

**INSPECTION GENERALE  
DE L'ADMINISTRATION**

**CONSEIL GENERAL  
DES PONTS ET CHAUSSEES**

**N° 06-037-01**

**N° 2005-0379-01**

**RAPPORT**

**sur**

**LE DEVENIR ET LA GESTION D'OSIRIS,  
CENTRE D'INFORMATION ET DE GESTION DE  
TRAFIC A ALBERTVILLE (Savoie)**

**Présenté par :**

**Jacky COTTET**

**Ingénieur général des ponts et chaussées**

**Jean-Yves LE GALLOU**

**Inspecteur de l'administration**

**Yves DURAND-RAUCHER**

**Ingénieur général des ponts et chaussées**

**Philippe MARTIN**

**Ingénieur en chef des ponts et chaussées**

**- Mai 2006 -**



## RESUME

Par lettre du 9 novembre 2005, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ont chargé l'Inspection générale de l'administration (IGA) et le conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) d'une mission d'étude sur le devenir du centre de gestion et d'information du trafic (CIGT) d'Albertville, OSIRIS, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi de décentralisation des routes.

La mission a constaté que le centre OSIRIS était apprécié des acteurs locaux et remplissait plusieurs fonctions :

- de vigie (trafic, surveillance d'infrastructures) ;
- de gestion directe du trafic et de transmission des informations aux responsables et aux usagers ;
- de gestion de crise ou de préfiguration de la gestion des crises lors des vingt week-ends d'hiver où la situation est pré-critique.

La solution d'un démantèlement d'OSIRIS pour permettre un décroisement complet des moyens d'OSIRIS entre le conseil général et l'Etat (préfecture et direction interdépartementale des routes) ne paraît pas souhaitable :

- parce qu'elle serait coûteuse en exigeant un doublement du personnel employé, et d'une partie des équipements ;
- parce qu'elle ne prendrait pas en compte l'imbrication étroite des problèmes de gestion de la circulation sur les réseaux routiers départementaux et nationaux, en raison des conséquences des aléas climatiques et géologiques ;
- parce qu'elle priverait l'Etat d'un outil global et apprécié de gestion de crise.

La mission a donc recherché les solutions permettant de maintenir l'unité d'OSIRIS tout en respectant les dispositions de la loi du 13 août 2004 sur la décentralisation et l'évolution du droit de la concurrence.

Elle propose :

- 1) de clarifier, hiérarchiser et formaliser les missions confiées à OSIRIS ;
- 2) d'étudier dans les prochains mois la localisation optimale de l'équipe de pupitreurs, à Albertville, ou à Chambéry dans le PC équipé pour la rénovation du tunnel des Monts ;
- 3) la recherche au niveau national des évolutions du droit qui permettraient de poursuivre une mutualisation, à tous égards bénéfique pour des structures analogues à OSIRIS. Dans l'attente, elle suggère de préparer la création d'un groupement d'intérêt public (GIP) associant tous les acteurs : l'Etat et le conseil général, mais aussi les stations de ski, le conseil régional, la SNCF et RFF (pour prendre en compte l'intermodalité) ; si le délai de préparation du GIP le nécessitait, une phase transitoire pourrait être le rattachement d'OSIRIS au parc départemental de la Savoie ;
- 4) de moderniser et de fiabiliser les équipements d'OSIRIS tout en améliorant sa communication à destination des usagers.



## SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>RESUME</b>  | <b>3</b>  |
| <b>I. RAPPEL DE LA MISSION</b>   | <b>7</b>  |
| <b>II. LES ENJEUX DE LA CIRCULATION EN SAVOIE</b>  | <b>9</b>  |
| II.1. Vider et remplir chaque semaine des villes touristiques situées en altitude  | 9         |
| II.2. Gérer les pointes de trafic sur la voie rapide urbaine (VRU) de Chambéry   | 10        |
| II.3. Prévenir, et sinon gérer, les crises en combe de Savoie et en Tarentaise en assurant la sécurité des usagers                       | 11        |
| II.4. Contraintes pour les usagers, notamment touristiques, d'un réseau routier en montagne  | 12        |
| <b>III. LES FONCTIONS ACTUELLES D'OSIRIS</b>   | <b>13</b> |
| III.1. Historique et description d'OSIRIS  | 13        |
| III.2. La fonction de gestion du trafic  | 15        |
| III.3. La fonction de surveillance d'infrastructures sensibles   | 16        |
| III.4. La fonction de vigie sur le territoire de la Savoie   | 17        |
| III.5. La fonction de prévention et de gestion de crise  | 18        |
| <b>IV. LES OBJECTIFS ET ATTENTES EXPRIMES PAR LES DIVERS ACTEURS</b>   | <b>21</b> |
| IV.1. Les objectifs du préfet et des services de l'Etat dans le département  | 21        |
| IV.2. Les objectifs du conseil général de la Savoie  | 22        |
| IV.3. Les objectifs des services du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer                                  | 22        |
| IV.3.1. La direction générale des routes (DGR)   | 22        |
| IV.3.2. La direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)  | 23        |
| IV.3.3. La direction interdépartementale des routes (DIR)  | 23        |
| IV.4. Les objectifs des services du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire   | 25        |
| IV.4.1. La direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC)  | 25        |
| IV.4.2. La direction générale des collectivités locales (DGCL)   | 25        |
| IV.4.3. Le bureau de la sécurité routière de la direction centrale de la sécurité publique   | 26        |
| IV.5. Le projet de modernisation porté par la DDE  | 27        |
| <b>V. DIAGNOSTIC</b>   | <b>29</b> |
| V.1. Un outil apprécié, mais à améliorer   | 29        |
| V.1.1. Un outil apprécié   | 29        |
| V.1.1. Des fonctions à arbitrer, des cofinancements à organiser  | 29        |
| V.1.1. Un outil à moderniser et à fiabiliser   | 30        |
| V.2. L'évolution du droit de la concurrence et la décentralisation rendent impossible le maintien de la structure dans sa forme actuelle | 30        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b><i>VI. EVOLUTIONS POSSIBLES</i></b>  | <b>33</b> |
| <b>VI.1. Le réseau et les ouvrages pris en compte</b>                                     | <b>33</b> |
| VI.1.1. Suivi d'ouvrages sensibles et exploitation de télémesures                         | 33        |
| VI.1.2. Gestion du trafic et information du public  | 35        |
| VI.1.3. Les postes d'appel d'urgence (PAU)  | 36        |
| <b>VI.2. La veille qualifiée</b>  | <b>36</b> |
| <b>VI.3. La modernisation de l'outil de communication</b>                                 | <b>37</b> |
| <b>VI.4. La localisation de la salle de travail des pupitreurs d'OSIRIS</b>               | <b>37</b> |
| <b>VI.5. La contribution d'OSIRIS à la gestion de crises</b>                              | <b>38</b> |
| <b>VI.6. Le statut, les contrats passés par ou avec OSIRIS</b>                            | <b>39</b> |
| <b><i>VII. EVOLUTIONS SOUHAITABLES : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES</i></b>                  | <b>41</b> |
| <b>VII.1. Les missions</b>  | <b>41</b> |
| <b>VII.2. La localisation de l'équipe exploitant OSIRIS</b>                               | <b>42</b> |
| <b>VII.3. Le positionnement et le statut</b>  | <b>42</b> |
| VII.3.1. Une évolution progressive vers une autonomie encadrée par des consignes précises | 42        |
| VII.3.2. Le rattachement au Parc départemental de l'équipement                            | 43        |
| VII.3.3. Le groupement d'intérêt public (GIP)   | 44        |
| <b>VII.4. La modernisation des équipements et l'amélioration de leur fiabilité</b>        | <b>46</b> |
| <b>VII.5. L'adaptation permanente de la communication vers la clientèle touristique</b>   | <b>47</b> |
| <b><i>VIII. CONCLUSION</i></b>  | <b>49</b> |
| <b><i>ANNEXES</i></b>   | <b>51</b> |
| <b>Annexe 1 : Lettre de saisine du CGPC et de l'IGA</b>                                   | <b>51</b> |
| <b>Annexe 2 : Réseau routier et stations de Tarentaise</b>                                | <b>53</b> |
| <b>Annexe 3 : Analyse de la main courante de début 2003</b>                               | <b>54</b> |
| <b>Annexe 4 : Liste des personnes consultées</b>  | <b>57</b> |

## I. RAPPEL DE LA MISSION

Le centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) dénommé OSIRIS, à Albertville, a été créé par l'Etat en 1991 en préparation des jeux olympiques d'hiver pour gérer le trafic induit par ces jeux en combe de Savoie et en Tarentaise. Depuis, ses missions ont été étendues vers l'ensemble du réseau routier national et départemental de la Savoie, avec un objectif particulier tourné vers la circulation en Tarentaise et dans l'agglomération de Chambéry. La Savoie est confrontée à d'importants enjeux de sécurité (aléas géologiques et climatiques, fort afflux touristique en période hivernale notamment) et à des situations de crise. OSIRIS est devenu au fil des années un outil indispensable au Préfet, y compris pour la gestion des crises dépassant le seul domaine du trafic routier, comme on l'a vu encore au mois de mars 2006.

Or, à la suite de la loi du 13 août 2004 relative aux responsabilités et libertés locales :

- **une part du réseau routier national est transférée depuis le 1/1/2006 au conseil général** : hors les autoroutes concédées, l'Etat ne conserve en Savoie que la voie rapide urbaine de Chambéry (VRU) et la RN 90 entre Albertville et Bourg Saint Maurice, dont la gestion sera placée sous la responsabilité de la **direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIR)** en cours de préfiguration ;
- **les effectifs et moyens routiers actuellement gérés par la DDE de la Savoie doivent être répartis entre le conseil général et la DIR Centre-Est** ;
- **le conseil général va assumer directement la responsabilité de gestion des routes départementales** existantes et des routes nationales transférées, **avec les moyens transférés.**

Cette situation bouleverse donc les responsabilités de gestion du réseau routier savoyard et la pérennité du système "intégré" que constituait OSIRIS, et complique son utilisation actuelle dans la gestion interministérielle de crises.

