.80	11.50
CETE Sud Ouest	2.00	8.00	10.00	0.80	18.20	6.30
CETE Est	2.00	7.00	8.00	2.00	13.25	8.50
CETE Nord Picardie	2.00	8.00	10.00	1.50	7.15	8.30
CETE Lyon	3.00	11.00	15.00	1.10	10.50	16.50
CETE Ouest	2.00	8.00	10.00	3.25	20.20	12.15
CETE Normandie Centre	2.00	8.00	10.00	4.25	13.40	8.40
DREIF	2.00	6.00	10.00	3.73	16.90	11.60
Sous-total	17.00	61.00	81.00	19.23	111.40	83.25
Conception et gestion du patrimoine routier						
CETE Méditerranée	6.00	8.00	4.00	2.70	10.80	2.80
CETE Sud Ouest	5.00	7.00	4.00	4.15	13.30	5.20
CETE Est	7.00	9.00	6.00	4.00	9.71	7.30
CETE Nord Picardie	5.00	7.00	4.00	3.70	11.70	9.30
CETE Lyon	7.00	10.00	8.00	4.30	13.50	6.60
CETE Ouest	6.00	8.00	4.00	3.30	13.60	4.70
CETE Normandie Centre	6.00	8.00	6.00	1.00	14.00	5.50
DREIF	6.00	8.00	4.00	3.93	12.70	5.60
Sous-total	48.00	65.00	40.00	27.08	99.31	47.00
Moyens techniques généraux mutualisés						
CETE Ouest	1.00	4.00	3.00	1.00	4.60	4.30
LROP	1.00	4.00		1.00	4.00	
Sous-total	2.00	8.00	3.00	2.00	8.60	4.30
Pilotage technique des unités	17.00			16.50		
Totaux par catégorie	90.00	155.00	147.00	74.34	250.06	160.00
Total général Chaussées		392.00			484.40	

Les commentaires suivants peuvent être faits :

- un sous-effectif en catégorie A est à noter. Il concerne essentiellement le sous-domaine « conception et gestion du patrimoine routier », sous-domaine où apparaissent déjà des difficultés de positionnement des LRPC sur la recherche et la méthodologie. Ce sous-domaine a été considéré comme stratégique par l'atelier GTC en 2001, compte tenu des enjeux croissants de rationalisation de la gestion du patrimoine et de la nécessité du développement de la recherche et de la méthodologie en la matière. Le choix stratégique correspondant ne semble pas s'être opéré. La validité de cette option stratégique devra donc être examinée dans le cadre de la nouvelle réflexion stratégique à conduire en liaison avec les têtes de réseau concernées. Pour la Direction Générale des Routes, l'augmentation du « poids » de ce sous-domaine, compte tenu du contexte actuel (financier, décentralisation) rend impératif de le considérer comme stratégique.

Dans les autres sous-domaines, les effectifs en catégorie A sont sensiblement équivalents à ceux définis dans les noyaux durs, qui sont vraiment des effectifs à minima. Il convient donc de réfléchir à une politique de recrutement qui permette d'anticiper les départs prévisibles, afin de transmettre au mieux les connaissances acquises et engager favorablement le développement des compétences des remplaçants, notamment grâce au compagnonnage.

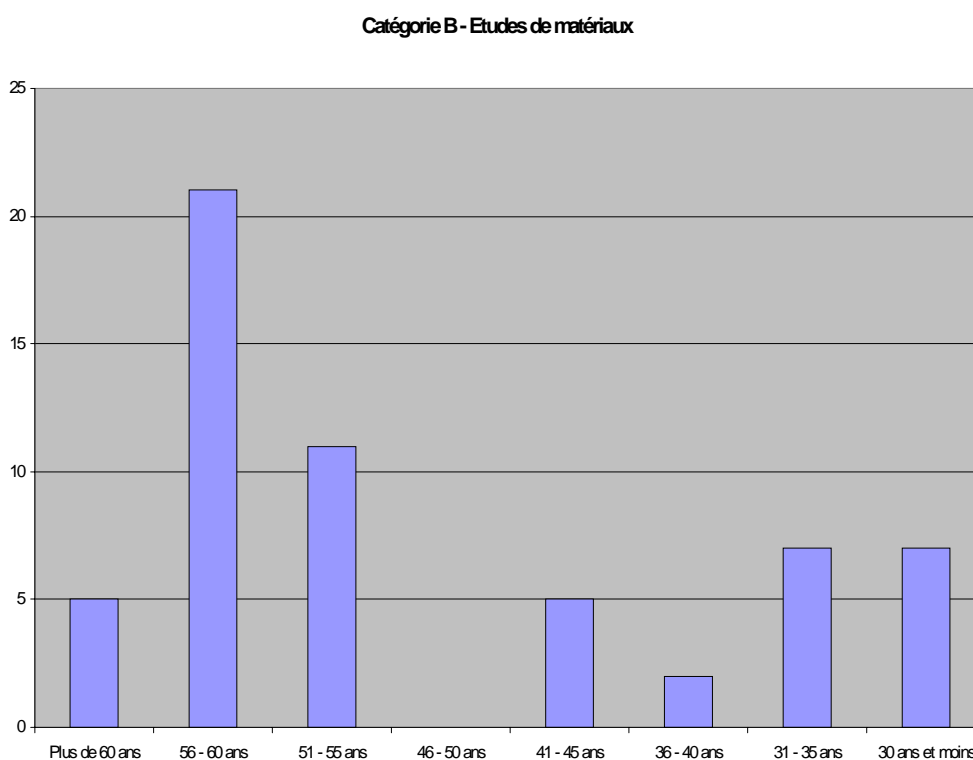
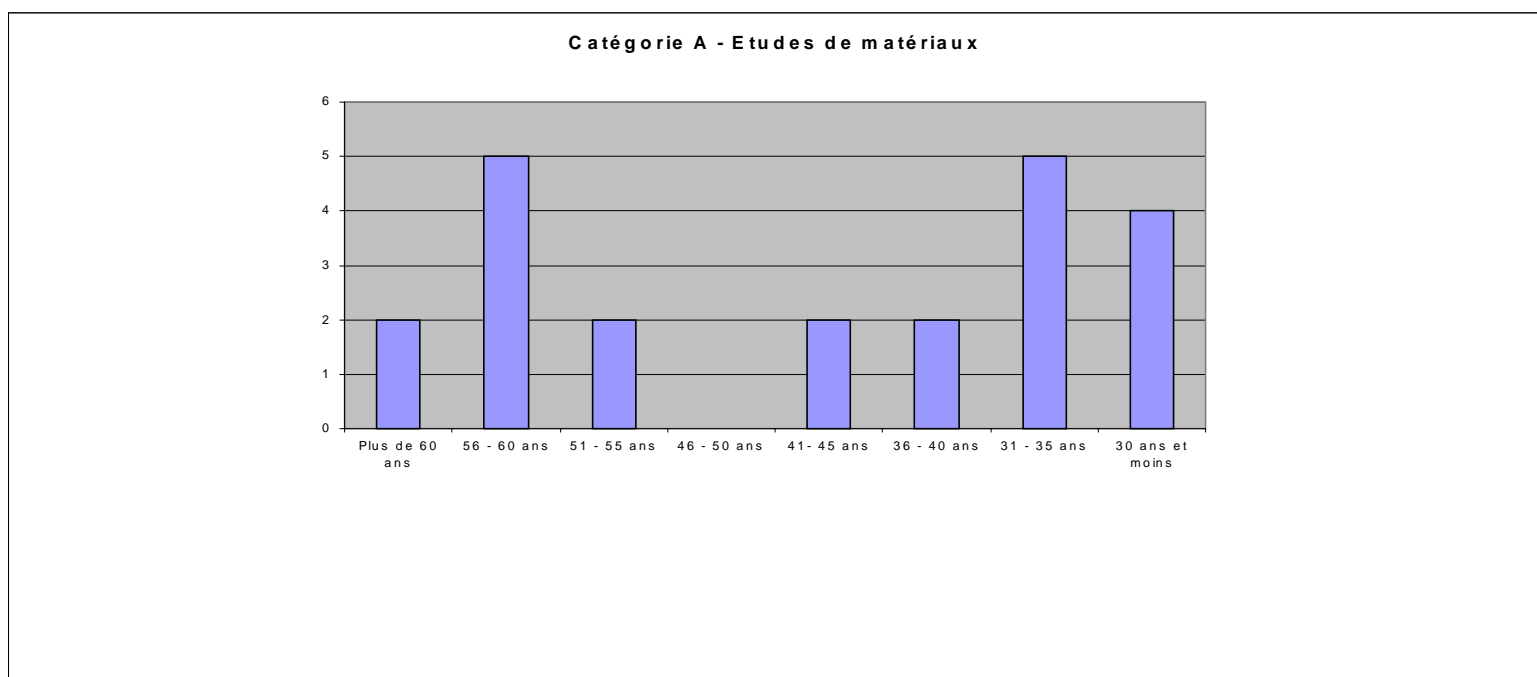
- A l'inverse, il apparaît un sureffectif notable en catégorie B. Ce sureffectif est surtout flagrant dans les sous-domaines « assistance pour la réalisation des chaussées » et « conception et gestion du patrimoine routier », sous-domaines où les interventions actuelles des laboratoires régionaux pour le secteur autoroutier concédé, les grands donneurs d'ordre parapublics (RFF, VNF, ...) ou les collectivités territoriales sont encore très importantes. Or, ce type de prestations est fortement consommateur de catégorie B. Ce positionnement renvoie au choix stratégique précédent et est influencé par la nécessité de maintien de recettes auprès des tiers.

D'autre part, une partie encore importante des personnels de catégorie B sont des PNT promus dans cette catégorie, qui continuent d'assurer des prestations de chargés d'essais mais qui n'assurent pas les fonctions de chargés d'études associés incombant normalement aux personnels de catégorie B. Au moment de leur départ en retraite, une réflexion au cas par cas devra être engagée dans les services sur le niveau nécessaire de leur remplacement.

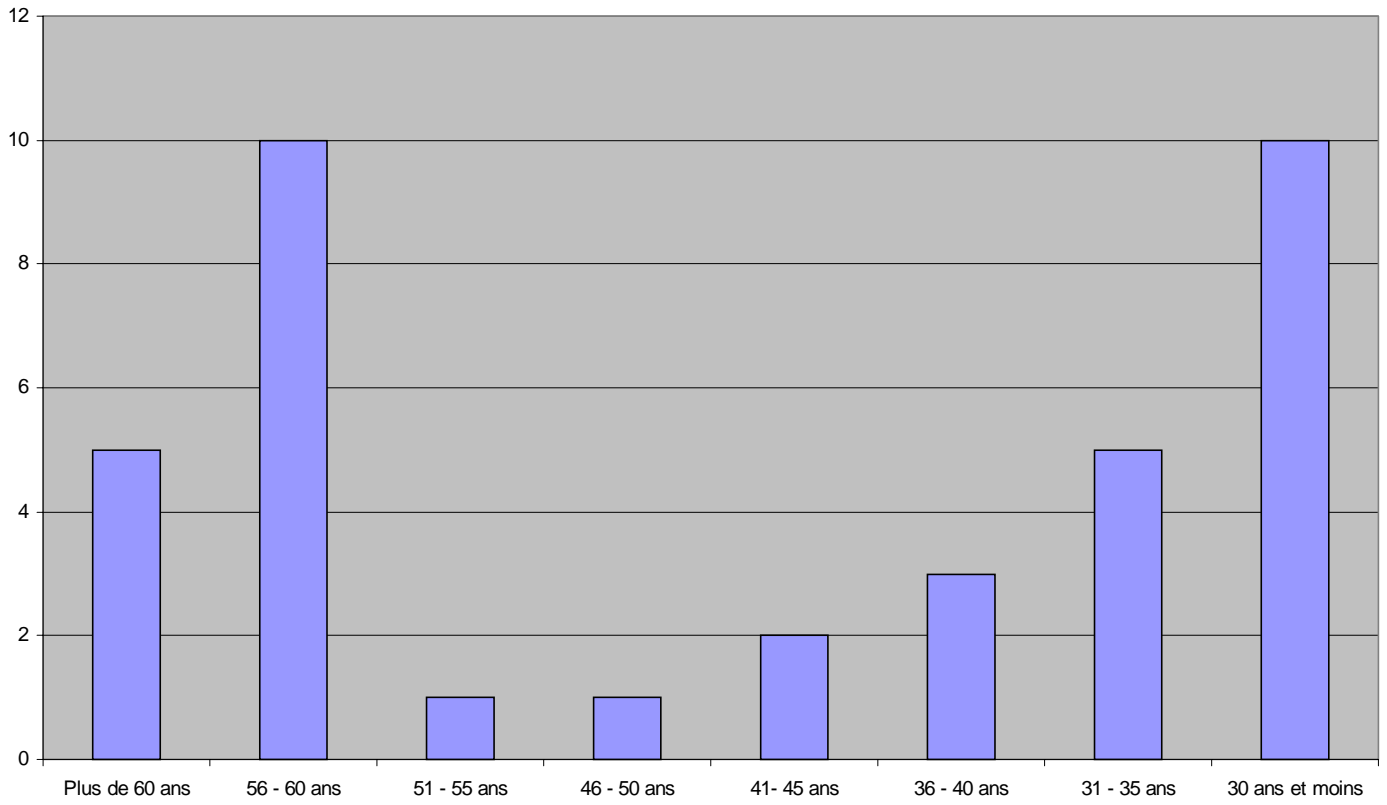
Enfin, la création d'antennes dans certains laboratoires régionaux (Aix, LROP) justifie un certain sureffectif de catégorie B par rapport au noyau dur, car, si elles sont managées sur le plan technique par un agent de catégorie A ou A+, elles peuvent être dirigées localement par un agent de catégorie B.

II – 5 Pyramides des âges

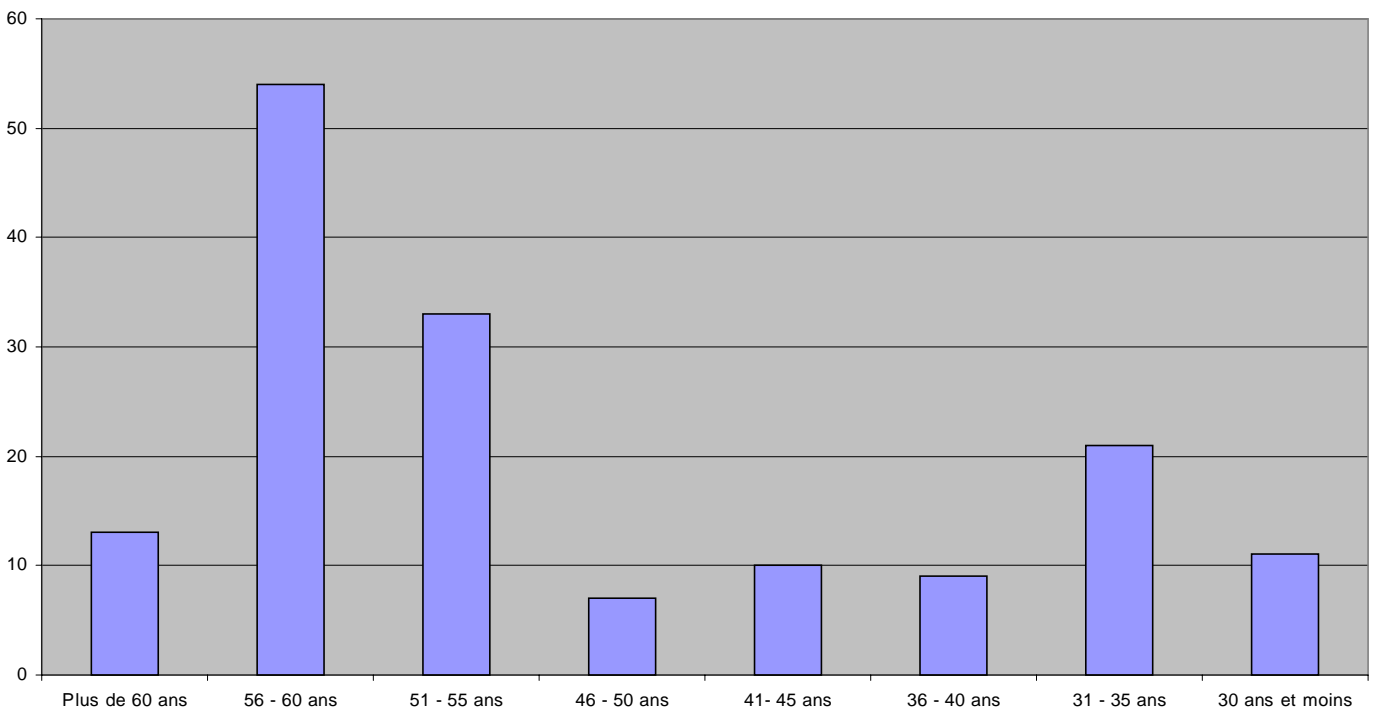
Les tableaux suivants présentent les pyramides des âges (à l'année 2004), par sous-domaines et pour les catégories A et B, des personnels des CETE (hors DTC pour lesquelles les renseignements ne sont pas disponibles mais représentent un faible effectif).