C'est dans ce cadre qu'à la demande du préfet de la Savoie, le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ont saisi le chef de l'inspection générale de l'administration (IGA) et le vice-président du conseil général des ponts et chaussées (CGPC) pour diligenter une mission afin d'examiner les enjeux du dossier et les solutions adaptées, et notamment :

- **l'évolution souhaitable d'OSIRIS** pour tenir compte de la nouvelle configuration du réseau routier en Savoie géré par le conseil général d'une part, et par la direction interrégionale des routes Centre-Est d'autre part ;
- **le positionnement des services de l'Etat dans l'utilisation courante** de cet outil, ainsi que dans les périodes de **pré-crise** et de **crise**, et le **dispositif du partenariat à envisager avec le conseil général.**

**Cette mission prospective, technique et juridique sur le devenir et la gestion d'OSIRIS a été confiée à Jean-Yves Le Gallou**, inspecteur de l'administration, **Jacky Cottet** et **Yves Durand-Raucher**, ingénieurs généraux des ponts et chaussées, et **Philippe Martin**, ingénieur en chef des ponts et chaussées.





## II. LES ENJEUX DE LA CIRCULATION EN SAVOIE

### II.1. Vider et remplir chaque semaine des villes touristiques situées en altitude

Depuis une cinquantaine d'années, un partenariat efficace entre l'Etat et le conseil général de la Savoie a permis un développement considérable de l'offre touristique hivernale, au point que la Tarentaise représente maintenant environ le tiers de la capacité d'hébergement de l'ensemble des stations françaises de sports d'hiver. Environ 500 000 lits touristiques y ont été créés dans de véritables villes nouvelles, à une altitude comprise entre 1 300 m et 2 300 m : par exemple, la seule commune de Saint Martin de Belleville compte plus de 50 000 lits, avec notamment les stations des Ménuires et de Val Thorens. Le tourisme hivernal représente environ la moitié du PIB de la Savoie. L'annexe n° 2 localise les principaux hébergements touristiques dans les stations de sports d'hiver de Tarentaise, qu'on peut compléter par quelques dizaines de milliers de lits en fond de vallée (Albertville, Brides-les-Bains, Bourg-Saint-Maurice, etc.)

L'excellent positionnement des stations de Tarentaise dans un contexte européen très concurrentiel attire une clientèle internationale, si bien que plus de 70 % des clients de certaines stations sont étrangers. De même, la qualité de l'offre touristique de Tarentaise séduit de nombreux clients « VIP » très utiles à l'économie locale, mais très exigeants, par exemple en matière de disponibilité et de fluidité du réseau routier.

Le modèle français de station de sports d'hiver repose essentiellement (environ 85 %) sur la desserte en voiture individuelle, même en Tarentaise qui dispose d'une voie ferrée<sup>1</sup>. La voirie, tant nationale (RN 90 en fond de vallée) que départementale (accès aux stations), a été progressivement aménagée pour accueillir le trafic correspondant aux capacités d'hébergement et aux flux de skieurs à la journée (c'est-à-dire qui ne passent pas une nuit en montagne).

En majorité, les lits touristiques en Tarentaise sont dits banalisés, c'est-à-dire offerts à la location dans des meublés de tourisme, des hôtels, des résidences hôtelières ou des villages de vacances. Le mode de commercialisation quasi exclusif est la semaine, du samedi au samedi. Les autres lits, essentiellement des résidences secondaires, génèrent un fort trafic de week-end, dont l'accès aux stations le samedi.

Les mouvements migratoires du samedi liés au mode de commercialisation des lits banalisés font que le samedi est le jour de plus faible fréquentation des domaines skiables, ce qui incite quelques exploitants à proposer des forfaits journaliers de ski moins chers le samedi, et donc attire ce jour là un flux de skieurs à la journée.

Il y a ainsi concentration le samedi de flux de voitures montant dans les stations de sports d'hiver, alors que le flux descendant est mieux réparti :

- entre le samedi (fin des séjours d'une semaine) et le dimanche (fin de week-end de résidents secondaires) ;
- en ne considérant que la seule journée du samedi, de tôt le matin à tard le soir, en fonction de la distance à parcourir par les touristes pour rentrer chez eux.

---

<sup>1</sup> du fait notamment, lors de sa construction, des besoins d'acheminement induits par des mines (La Plagne) ou des enjeux militaires (Bourg Saint Maurice et le col du Petit Saint Bernard).

Les contraintes de sites escarpés, et des considérations économiques basiques, excluent toute augmentation de capacité de la voirie pour réduire les encombrements constatés une vingtaine de samedis par an, et une telle augmentation est par ailleurs contraire aux engagements souscrits récemment par la France dans le cadre de la convention alpine pour le développement durable de l'ensemble du massif alpin.

On pourrait imaginer réduire ces pointes de trafic par un transfert modal, même modeste, vers la voie ferrée, mais, à voie unique, elle n'a que peu de réserve de capacité. Celle-ci sera sans doute utilisée quand l'extension du réseau des TGV vers le sud permettra une offre de TGV « neige » depuis le sud de la France ou l'Espagne, comme il en existe depuis l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, et naturellement l'Ile-de-France.

On pourrait aussi imaginer modifier un peu le mode de commercialisation des lits banalisés du samedi au samedi, ce qui commence d'ailleurs à se faire, mais qui bouleverserait les pratiques d'un nombre considérable de professionnels ou d'acteurs divers totalement indépendants les uns des autres : une telle perspective n'est donc envisageable qu'avec une modification sensible du mode de gouvernance des stations de sports d'hiver faisant davantage prévaloir une vision globale de l'intérêt général.