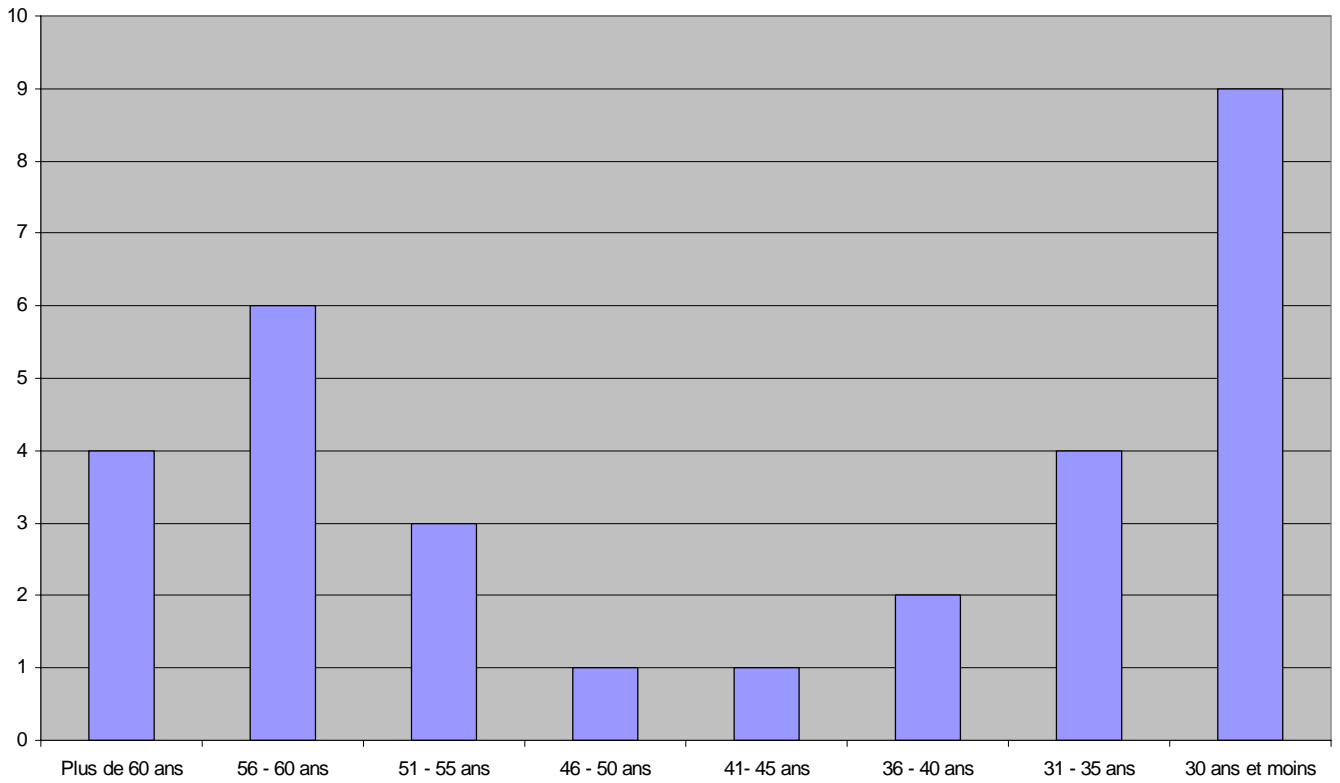
Catégorie A - Assistance pour la réalisation des chaussées



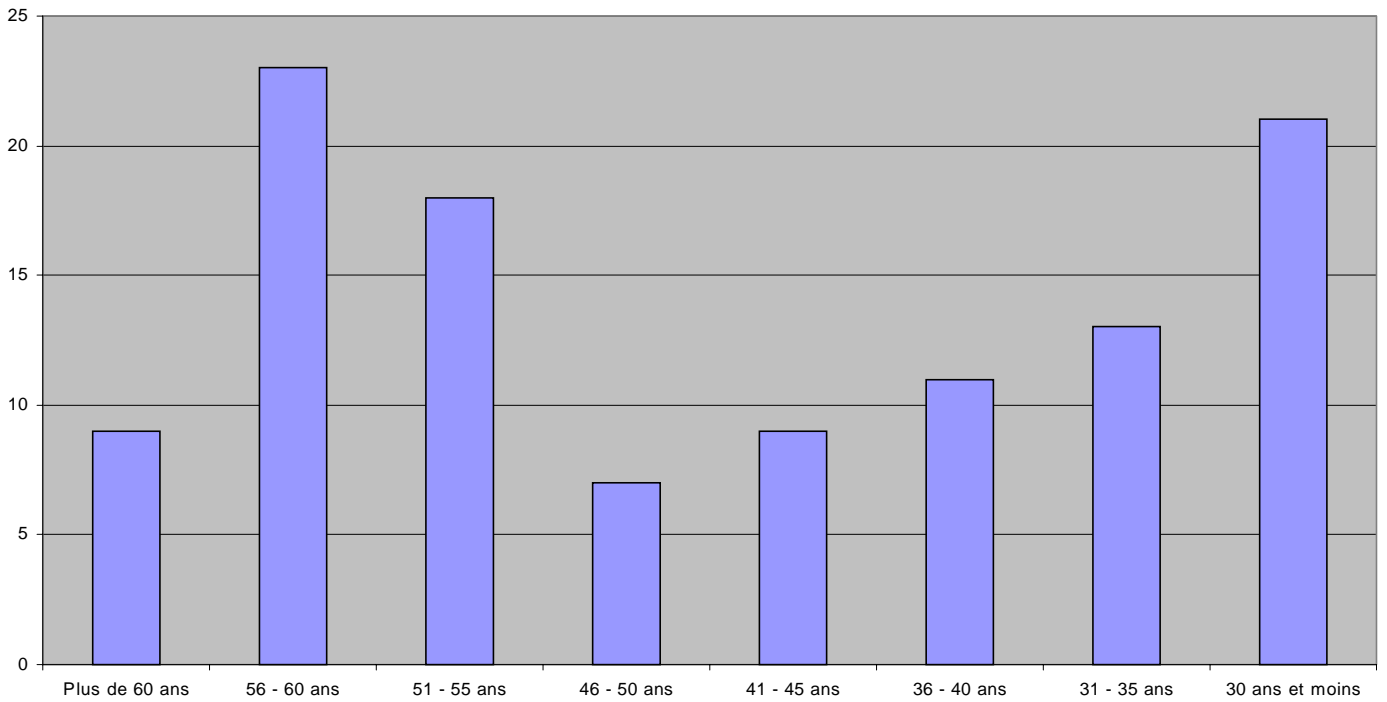
Catégorie B - Assistance pour la réalisation des chaussées



Catégorie A - Conception et gestion du patrimoine routier



Catégorie B - Conception et gestion du patrimoine routier



Le rapport de l'atelier GTC de juillet 2001 se montrait préoccupé par la situation en catégorie B et surtout en catégorie A.