L'Etat et le conseil général sont donc convenus d'améliorer le mode d'exploitation du réseau actuel sans perspective d'augmentation significative de la capacité, pour réduire si possible la gêne des clients des stations, mais surtout garantir leur sécurité, notamment en évitant strictement tout bouchon dans une section de route où est identifié un risque particulier : tunnel, secteur parfois menacé par des éboulements ou des avalanches, etc. Les jeux olympiques d'hiver de 1992 en Tarentaise ont donné l'impulsion nécessaire, qui a conduit à la création d'OSIRIS.

Des relations très étroites avec la gendarmerie ont aussi permis à OSIRIS de développer un système d'exploitation réservant, en cas d'encombrements sur la RN 90, la voirie locale en fond de vallée aux habitants permanents et aux secours, les touristes étant maintenus sur la RN 90, ce qui rend les pointes des migrations hivernales supportables par la population locale, sans pénaliser anormalement les touristes.

Cet outil de surveillance de routes et de régulation de trafic est aussi un lieu d'échanges d'informations avec les stations, et un diffuseur d'informations grand public, ce qui rend possible une politique de communication vers les clients des stations, et contribue à l'image de la Savoie en tant que destination touristique.

## **II.2. Gérer les pointes de trafic sur la voie rapide urbaine (VRU) de Chambéry**

La section de RN 201 appelée VRU (voie rapide urbaine) de Chambéry assure sur 14 km la liaison entre 2 sections de l'autoroute A 43 concédée à AREA entre Lyon et la combe de Savoie. Elle est par ailleurs le seul axe structurant d'une agglomération de 140 000 habitants. Le trafic qu'elle supporte est essentiellement local, sauf quelques samedis par an, les mêmes qu'en Tarentaise, où les pointes d'accès aux stations de sports d'hiver se superposent aux pointes locales, notamment de desserte des 2 hypermarchés de part et d'autre de l'agglomération.

La présence sur la VRU du tunnel bitube des Monts, long d'un peu plus d'un km, a conduit à mettre en place un système d'exploitation évitant tout bouchon dans ce tunnel par la régulation des accès à la VRU, mais aussi informant en temps réel les automobilistes, y compris sur les sections concédées à AREA, des difficultés prévisibles, pour limiter les tentatives de contournement des bouchons de la VRU, qui asphyxieraient immédiatement l'ensemble de l'agglomération. Ce système permet aussi à AREA de prévoir la formation de bouchons sur A 43 générés par les bouchons de la VRU, et donc d'anticiper la mise en place de véhicules annonceurs de bouchons, ce qui améliore la sécurité sur l'autoroute.

La mise en œuvre des nouvelles normes de sécurité dans les tunnels a induit, en 2005 et 2006, des restrictions permanentes de la circulation dans le tunnel des Monts, et le système d'exploitation conçu pour les pointes hivernales est fort utile tous les jours pendant les longs mois de chantier dans le tunnel.

L'expérience acquise par OSIRIS en Tarentaise a conduit à lui confier la surveillance continue du trafic sur la VRU et le tunnel des Monts, ainsi que le pilotage de l'exploitation de la VRU. Grâce aux moyens modernes de la télématique, cette mission est exécutée d'une façon très satisfaisante, malgré les 50 km séparant Chambéry d'OSIRIS à Albertville.

### **II.3. Prévenir, et sinon gérer, les crises en combe de Savoie et en Tarentaise en assurant la sécurité des usagers**

Les pointes de trafic sont prévisibles, comme indiqué ci-dessus en II.1 : une vingtaine de samedis chaque année est ainsi considérée comme pré-critique. La météorologie est également prévisible à court terme : une chute de neige en montagne et en hiver est tout à fait normale, mais elle tend la situation si elle est abondante un jour pré-critique. D'autres événements sont imprévisibles : accidents, éboulements, etc. Une crise résulte de la combinaison d'une météorologie défavorable ou d'incidents imprévisibles un jour pré-critique.

Deux observations s'imposent :

1. Les crises sont relativement peu fréquentes : six importantes en 15 ans, depuis la création d'OSIRIS ; deux crises sont restées limitées en 2006 : le 18 février où l'arrivée du foehn l'après-midi a permis de rétablir une situation critique le matin ; le 4 mars où il a fallu héberger à Bourg-Saint-Maurice plusieurs milliers de personnes.
2. La survenue de crises à intervalles aléatoires est inéluctable. Or elles peuvent mettre en cause :
  - a. la qualité de l'accueil et le confort des usagers lorsqu'il faut mettre en place des hébergements d'urgence pour lesquels les collectivités locales ne sont pas toutes également prêtes ;
  - b. et surtout la sécurité des usagers, si le blocage de la circulation intervient sur des secteurs exposés à des avalanches de neige ou de roches ou dans des tunnels.

La question qui se pose n'est donc pas seulement celle de l'acheminement des usagers – de la vallée vers les stations et des stations vers la vallée – mais aussi celle de leur sécurité, sachant qu'en zone de montagne plus encore qu'ailleurs le risque zéro n'existe pas.

Les décisions prises nécessitent donc une excellente coordination sur l'ensemble des réseaux départemental et national car il y a une imbrication très étroite des mesures prises qui se répercutent les unes sur les autres.

Il peut même être nécessaire d'envisager une répercussion des mesures à l'échelle régionale.