En catégorie B, il indiquait que l'intégration massive des PNT et l'affectation en nombre limité de fonctionnaires de catégorie B donnaient une situation particulièrement déséquilibrée, avec 39% des agents de cette catégorie ayant plus de 55 ans et 65% ayant plus de 50 ans. Cette situation s'est, aujourd'hui, un peu améliorée puisque, sur l'ensemble du domaine chaussées, si le pourcentage des agents ayant plus de 55 ans est toujours de 39%, celui des agents ayant plus de 50 ans est passé à 57%. Il faut, par ailleurs, noter le pourcentage des agents ayant moins de 35 ans, soit 24%.

En catégorie A, le même rapport indiquait que la situation était beaucoup plus préoccupante, 49% des agents ayant plus de 55 ans et 73% plus de 50 ans. La situation s'est nettement améliorée, puisque le pourcentage des agents ayant plus de 55 ans n'est plus que de 37%, celui des agents ayant plus de 50 ans n'étant que de 44%, alors que celui des agents ayant moins de 35 ans est de 37%.

Deux commentaires peuvent tempérer ce relatif optimisme, dû à un renouvellement des effectifs :

- les agents partant aujourd'hui en retraite sont en majorité des PNT, dont la faible mobilité est bien connue dans nos services. Par contre, le rajeunissement se réalise par l'intégration d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat, recrutés en sortie d'école ou par le biais du recrutement sur titre. Ces jeunes ingénieurs sont aujourd'hui plus mobiles que leurs anciens ; ils ne restent pas forcément au sein du réseau scientifique et technique, pour des motifs familiaux et/ou géographiques. Il convient cependant de souligner l'existence de carrières qui se développent par des mobilités au sein du réseau scientifique et technique, au service de l'enrichissement des compétences individuelles et collectives. Elles ne sont pas rares et sont souvent caractérisées par un fort accompagnement personnalisé en gestion. Il conviendra de s'interroger, avec la DPSM (DGPA), pour tirer la réalité des leçons de l'expérience et, ainsi, déployer les règles de gestion pertinentes et proposer les déroulements de carrière opportuns à ces cadres.

- Les tableaux, par sous-domaine, montrent une pyramide des âges très creuse en milieu de tableau, qui peut s'expliquer par un arrêt des recrutements de PNT à partir de 1982, une absence d'arrivées dans le RST de jeunes fonctionnaires et un taux de mobilité quasi nul. Ces raisons font que, **d'ici 5 ans, un nombre important d' « experts » ou « spécialistes », porteurs de la compétence du réseau, auront quitté le RST.** Il paraît nécessaire de penser, à courte échéance, à leur succession et à leur remplacement, soit par recrutement externe, soit par transfert de compétence sur des catégories A déjà en activité.

III – LES LABORATOIRES DEPARTEMENTAUX

Il a semblé intéressant de faire un état des lieux relatif aux laboratoires départementaux, à partir des connaissances existantes ou facilement accessibles, au moment où une réflexion nationale s'ouvrait sur l'avenir des parcs des services déconcentrés.

Les renseignements obtenus (Tableau E), soit à partir des réponses des LRPC au questionnaire, soit à partir des organigrammes des DDE, font apparaître un effectif moyen de 4 agents par laboratoire départemental (259,5 agents pour 64 LD renseignés). Il est à noter que, dans certaines régions, les laboratoires départementaux ont été intégrés aux LRPC sous forme d'antennes délocalisées et que, dans ce cas, leurs effectifs sont plus importants. L'activité de ces laboratoires départementaux est surtout orientée vers les chaussées.

Leur rattachement, pour la plus grande part, aux parcs pose le problème de leur devenir, compte tenu d'une part de la décentralisation et d'autre part de la création de directions interrégionales des routes.

Quatre hypothèses peuvent être imaginées :

- les laboratoires départementaux restent intégrés aux parcs, au sein des DDE,
- ils sont transférés aux conseils généraux,
- les futures directions interrégionales des routes se dotent d'une structure technique, à partir de ces laboratoires,
- ils deviennent des antennes locales du RST.

Seule, cette dernière hypothèse a été débattue dans les entretiens menés avec les directeurs de CETE. Les commentaires qui peuvent être tirés de ces débats peuvent être ainsi formulés :

- les laboratoires départementaux se positionnent généralement sur des prestations pour lesquelles le laboratoire régional n'aurait pas de valeur ajoutée significative. Ils n'apparaissent donc que très rarement comme des concurrents pour le RST. Ils sont, par ailleurs, positionnés sur des prestations à forte concurrence.
- ils ne font pas de recherche mais appliquent les méthodologies développées par le RST sur des prestations de proximité. L'intérêt pour ce type de prestations est de maintenir des distances courtes entre les chantiers et le laboratoire départemental afin d'éviter de longs déplacements, avec charges (échantillons) et transfert de matériels (dynamaplaque par exemple). Dans ce contexte, ils sont complémentaires des laboratoires régionaux.

- les laboratoires départementaux sont généralement intégrés aux Parcs et fonctionnent dans le cadre du compte de commerce. Les réintégrer et les rattacher au réseau des laboratoires régionaux comme une annexe ou une antenne du LR suppose la reprise des agents et des matériels, et donc la sortie du compte de commerce des Parcs. Les conseils généraux ayant investi dans les Parcs, et donc dans les laboratoires, la charge financière que représenterait cette intégration risque d'être importante au niveau national.
- les agents en activité dans les laboratoires départementaux ont, en général, un niveau de compétences insuffisant pour être facilement intégrés dans les équipes des laboratoires régionaux. Par ailleurs, les laboratoires départementaux ont souvent une forte proportion d'agents en fin de carrière, dont le renouvellement n'est pas forcément assuré.
- les laboratoires départementaux assurent une grande partie de leur activité pour le compte des conseils généraux. Rattachés demain au RST, ils peuvent être une porte d'entrée pour un rapprochement du réseau avec les collectivités territoriales (remarque à tempérer néanmoins par le respect des mises en concurrence). D'autre part, leur proximité géographique, dans des CETE avec des zones d'action étendues, peut permettre au RST de rester présent sur l'ensemble du territoire,

Une situation intéressante peut être décrite, celle du laboratoire départemental de l'Oise, qui constitue depuis 1972 une association entre la DDE de l'Oise et le CETE Nord-Picardie, dans le cadre d'un protocole périodiquement renouvelé. Le laboratoire régional de Saint-Quentin assure le pilotage technique, le suivi et la coordination des activités du laboratoire départementale par l'intermédiaire d'un cadre A détaché à plein temps mais restant placé sous son autorité hiérarchique et fonctionnelle.

Les rapports actuels entre laboratoires régionaux et départementaux sont très divers :

- conventions d'assistance technique entre LR et LD (Angers)
- réunions avec les LD de la zone d'action pour évoquer et traiter des sujets techniques, travailler sur les plans de formation continue ou traiter des sujets d'actualité, comme la décentralisation (Aix),
- entretiens afin de clarifier les relations entre LR et LD (Nancy),
- interventions conjointes sur les chantiers,
- soutien en matière de formation et de démarche qualité.

Une enquête récente (octobre 2005) a été lancée par la Direction Générale des Routes auprès des préfigureurs des futures directions interrégionales des routes afin de connaître leurs attentes vis à vis de ces laboratoires départementaux. Ces attentes qui semblent partagées par l'ensemble des préfigureurs concernent la nécessité de disposer d'une capacité de contrôle très réactive et très proche, voire intégrée à la direction de l'exécution des travaux, et ce pour des prestations courantes pour lesquelles le laboratoire régional du CETE, souvent situé très loin du chantier, est inadapté (longs déplacements pour une faible valeur ajoutée). Majoritairement, les préfigureurs proposent de rattacher les LD au RST, avec comme arguments la garantie d'un management de leur compétence technique ou la mise en place d'une offre complémentaire à celle des LRPC, confortant ainsi leur position propre auprès de tous les partenaires faisant appel à eux. Certains préfigureurs pensent néanmoins que ce ne sont pas l'ensemble des laboratoires départementaux qui doivent être rattachés au RST mais ceux qui sont situés dans une zone où des besoins existent et qui ont une taille critique suffisante.