#### **II.4. Contraintes pour les usagers, notamment touristiques, d'un réseau routier en montagne**

Si le niveau de service hivernal de la RN 90 (S1) limite les surprises éventuellement dangereuses d'un touriste passant sans transition marquée d'un contexte urbain ou autoroutier à un environnement de haute montagne, il n'en va pas de même pour l'accès aux stations, quels que soient les efforts du conseil général pour maintenir un bon état de viabilité : même une forte concentration d'engins de déneigement n'empêchera pas la neige de tenir sur la chaussée derrière le passage de chaque engin, et de s'y transformer d'autant plus vite en glace que l'altitude est élevée.

Il importe donc que la régulation du trafic d'accès aux stations, et l'information des touristes, soient globales, car il serait par exemple dangereux de laisser des clients de Val Thorens s'engager à Moûtiers dans la vallée des Belleville, ou même à Albertville dans la Tarentaise, alors que la route est impraticable peu au dessous de Val Thorens. Le changement de destination des vacanciers doit même parfois être organisé dès l'aval de Chambéry pour éviter une concentration de véhicules dans les zones de montagne.

Les informations sur la nécessité de chaînes doivent être accompagnées d'un contrôle par les gendarmes sur les aires de chaînage de l'utilisation effective de chaînes, et de la présence sur ces aires d'agents des stations aidant les automobilistes à installer les chaînes : le débit de l'accès aux stations est souvent conditionné par la rapidité de l'opération de chaînage, et par l'absence sur la route de véhicule bloqué faute de chaînes.

Cette organisation, qui a démontré son efficacité dans un contexte géographique et climatique particulièrement difficile, et satisfait le plus souvent l'ensemble des clients, nécessite ainsi une parfaite coordination, voire une complicité, entre gestionnaires de routes (Etat, conseil général, Communes), exploitants de stations et forces de l'ordre. Le préfet et le président du conseil général sont même convenus depuis longtemps que le préfet prendrait à son compte la fermeture et la réouverture des routes départementales (RD) sans validation explicite par l'exécutif départemental, mais un tel degré d'intégration ne résistera pas sans adaptation à la mise en œuvre de la décentralisation, et du « décroisement » des responsabilités et des moyens prévu par la loi du 13 août 2004.

### **III. LES FONCTIONS ACTUELLES D'OSIRIS**

L'expression « activation d'OSIRIS », utilisée généralement par de nombreux acteurs pour désigner la vingtaine de samedis d'hiver où différentes autorités se regroupent dans les locaux d'OSIRIS à Albertville, laisse à penser qu'OSIRIS serait inactif le reste du temps, soit 98 % du temps des pupitreurs, et que ces 20 samedis seraient de loin la mission principale d'OSIRIS, ce qui ne correspond pas à la réalité des enjeux et des responsabilités de surveillance continue d'ouvrages sensibles et du trafic dans des secteurs soumis à des risques particuliers.

Après un bref rappel de l'histoire d'OSIRIS, la mission s'est donc attachée à identifier les différentes fonctions actuellement assurées par OSIRIS

#### **III.1. Historique et description d'OSIRIS**

Dès le début des années 1980, la DDE a éprouvé le besoin d'un outil de régulation du trafic en Tarentaise et d'information des automobilistes. La préparation des jeux olympiques d'hiver de 1992 à Albertville a été le catalyseur de la création d'une structure dédiée à la Tarentaise et à la RN 212 Albertville – Ugine (qui contribue à hauteur de 18 % aux pointes de trafic sur la RN 90 en amont d'Albertville). Réalisé entièrement par l'Etat (ministère de l'Equipement), OSIRIS a commencé à fonctionner en 1991 avec 5 agents (donc sans assurer un service totalement continu), et a alimenté le PC de l'Etat pour les JO, installé dans des locaux distincts de ceux d'OSIRIS.

Les résultats obtenus ont suscité des projets ambitieux dans des directions variées :

- connexion avec le PC du tunnel du Fréjus, voire les péagistes italiens : idée devenue sans objet lors de la création du PC CESAM de la société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF).
- évolution vers un centre d'information et de gestion du trafic (CIGT) alpin opérant aussi en Haute-Savoie, et peut-être en Isère : idée non soutenue par les autres DDE, ni par le centre régional d'information et de circulation routière (CRICR).
- extension sur l'ensemble du réseau départemental de la Savoie du système de recueil de données et d'information du public en temps réel.

En pratique, au lieu d'être remis après les JO à la subdivision d'Albertville pour l'exploitation du réseau routier de Tarentaise, comme prévu à l'origine, OSIRIS est devenu de fait un outil à vocation départementale. Son utilité a été renforcée par les nécessités d'exploitation de nouveaux tunnels en Tarentaise et de suivi de capteurs d'éboulements. Dès qu'il a été en mesure d'assurer un service continu, il a été naturel d'en faire une vigie sur l'ensemble de la Savoie, et le renforcement depuis 1999 de la sécurité des tunnels routiers lui a procuré de nouvelles missions sur les tunnels des Monts et du Chat.

Actuellement, OSIRIS est constitué :

- d'une équipe de 7 pupitreurs (1 chef d'équipe principal, 4 chefs d'équipe et 2 agents d'exploitation spécialisés) dirigée par un contrôleur, et intégrée dans la CDES (cellule départementale d'exploitation et de sécurité) de la DDE de la Savoie. Sur cet effectif total de 8 agents. 2 postes ont été transférés au conseil général au titre des missions sur RD et

anciennes RN, mais restent sous l'autorité de la DDE pendant toute l'année 2006 dans le cadre d'une mise à disposition globale. La masse salariale est un peu inférieure à 300 k€ par an. Les pupitreurs assurent, en général seuls, un service continu par un roulement complexe de 7 cycles, mais ils sont à 2 en salle opérationnelle, environ de 9h à 19h, au moins pendant la vingtaine de samedis de pointe de trafic prévisible. Le chef de la CDES et son adjoint apportent une assistance technique permanente à OSIRIS, et le cadre A<sup>+</sup> de permanence de la DDE est présent à OSIRIS pendant les périodes susvisées de pointe prévisible.

- d'un bâtiment appartenant à l'Etat, construit il y a une quinzaine d'années à proximité de l'échangeur des RN 90 et 212 dans Albertville, et abritant la salle opérationnelle, une salle dédiée à l'accueil d'un PC de crise, et quelques bureaux pour les forces de l'ordre et les médias appelés à rejoindre OSIRIS une vingtaine de jours par an.
- d'équipements de recueil de données (trafic, images, alertes, etc.) sur de nombreuses RN et RD de Savoie : ces équipements sont explicités dans la présentation ci-après de chaque fonction.
- d'un réseau de fibres optiques dans des RN reliant ces équipements à OSIRIS, complété par des échanges de prestations et de données entre la DDE et AREA, donnant lieu à une soulte au profit d'AREA : la DDE transporte des données d'AREA dans la VRU de Chambéry, et AREA transporte des données de la DDE entre la VRU et OSIRIS.
- de matériel informatique et de communication dans les locaux d'OSIRIS : serveurs, moniteurs, ordinateurs, etc.
- de l'accès, au siège de la DDE à Chambéry, à toutes les données (images, trafic) disponibles à OSIRIS. Le PC local, dit de Mérande, lié au tunnel des Monts sur la VRU dispose d'un accès analogue.
- de logiciels intégrant le trafic mesuré pour alerter le pupitreur de la nécessité éventuelle d'une mesure de régulation.
- de consignes précises très accessibles dans les locaux OSIRIS et décrivant les mesures à prendre en fonction de seuils de trafic, et les personnes à prévenir : par exemple, un logiciel ergonomique et tenu à jour indique très rapidement l'agent d'astreinte pour chaque centre d'exploitation de la DDE (et pas seulement pour le réseau surveillé par OSIRIS).

En particulier, la DDE a développé sous le nom de RECITA (régulation de la circulation en Tarentaise) des outils exploités par OSIRIS pour fluidifier autant que possible les pointes de trafic, et localiser les bouchons dans les secteurs les plus sûrs de la RN 90.

La DDSF (direction départementale des services fiscaux - domaines) a évalué en 2004 le bâtiment d'OSIRIS à 655 000 €. La valorisation actuelle des équipements techniques n'est pas disponible ; les initiateurs d'OSIRIS se souviennent d'un investissement total de 120 MF, soit environ 18 M€.

Le budget de fonctionnement d'OSIRIS en 2004 peut être résumé comme suit :

|  |               |
|--|---------------|
| - masse salariale (y compris un pupitreur supplémentaire anticipant un départ) | 300 k€ (48 %) |
| - marché de maintenance des équipements  | 147 k€ (23 %) |
| - autres dépenses  | 181 k€ (29 %) |
| - total  | 628 k€        |

Pour un coût somme toute assez limité au regard des gains potentiels en temps gagné et en vies humaines susceptibles d'être épargnées, OSIRIS assure des fonctions multiples de vigie, de gestion directe du trafic et de préparation à la gestion de crise.

Cet ensemble de missions est moins le résultat d'une démarche fortement conceptualisée que le produit d'une adaptation pragmatique aux besoins ressentis. De même qu'on invente la marche en marchant, OSIRIS a été créé à la rencontre d'un hasard (les Jeux Olympiques de 1992) et d'une nécessité (la demande d'information du public et des acteurs à laquelle la technologie de l'informatique répartie se trouvait alors répondre).

OSIRIS fonctionne aujourd'hui à la satisfaction des acteurs locaux qui en apprécient dans l'absolu les services (mais qui ont peu de points de comparaison).

Il faut toutefois souligner les limites de l'engouement pour l'information qui ne serait qu'un leurre si elle n'était pas appuyée par l'action. Seul le remplacement de l'action au centre du dispositif permet de donner un sens à toute la chaîne. Cette perspective doit servir de grille d'analyse pour la bonne compréhension du fonctionnement d'OSIRIS et de ses perspectives d'évolution souhaitables.

### **III.2. La fonction de gestion du trafic**

73 caméras sans DAI (détecteur automatique d'incident) sont reliées à OSIRIS :

- 55 sur la RN 90 et la VRU de Chambéry ;
- 18 sur RD ou anciennes RN (tunnel du Chat, RN 212 entre Albertville et Ugine).

En outre, 22 caméras alimentent 3 systèmes de DAI, un pour chacun des tunnels du Siaix (RN 90, des Monts (VRU de Chambéry) et du Chat (RD depuis le 1/1/06) : ils détectent l'arrêt anormal ou la lenteur excessive d'un véhicule. Il n'y a pas encore de DAI dans le tunnel de Ponserand.