Au vu de ces avis (directeurs de CETE, préfigureurs des DIR) et en conclusion, il est préconisé d'adopter une solution pragmatique en prenant en compte les éléments suivants :

- les laboratoires départementaux interviennent en général majoritairement sur les routes départementales, dont le linéaire va s'étendre, et un certain nombre de services techniques départementaux souhaiteront certainement le transfert vers leur service des LD,
- les laboratoires départementaux, placés au sein des conseils généraux, resteraient le plus souvent animés par les LRPC pour la formation des agents, la métrologie ou l'assurance qualité des prestations ; ils constitueraient ainsi une porte d'entrée intéressante pour que les CETE puissent continuer d'accéder aux commandes de ces conseils généraux,
- il existe de fortes incertitudes sur les conditions dans lesquelles une DIR pourrait faire appel à des moyens placés dans un conseil général,
- par contre, si les LD sont positionnés dans les DIR, il sera difficile d'absorber les « trous » d'activité en les faisant travailler pour d'autres maîtres d'ouvrage,
- si les LD restaient dans les futures DDE, on peut craindre un risque d'isolement, ces DDE étant à terme éloignées des problématiques liées aux techniques routières.

La proposition de la DRAST est donc, au vu de la consistance du futur réseau routier national (sa géographie, sa nature) et des compétences de laboratoire nécessaires pour des prestations relatives à l'entretien, l'exploitation et les travaux neufs, d'identifier les sites trop éloignés d'un LRPC. Pour ces sites, il pourrait être demandé au CETE concerné de prévoir la constitution d'une antenne locale du LRPC, autant que possible à partir des moyens existants dans les LD. Pour les autres sites, il paraît nécessaire d'inciter les Conseils Généraux à les intégrer à leurs services.

Tableau E : Laboratoires départementaux

CETE	Département	Rattachement	Effectif	Qualification	Activité chaussée	Activité OA
CETE Méditerranée						
	Alpes de Haute Provence	Parc	2		0.60	0.40
	Hautes Alpes	SGT	2.5		0.50	0.50
	Corse du Sud	Parc	6		0.55	0.45
	Haute Corse	Parc	6		0.40	0.60
	Gard	Parc	7		0.70	0.30
	Lozère	SGT	2		0.50	0.50
	Vaucluse	Parc	3		0.65	0.35
CETE Sud Ouest						
	Ariège	Parc	3			
	Aude	SGT	4			
	Aveyron	SROA	6			
	Charente	Parc				
	Charente Maritime	Parc	6	Laboroute		
	Dordogne	SIR	6		0.82	0.18
	Gers	Parc	4			
	Lot	Parc	2			
	Lot-et- Garonne	Parc	3		0.94	0.06
	Pyrénées Atlantiques	Parc	4		0.87	0.13
	Hautes Pyrénées	Parc	3			
	Pyrénées Orientales	Parc	3			
	Tarn	Parc	2			
	Tarn-et- Garonne	CG	4			
CETE Nord Picardie						
	Ardennes	Parc	4		0.65	0.35
	Marne	SERBA	5		0.93	0.07
	Oise	AFR	7		0.80	0.20
	Pas de Calais	SIT	8		0.92	0.08
	Somme	SGR	8			
CETE Est						
	Aube	Parc	5	Laboroute		
	Vosges	SGR	7			

CETE Lyon						
	Ain	Parc	4			
	Allier	Parc	3			
	Ardèche	SR	4			
	Cantal	Parc	1			
	Corrèze	Parc	4	Laboroute		
	Côte-d'Or	RGR	4		1.00	0.00
	Creuse	Cellule entretien routier	2			
	Doubs	Parc	4		0.30	0.70
	Drôme	Parc	3			
	Isère	SR	6			
	Jura	Cellule entretien routier	3		0.70	0.30
	Loire	Parc	2			
	Haute Loire	Parc	3			
	Nièvre	Parc	1			
	Haute Saône	CG	5		0.50	0.50
	Savoie	Parc	1			
	Haute-Savoie	Parc	7			
	Yonne	Parc	6	Laboroute	0.80	0.20
CETE Ouest						
	Finistère	CG	5	Laboroute		
	Ille-et-Vilaine	SGR	7			
	Loire Atlantique	Parc	6	Laboroute		
	Mayenne	Parc	6	Laboroute		
	Morbihan	Parc	5	Laboroute		
	Sarthe	Parc	5	Laboroute		
	Deux-Sèvres	Parc	2		0.22	0.78
	Vendée	Parc	4			
	Vienne	Parc	1			
CETE Normandie Centre						
	Calvados	Parc	4		0.60	0.40
	Cher	Parc	3	Laboroute	0.60	0.40
	Eure	Parc	4		0.60	0.40
	Eure-et-Loir	SERIN	4		0.60	0.40
	Indre	Parc	1		0.80	0.20
	Indre-et-Loire	Parc	3		0.70	0.30
	Manche	Parc	8	Laboroute et ISO	0.50	0.40
	Orne	Parc	3	Laboroute	0.60	0.40
DREIF						
	Seine-et-Marne	Parc	3	COFRAC		
	64		259.5			

IV – L'INGENIERIE PRIVEE

Les réponses au questionnaire n'ont pas fourni d'éléments très précis sur les moyens de l'ingénierie privée.

Les seuls commentaires qui peuvent être faits sont les suivants :

- il n'existe pratiquement pas de partenariat entre l'ingénierie privée et les laboratoires régionaux ; seul, le LR d'Angers signale l'existence de partenariat avec Technologies Nouvelles (TN) et La Technologie Routière (LTR, laboratoire de la Société COLAS) pour des études d'auscultation et de renforcement de chaussées, sur routes départementales, pour des raisons de complémentarité ou de disponibilité des moyens matériels et humains.
- certaines entreprises routières développent des laboratoires de contrôle qui officient autant sur le contrôle externe de leur entreprise que sur les contrôles extérieurs,
- on retrouve un certain nombre de sociétés privées sur l'ensemble du territoire : VECTRA, Groupe GINGER (CEBTP et SOLEN), SCETAUROUTE, TN,
- localement se positionnent des sociétés dirigées par d'anciens agents des LRPC, comme ACR (ancien du LR d'Aix) ou EPSILON (ancien du LR d'Autun), profitant ainsi de leur bonne connaissance du milieu local.

Une expérience intéressante a cours dans la région Ouest, où les laboratoires routiers publics (LRPC et LD) et privés (adhérents à la FNTP) se rencontrent régulièrement au sein d'un club d'échanges d'expériences pour débattre sereinement et apporter des réponses communes aux problèmes techniques rencontrés sur les chantiers routiers de la région. Dans cette instance, les LRPC sont les garants et les diffuseurs de la doctrine technique envers les LD et les laboratoires privés et tirent également profits des expériences des autres partenaires qui contribuent à poser les questions scientifiques et techniques à résoudre (méthodologie, recherche/développement, innovations).

V - EVOLUTION DE L'ACTIVITE

V – 1 Impact des réformes en cours

Compte tenu des réflexions encore en cours sur la réorganisation des services routiers de l'Etat, sur l'ouverture du réseau scientifique et technique aux collectivités territoriales et sur le linéaire de routes nationales effectivement transféré aux collectivités locales, il peut paraître prématuré de donner des conclusions définitives sur l'impact de ces réformes sur l'évolution des activités des laboratoires régionaux.

Toutefois, un certain nombre de points peuvent être actés :

1. Réorganisation des services routiers

L'objectif de la réforme vise à séparer structurellement les services de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre afin de clarifier le domaine de responsabilité de chacun, sortir de la logique des relations hiérarchiques et désigner nommément des intervenants clairement identifiés.

Les services de maîtrise d'ouvrage en DGRE seront le lieu de la responsabilité, d'une part de la définition progressive du programme des opérations (objectifs fonctionnels, coûts, délais) et d'autre part du respect de ce programme lors de sa transcription en projet puis en réalisation.

Parmi ses missions, pouvant intéresser l'activité des laboratoires régionaux, figurent la réception des ouvrages ou parties d'ouvrages (contrôle extérieur) ou des interventions pour les études en amont des projets et la commande de bilans socio-économiques, environnementaux et de sécurité.

La création de services d'ingénierie routière répond au souci de consolider la capacité de l'offre du ministère en ingénierie routière, en la fondant sur un réseau de services spécialisés sur lequel doit reposer la qualité technique de la majeure partie des projets en phase étude comme en phase projet, et cela en relation avec les CETE dans une logique de complémentarité et non de concurrence.

Il importe donc de créer les conditions pour que les services de maîtrise d'ouvrage puissent disposer systématiquement, pour chacune de leurs opérations, d'une offre globale cohérente unique de la part de l'ensemble du réseau d'ingénierie pour compte propre. Ces conditions passent par la régulation des relations entre les DIR et les CETE. A ce titre, la typologie mise au point par les directeurs de CETE constitue probablement une base utile pour construire

l'avenir. Sa mise en œuvre passera sans doute par le développement d'équipes-projet SIR-CETE.

Dans ce cadre, les activités actuelles des laboratoires régionaux au niveau des études (géotechnique, terrassements,) ne devraient pas être modifiées.

Lors du séminaire du 19 janvier 2005, relatif aux missions et à l'organisation des services dans le domaine de l'investissement, a été évoquée la possibilité pour le maître d'ouvrage d'avoir recours à des prestataires extérieurs pour des missions d'ensemblier, de conseil ou d'études spécifiques, notamment dans le cas où le SIR et le CETE interviennent dans le cadre d'un groupement en tant que maître d'œuvre en phase travaux. Dans ce cas, le maître d'ouvrage devra avoir recours à un contrôle extérieur distinct du SIR et du CETE. Or, l'intervention en phase travaux est au cœur des métiers des laboratoires régionaux dans le cadre du conseil extérieur des chantiers pour le service de la maîtrise d'ouvrage. Cette question ne saurait être éludée et la recherche d'une organisation du réseau scientifique et technique pour répondre, à la fois aux attentes de la maîtrise d'ouvrage et à celles de la maîtrise d'œuvre sur un même projet devra être préconisée.

2. l'ouverture du RST aux collectivités territoriales

L'article 18 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales précise que l'Etat veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble ; il veille en particulier à la sécurité, à la cohérence de l'exploitation et de l'information des usagers, à la connaissance statistique des réseaux et des trafics ainsi qu'au maintien, au développement et à la diffusion des règles de l'art.

Il indique, par ailleurs, que sur les réseaux relevant de leur compétence, les collectivités territoriales et leurs groupements définissent conjointement avec l'Etat les programmes de recherche et de développement des savoir-faire techniques dans le domaine routier. Ils sont associés à la définition des normes et définitions techniques correspondantes, adaptées à la spécificité de chacun des réseaux.

L'excellence reconnue par la communauté professionnelle au réseau scientifique et technique est née en grande partie de sa présence au niveau des territoires et des acteurs et de sa position de relais entre la recherche et son pilotage au niveau central, l'innovation et le déploiement des techniques. Sa proximité du terrain lui a permis d'apporter notamment la connaissance des territoires et des capacités d'expérimentations.

Cette problématique est d'actualité pour les réseaux interurbains avec les transferts en cours, mais elle est valable plus largement pour tous les types de réseau, notamment dans le domaine des voiries urbaines où le CERTU produit régulièrement des ouvrages à l'attention des gestionnaires, relatifs au dimensionnement de ces voiries, aux matériaux utilisés, à leur entretien mais aussi aux réseaux souterrains.

Le maintien de cette excellence dans le cadre du développement des règles de l'art pour les collectivités territoriales nécessite que soit conservée cette proximité du terrain, les attentes des départements, des communes urbaines ou rurales étant fort différentes.

Les coopérations qui aujourd'hui existent au niveau des techniciens (clubs d'échanges d'expériences, associations techniques) devront aussi être développées au niveau des décideurs. D'autre part, une validation de ces coopérations techniques par les élus est souhaitable.

3. le transfert d'une partie du réseau routier national aux départements

Le transfert d'une large majorité du réseau routier national non concédé actuel aux départements pose immédiatement la question de la réduction des moyens du réseau scientifique et technique consacrés aux routes.

Une tentative d'évaluation de l'impact de ce transfert a été faite par les directeurs de laboratoires à l'occasion de la journée d'étude du Comité inter-LPC du 22 mai 2003 à Lille. A cette occasion, l'appréciation moyenne des directeurs de laboratoires était que, rapportée à son volume initial, la perte d'activité effectuée pour le compte des DDE dans les domaines géotechnique, terrassement, chaussées, ouvrages d'art, environnement et risques était de l'ordre de 30 à 40%. Rapportée au volume total d'activité des laboratoires, l'incidence sur la commande des services déconcentrés de l'Etat consistait en une baisse d'activité de 8%.

A l'occasion de ce rapport, une étude plus fine basée sur les résultats de l'année 2003 a été menée pour l'activité chaussées uniquement. Cette étude analyse les productions réalisées pour le compte de l'Etat « central » (DAC, STC), de l'Etat « décentralisé » (Réseau routier conservé), de l'ex-Etat « décentralisé » (Réseau routier transféré), des départements et des tiers « autres ».

Pour les 13 laboratoires régionaux qui ont répondu totalement à cette enquête, il apparaît que les prestations réalisées en 2003 sur le réseau routier national transféré représente une moyenne d'environ 10% de l'activité chaussées des LRPC.

Trois types de laboratoires se dessinent :

- des laboratoires pratiquement pas touchés par la décentralisation (Strasbourg, Saint Briec)
- des laboratoires avec une baisse d'activité autour de 10% (Autun, Clermont-Ferrand, Toulouse, Blois, Nice, Lille, Saint Quentin)
- des laboratoires avec une baisse d'activité autour de 20% (Lyon, Angers, Rouen, LRDP).

Cette baisse théorique de l'activité doit être prise avec précaution, car elle peut être en partie compensée :

- par une augmentation des parts de marché sur le secteur concurrentiel, en particulier sur les routes transférées,
- par un recours accru de l'Etat aux CETE sur les routes nationales conservées,
- par une augmentation de la commande en recherche et développement (y compris méthodologie et règles de l'art), qui s'effectue au profit de tous.

En effet, si le RST doit travailler pour l'ensemble de la collectivité nationale, la décentralisation déplacera le lieu d'expression des besoins mais n'en modifiera pas forcément l'importance. Il existe cependant ici une question stratégique essentielle, tant l'augmentation de la part d'activité pour tiers pourrait être importante. Cette part d'activité et la nature de ces activités doivent faire partie de celles à traiter dans le cadre de la nouvelle stratégie du RST dont l'élaboration s'engage.

L'ambition que l'Etat veut développer pour le réseau national structurant qu'il va conserver en maîtrise d'ouvrage tend à envisager une politique d'investissement mais surtout une politique pour la gestion, l'entretien et l'exploitation de la route, nécessitant une forte mobilisation du RST tant en recherche et développement qu'en opérationnel.

V – 2 Analyse de l'évolution de l'activité du RST par sous-domaines

V – 2.A Les études de matériaux

Le rapport de l'atelier GTC de juillet 2001 précisait qu'en matière d'emploi et de gestion des ressources en matériaux, l'action pour les infrastructures du réseau national ne pouvait plus être pensée hors d'une appréciation globale de la situation portée à l'échelle régionale, voire inter-régionale. Cette analyse est toujours d'actualité. Une économie de la ressource, notamment des granulats alluvionnaires, et une limitation des déchets et excédents de chantier, qui représentent chaque année environ 100 millions de tonnes pour les seuls travaux publics, nécessitent de réfléchir à des programmes de recherche sur les méthodes de construction et sur les matériaux, à la valorisation de ces recherches dans le domaine routier à travers des sites d'expérimentation et à l'élaboration de la doctrine.

Dans le cadre de l'ouverture du RST vers les collectivités territoriales, il s'agit également de mettre en place des politiques techniques concertées avec ces collectivités, notamment pour l'utilisation de matériaux aujourd'hui hors spécifications.

En matière d'études de formulation des matériaux de chaussées pour des projets spécifiques, cette activité reste faible, compte tenu d'une part du transfert de responsabilité vers les entreprises de construction routière et d'autre part de l'existence, au sein de ces entreprises, de laboratoires bien équipés. Toutefois, il est nécessaire de conserver une certaine capacité d'étude, organisée en réseau, pour permettre la réalisation des études en toute indépendance des producteurs ou entreprises, de valider les formules proposées par ces dernières, de développer des méthodologies d'études pour des actions spécifiques telles que le traitement ou le retraitement des matériaux.