45 boucles de comptage, environ pour moitié sur RN, le reste sur RD ou anciennes RN, alimentent en permanence OSIRIS en information sur le trafic, naturellement sur A 43, la RN 90 et la VRU de Chambéry, mais aussi sur les principales RD connectées à la RN 90. L'expérience acquise depuis 15 ans permet au pupitreur et à l'encadrement de transposer avec une bonne fiabilité les débits mesurés pour prévoir les débits en aval : des logiciels ont été écrits, mais ne sont pas exploités d'une façon opérationnelle pour ne pas réduire la marge de manœuvre des opérateurs.

Une exploitation astucieuse de cette expérience permet au responsable d'OSIRIS d'effectuer des prévisions de trafic d'une précision parfois étonnante (marge d'erreur de quelques %) quelques jours avant les pointes prévisibles. Le croisement de ces prévisions avec celles de la météorologie permet d'affiner une stratégie pertinente pour chaque samedi pré-critique, notamment au cours d'une réunion la veille en préfecture.

OSIRIS commande 29 PMV (panneaux à message variable), implantés à raison de 80 % sur la RN 90 (pour RECITA) et sur la VRU de Chambéry, les autres sur RD. Selon le type de message ou d'évènement, le pupitreur installe directement le message, ou provoque une décision de sa hiérarchie, ou exécute une décision prise en dehors d'OSIRIS (par exemple au CRICR ou au COD). Il commande aussi des feux permettant de stopper la circulation sur la

RN 90 de part et d'autre de Moûtiers, pour éviter que des bouchons ne se forment dans les tunnels ou dans des secteurs susceptibles d'être touchés par des avalanches ou chutes de pierres.

75 PAU (postes d'appel d'urgence) sont raccordés à OSIRIS : 71 sont installés sur la RN 90 entre Gilly sur Isère et l'amont du tunnel du Siaix (36 km), et 4 sur la RN 212 entre Albertville et Ugine, RN transférée au conseil général le 1/1/06.

Le pupitreur d'OSIRIS ne répond jamais aux appels émanant des PAU, qui n'aboutissent pas en salle opérationnelle, mais dans les 2 bureaux affectés à la police et à la gendarmerie. Lorsqu'un représentant des forces de l'ordre est présent dans ces bureaux (une vingtaine de samedis par an), il traite ces appels, et le reste du temps ceux-ci sont renvoyés sur les PC des forces de l'ordre concernées : le commissariat d'Albertville pour 6 PAU, le COG (centre opérationnel de la gendarmerie) pour les 69 autres.

En revanche le pupitreur est informé d'un appel d'un PAU par un voyant lumineux sur un panneau de grande dimension visualisant les sections en cause des RN 90 et 212. Cette information ne présentant aucun intérêt pour les missions d'OSIRIS, ce panneau est partiellement masqué par une table supportant des moniteurs.

4 postes météorologiques sont installés sur la RN 90 et raccordés à OSIRIS : ils permettent un ajustement précis du service hivernal. Des capteurs sur le viaduc de Centron, en cours d'achèvement, seront prochainement raccordés à OSIRIS.

OSIRIS est en relations fréquentes avec les PC CESAR (AREA) et CESAM (SFTRF) des concessionnaires d'autoroutes intervenant en Savoie. Ces relations comportent des échanges automatiques de données de trafic avec CESAR, de tels échanges sont à l'étude avec CESAM. Les PC autoroutiers apprécient le rôle concentrateur d'OSIRIS pour la connaissance de l'état de viabilité du réseau non concédé en Savoie : par exemple CESAM consulte par téléphone OSIRIS avant toute mesure d'exploitation de A 43 pouvant avoir un effet sur le réseau non concédé en Maurienne.

### **III.3. La fonction de surveillance d'infrastructures sensibles**

Des capteurs de glissements ou d'éboulements sont installés dans des secteurs menaçant essentiellement la RN 90, mais aussi la RD 94 au dessous de Celliers. En cas d'alerte générée par ces capteurs, le pupitreur d'OSIRIS peut déclencher une fermeture de la route par feux et, s'agissant de la RN 90, des mesures de régulation et d'information par PMV.

Il est prévu de raccorder à OSIRIS des capteurs à installer dans les gorges de l'Arly (RN 212 transférée au conseil général), fréquemment coupée par des éboulements ou des avalanches, et il peut être envisagé par le conseil général de développer de tels équipements sur des RD sensibles, notamment en Tarentaise ou en Maurienne.

Des systèmes d'analyse de la qualité de l'air dans les tunnels autres que celui des Monts alertent le pupitreur d'OSIRIS de la nécessité soit de modifier les paramètres de la ventilation mécanique, soit de prendre des mesures d'exploitation : fermeture ou réduction du trafic entrant. Plus généralement, les alertes produites par la GTC (gestion technique centralisée) des tunnels arrivent à OSIRIS.



OSIRIS dispose de toutes les informations, notamment les images, provenant du système de DAI du tunnel des Monts, mais il ne peut que donner au PC de Mérande à Chambéry<sup>2</sup> les consignes de fermeture des accès au tunnel, ou des bretelles d'accès à la VRU, ou de limitation du nombre de voies ouvertes à la circulation sur la VRU : jusque fin 2006, le PC de Mérande peut seul manœuvrer la GTC du tunnel, et les barrières d'interdiction d'accès. Il est prévu que ces commandes soient transférées à OSIRIS fin 2006.