Certains laboratoires restent bien positionnés sur cette activité, notamment lorsqu'il s'agit de matériaux spécifiques. Ainsi, le laboratoire régional de Nancy conserve une activité importante relative à l'utilisation des laitiers de hauts fourneaux ou de sous-produits industriels. De même, le LROP s'est positionné sur l'étude de matériaux urbains innovants, avec une forte demande de la part des collectivités.

V – 2.B L'assistance pour la réalisation des chaussées

Les évolutions externes estimées par le rapport de l'atelier GTC sont aujourd'hui en cours :

- impact de la certification européenne sur les matériaux de chaussées et leurs constituants, avec, pour les laboratoires régionaux, le rôle d'inspection des unités de production pour le système de certification, sous la responsabilité du LCPC agissant en tant qu'organisme certifié (produits bitumineux, granulats, centrales d'usine). Cette activité devrait monter en puissance à partir de 2006/2007, avec des compétences de niveau A ou B+, pour le contrôle des process et des plans d'assurance de la qualité. Néanmoins, le développement d'offres concurrentes est à noter.
- positionnement des laboratoires régionaux sur le contrôle extérieur des travaux pour le compte de la maîtrise d'ouvrage, tel que souhaité par la réforme des services routiers, afin d'apprécier la conformité et la qualité de l'ouvrage livré.

Il est à noter que, dans un souci de cohérence d'ensemble de la politique de l'Etat, il serait souhaitable qu'il existe une cohérence entre les prestations de contrôle extérieur pour son réseau non concédé et sur le réseau Etat concédé, le secteur autoroutier. Une politique qualité globale du réseau de l'Etat pourrait être à la charge de la mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes (R/CA) qui s'appuierait, en tant que de besoin, sur les CETE.

- développement de la concurrence en matière de contrôle de travaux pour les collectivités locales, avec, le plus souvent, la mise en place de marchés triennaux. Ce type de marché, avec des contraintes fortes de délais, pose par ailleurs le problème de la pérennité des moyens en personnel (suppression de postes, difficulté de combler les vacances de postes, accueil de « premiers postes ») et donc des compétences. Malgré tout, un certain nombre de laboratoires régionaux restent bien positionnés sur ce créneau.

Certains laboratoires régionaux se sont positionnés sur la voirie urbaine (LROP, Lille), avec des prestations sur le choix des matériaux (pavés, dalles, chaussées démontables, ...), sur les structures à faible trafic, sur la conception d'installations provisoires (cirques, manèges, ...). Ce créneau pourrait sans doute être développé, à partir de pôles de compétences à créer.

V – 2.C Conception et gestion du patrimoine routier

Dans ce sous-domaine, comme dans le sous-domaine précédent, l'analyse du rapport de l'atelier est encore d'actualité :

- en terme d'aide à la gestion, le développement de méthodologies doit permettre aux laboratoires régionaux de se positionner sur le marché des collectivités locales et du secteur autoroutier ; l'objectif est de maintenir une cohérence technique à l'échelle nationale et une homogénéité de service des infrastructures, quelque soit le statut de la route empruntée.
- le développement de l'ingénierie globale des systèmes d'information routiers nécessite que les laboratoires régionaux s'impliquent dans des domaines tels que la prise en compte de la sécurité routière, l'insertion de l'infrastructure dans son environnement, la prise en compte des risques.
- en matière de gestion de l'entretien routier, les demandes concernent principalement la mise en place de politique d'entretien, avec la définition de niveaux de service, de stratégies d'entretien. La demande reste forte, aussi bien de la part du secteur autoroutier que des collectivités locales, même si cette activité se situe sur le secteur concurrentiel.
- en matière d'auscultation de chaussées, la demande de la part de l'Etat (IQRN principalement) devrait faiblir, compte tenu du transfert d'un linéaire important de routes nationales aux collectivités locales. Toutefois, la volonté de la Direction des Routes, en liaison avec le SETRA et le LCPC, de moderniser les outils du réseau scientifique et technique (appareils multi-fonctions à la place des relevés visuels traditionnels) marque bien l'importance de cette activité, notamment vis à vis de son homogénéité sur l'ensemble du territoire et d'une maîtrise de l'exécution et du dépouillement des relevés. Par ailleurs, la demande des collectivités locales et du secteur autoroutier reste forte, avec une concurrence vive de la part du secteur privé.

VI – EVOLUTION DES EFFECTIFS

La baisse de effectifs qui a eu lieu ces dix dernières années se justifiaient par :

- une stratégie de redéploiement des effectifs, au détriment des activités routières traditionnelles des laboratoires régionaux ,
- la volonté stratégique de positionner les laboratoires régionaux sur des prestations plus amont et à plus forte valeur ajoutée, nécessitant moins de personnel mais plus qualifié,
- l'évolution du contexte de mise en concurrence plus importante qui a entraîné une perte de parts de marchés.

Aujourd'hui, de même que pour l'évolution de l'activité, les conclusions des réflexions en cours pourraient avoir un impact sur une nouvelle évolution des effectifs. Toutefois, un certain nombre de certitudes peuvent être dès maintenant affirmées :

- les estimations d'effectifs minimums faites dans le rapport de l'atelier GTC de juillet 2001 sont faiblement dépendantes des transferts de routes nationales qui vont être opérés. Elles correspondaient aux moyens minimaux effectivement opérationnels pour l'accomplissement de l'ensemble des missions pour le compte de l'Etat et pour garantir la pérennité des compétences. Compte tenu de l'évolution de ces missions, ces estimations sont encore d'actualité.
- Tout au plus, il paraît nécessaire de vérifier que les effectifs prévus pour le sous-domaine « conception et gestion du patrimoine routier » dans les divisions d'études des CETE (anciennes DTC) ne sont pas surabondants, compte tenu du transfert de cette activité dans les laboratoires régionaux et donc d'un effet de mutualisation avec les effectifs de ces laboratoires, non prévu à l'origine. . Une mission, dans ce sens, pourrait être confiée au Comité inter-LPC. Il faut rappeler, toutefois, que ce sous-domaine n'est couvert par aucune équipe ressource et que le LCPC note une insuffisance de présence sur les programmes de recherche sur cette activité.
- la forte baisse des effectifs de catégorie A doit être stoppée car elle est contraire à la stratégie du réseau scientifique et technique. En effet, la vocation du RST, et donc des laboratoires régionaux, est la production d'innovation, d'outils méthodologiques et de doctrine technique ; cette production ne peut être assurée que par des spécialistes et experts que nous n'avons plus guère aujourd'hui et risquons de ne plus avoir demain avec le départ programmé des anciens PNT. D'autre part, dans le cadre de l'ingénierie opérationnelle, les nouveaux services routiers, dont la

vocation première est d'être plus professionnels, feront appel au RST pour des prestations non courantes, à forte valeur ajoutée, qui demandent là encore l'intervention de cadres spécialistes et de matériels spécifiques.

- le sureffectif apparent des effectifs de catégorie B peut se justifier pour plusieurs raisons :
 - a) les personnels de catégorie B représentent l'échelon sensible de l'activité opérationnelle. Le rapport de l'atelier GTC précisait que les compétences attendues des agents de cette catégorie et leur qualification rendue nécessaire par les systèmes qualité ne permettaient pas de pallier les indisponibilités temporaires par des mesures supplétives transitoires. Il préconisait de rajouter à l'effectif minimum 1 à 2 personnes par laboratoire régional.
 - b) les laboratoires régionaux sont aujourd'hui très appréciés pour intervenir sur des sujets peu courants ou difficiles ; par contre, les activités traditionnelles sont soumises à forte concurrence. Pour autant, ces dernières sont indispensables à la bonne réalisation des premières. On ne peut pas imaginer un laboratoire régional coupé du terrain en ne faisant plus que de la recherche ou de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Il faut donc conserver un ancrage fort sur le terrain, via les essais et contrôles, en complémentarité, par exemple, des laboratoires départementaux ou même directement bien sur, lorsque les LD ont été intégrés au CETE et n'existent plus sous leur ancienne forme. Ce type d'activité requiert à l'évidence une majorité d'agents de catégorie B (et C).
 - c) l'ouverture du réseau scientifique et technique vers les collectivités locales peut générer à terme des activités où la présence d'agents de catégorie B s'avèrera indispensable pour pouvoir répondre aux attentes des départements (contrôle extérieur des chantiers par exemple).
 - d) certains laboratoires régionaux ont créé ou « annexé » des antennes, afin d'être au plus près des décideurs. Ces antennes, si elles sont pilotées par un cadre A, sont managées localement par des agents de catégorie B.
- en ce qui concerne les effectifs de catégorie C, ils apparaissent aujourd'hui conformes aux préconisations de l'atelier GTC. Il conviendra de se poser la question du remplacement des agents de catégorie C promus en catégorie B, au moment de leur départ en retraite ou d'une éventuelle mobilité, pour définir au coup par coup, en fonction du poste à tenir, la catégorie de remplacement. Cela pourrait se traduire, à terme, par une diminution des effectifs de catégorie B et un renforcement des

effectifs de catégorie C, en prenant toutefois en compte la nécessité pour le réseau scientifique et technique d'opérer un repyramidage de ses effectifs, aussi bien de B en A que de C en B.

VII – EVOLUTION DE L'ORGANISATION

Les préconisations formulées par le rapport de l'atelier GTC de juillet 2001 ont généralement été suivies d'effets :

- dans le sous-domaine « études des matériaux », il était proposé de restructurer les moyens du RST avec la mise sur pied, dans quelques CETE, de véritables équipes ressources consacrant l'essentiel de leur activité à ce type d'études. La situation, aujourd'hui, est celle préconisée avec deux laboratoires complets couvrant tous types d'essais et divers types de matériaux (Angers et Autun) et un laboratoire compétent en analyses physico-chimiques et rhéologiques sur les liants bitumineux (Aix). A côté de ces unités inter-régionales, les CETE ont cherché à s'organiser afin de ne pas disperser les compétences existantes. Ainsi, au CETE Nord-Picardie, les matériaux « blancs » sont surtout étudiés au laboratoire régional de Lille, alors que l'étude des matériaux bitumineux se fait à Saint-Quentin, avec arrêt des investissements sur les matériaux non étudiés. Au CETE de l'Ouest, le laboratoire régional de Saint Brieuc s'est spécialisé dans le domaine des émulsions, non couvert par l'équipe ressource d'Angers. De même, au CETE de l'Est, la formulation des matériaux « blanc » se fait à Nancy et celle des matériaux bitumineux à Strasbourg.

Cette concentration des moyens, sur un marché aujourd'hui en déclin, doit se poursuivre, en maintenant toutefois des compétences minimales en relation directe avec les besoins des missions de contrôle de travaux.

- dans le sous-domaine « assistance pour la réalisation des chaussées », le rapport de l'atelier GTC militait pour un maintien des compétences et des moyens à l'échelon local des différentes implantations, afin de maintenir les temps de déplacement à des valeurs acceptables socialement et économiquement, en matière de contrôle de travaux. Aujourd'hui, l'ensemble des laboratoires régionaux ont conservé cette activité. Des efforts de mutualisation des moyens sont en cours dans certains CETE .
- dans le sous-domaine « conception et gestion du patrimoine routier », le rapport de l'atelier indiquait que les compétences nécessaires au développement des méthodologies et outils devaient se retrouver au niveau CETE, afin de disposer d'agents disponibles, détachés de l'activité opérationnelle. La disparition quasi-systématique des anciennes DTC n'a pas permis de répondre positivement à cette préconisation. Les organismes centraux (LCPC, SETRA, CERTU) constatent de ce fait une absence de capacités de production sur ces problématiques.

- Sur ce même sous-domaine, le même rapport préconisait une forme d'organisation inter-régionale avec les appareils multi-fonctions de relevé de dégradations et autres appareils spécialisés conçus pour les diagnostics de sécurité. Cette organisation a bien été mise en place, avec, par exemple, le matériel POMMAR qui sera distribué à l'unité par CETE.

En terme d'organisation, d'autres mesures ont été prises, au niveau du réseau scientifique et technique :

- la création d'équipes ressources, afin de concentrer et de pérenniser des compétences rares et pointues, que ce soit dans nos champs d'excellence traditionnels ou dans des domaines en développement. Dans le domaine « chaussées », elles sont encore très peu nombreuses (au nombre de 2) et concernent les enrobés – essais et matériels d'études au CETE de l'Ouest (LR d'Angers) et les techniques et matériels de chantier au CETE Normandie-Centre.
- Il faut signaler l'ancienne équipe ressource du laboratoire régional d'Autun sur les propriétés mécaniques des matériaux de chaussées, aujourd'hui transformée en une équipe de recherche associée (ERA).

Cette politique de création d'équipes ressources doit être poursuivie car elle permet de maintenir une crédibilité scientifique et technique du ministère, importante à l'heure de la décentralisation.

- la mise en place d'un programme d'investissement concerté des CETE, pour les matériels d'un montant supérieur à 30 kiloeuros. Les propositions des CETE sont analysées à partir des critères suivants : disponibilité du matériel, sensibilité de l'investissement pour la capacité opérationnelle du réseau, cohérence avec la stratégie des CETE au sens organisation et optimisation des moyens et contribution au développement de prestations s'intégrant bien dans la stratégie du RST au sens nature des prestations.

Cette politique d'investissement, démarrée en 2003 avec un programme partiel et mise en place opérationnellement et avec succès pour la première fois en 2004, se poursuit en cette année 2005. Le montant du programme d'investissement concerté a été en 2004 de 2 800 000 euros, ce qui montre l'importance potentielle et la portée des décisions prises.

Au niveau local, des expériences d'organisation interne au CETE ont été menées :

- au CETE de Lyon, une action du projet stratégique du CETE est intitulée « collaboration inter-laboratoires ». Elle consiste, pour chaque laboratoire, à s'appuyer sur les points forts des deux autres, lorsqu'il y a un manque de compétences dans son répertoire et doit permettre de pallier aux problèmes de postes vacants ou de perte de compétences mais aussi de proposer toutes les activités des trois laboratoires régionaux sur toute la couverture du CETE.
- au CETE Nord Picardie, les collaborations entre les deux laboratoires ont été renforcées : prêt de matériel, de personnels, investissements communs, ce qui permet objectivement d'améliorer l'efficacité collective.

Parmi les réformes en cours, celle qui aura un impact certain sur l'organisation en réseau des laboratoires régionaux concerne la mise en place des directions interrégionales des routes. Certains CETE se posent la question de la pertinence de la logique régionale avec des directions interrégionales et se demandent s'il ne faut pas se poser la question de la zone d'action des LRPC. Sans vouloir répondre définitivement à cette question, on peut toutefois citer le cas des sociétés concessionnaires autoroutières, qui, depuis longtemps, ont exigé de n'avoir qu'un seul interlocuteur au niveau du RST pour des prestations sur l'ensemble de leur réseau autoroutier.

C'est le cas aujourd'hui de la Société COFIROUTE pour laquelle le LR d'Angers est l'unique « porte d'entrée » ; il en est de même pour le LR d'Autun avec la SAPRR et le LR d'Aix avec ASF pour la DRE de Narbonne à cheval sur deux laboratoires. Les laboratoires régionaux ont donc su, à ces occasions, travailler en réseau pour un même client.. Le comité inter-LPC a émis, lors de son bureau en date du 27 janvier 2005, un avis plutôt favorable à une situation de travail en réseau de ce type, plutôt qu'à un redécoupage des zones d'action des LRPC pour les caler sur celles des Directions Interrégionales des Routes et il est très vraisemblable que le RST parviendra à obtenir des résultats aussi satisfaisants qu'avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

VIII – ANNEXES

VIII – 1 : Note DRAST/DST, en date du 27 septembre 2004, relative à la mission d'étude confiée à Ronan RIOU.

VIII – 2 : Note DRAST/DST, en date du 18 octobre 2004, relative à la méthode de travail pour accomplir la mission précitée.