Enfin, l'ensemble des 95 caméras visualisant le trafic permettent bien entendu de surveiller les routes et ouvrages (notamment les tunnels) situés dans leur champ.

La mobilisation du pupitreur par une alerte venant des capteurs, des GTC ou des DAI est ergonomique : il n'a pas à balayer en permanence les mesures et images arrivant à OSIRIS, le dépassement d'un seuil lui étant automatiquement notifié, avec la localisation géographique de l'incident. Il peut ainsi immédiatement confirmer cette alerte et éventuellement la qualifier avec d'autres moyens d'information, comme les caméras. Ceci n'est pas inutile, puisque environ la moitié des alertes ne relève pas d'un incident, mais d'une sécurité du système (capteur, chaîne de transmission, etc.), ou d'un évènement détecté par un DAI mais ne justifiant pas une mesure d'exploitation.

#### **III.4. La fonction de vigie sur le territoire de la Savoie**

Le pupitreur dispose d'un poste raccordé au réseau radio de la DDE : tout incident affectant le trafic sur une RN ou une RD de Savoie lui est immédiatement signalé par les équipes d'agents d'exploitation de la DDE. Par ailleurs, les forces de l'ordre procèdent de même, en général par l'intermédiaire de leur PC. Les véhicules d'intervention des pompiers lui signalent par téléphone les difficultés routières qu'ils constatent à l'occasion d'une intervention de secours. Plus généralement, il est fréquent qu'on signale à OSIRIS tout ce qui peut concerner la DDE, plutôt que de chercher à identifier le service ou la subdivision concernée, et cette pratique est générale en dehors des heures de bureau, puisqu'on est certain de trouver à OSIRIS un accueil téléphonique permanent.

En dehors du réseau dont il assure la surveillance, OSIRIS ne peut que répercuter l'information à l'unité territoriale compétente, sans valeur ajoutée puisqu'il n'a aucun moyen d'évaluer ou de recouper cette information. A noter que les accidents de la circulation et les obstacles sur la chaussée hors éboulements ou chutes de pierres représentent chacun environ 20 % des évènements signalés à OSIRIS.

Le pupitreur tient manuellement une main courante enregistrant tous les appels et alertes reçus, et les mesures prises. Une exploitation de cette main courante a été entreprise en 2003, mais n'a pas été poursuivie faute de temps. La mission a étudié les tableaux d'analyse de la main courante établis pour la période du 1/1 au 5/6/2003, et en a tiré le tableau récapitulatif joint en annexe n° 3 au présent rapport, d'où on peut extraire quelques résultats significatifs sur l'activité des pupitreurs :

---

<sup>2</sup> Installé dans un bâtiment situé sur la tête sud-est de ce tunnel. Ce bâtiment a été construit en même temps que le tunnel, et dénommé « maison de la sécurité routière et de la prévention des risques » bien qu'il ne contienne jusqu'à maintenant que des équipements techniques liés au tunnel.

a) ventilation du mode d'alerte du pupitreur :

En ne prenant en compte que les alertes dont la provenance est identifiée dans la main courante, soit 1 579 évènements dans la période considérée, la répartition des provenances est la suivante :

|   |           |            |
|---|-----------|------------|
| Services de sécurité ou de secours (COG, Police, CODIS) | 887       | 56 %       |
| Autres services de la DDE                               | 539       | 34 %       |
| <b>Outils de surveillance d'OSIRIS</b>                  | <b>71</b> | <b>4 %</b> |
| Autres CIGT (CRICR, AREA, SFTRF)                        | 42        | 3 %        |
| Particuliers et entreprises                             | 31        | 2 %        |
| Divers  | 9         | 1 %        |

Le téléphone et la radio de la DDE constituent donc le mode d'alerte prépondérant, les outils spécifiques d'OSIRIS n'ayant généré que 4 % des alertes des pupitreurs.

b) réseau routier concerné par les alertes :

En ne prenant en compte que les alertes concernant une route identifiée par son n°, soit 1 694 évènements, la répartition est la suivante, après avoir « reclassé » parmi les RD les RN transférées le 1/1/06 au conseil général :

|    |     |      |
|----|-----|------|
| RN | 844 | 50 % |
| RD | 850 | 50 % |

La part imputable aux RN en 2005 et 2006 est sans doute nettement supérieure à 50 %, du fait des travaux dans le tunnel des Monts et des nombreuses mesures d'exploitation qu'ils nécessitent, mais le tableau ci-dessus semble assez représentatif de l'activité « normale » d'OSIRIS avant la rénovation en cours du tunnel des Monts, puisque la période prise en compte couvre aussi bien des pointes de circulation hivernale que des moments plus calmes.

La mise aux normes de sécurité du tunnel des Monts le dote d'équipements nouveaux (GTC, DAI), qui en feront probablement l'ouvrage le plus important dans le plan de charge du pupitreur d'OSIRIS, même aux périodes des pointes de trafic en Tarentaise puisqu'elles correspondent aussi à des pointes de trafic sur la VRU de Chambéry.

### III.5. La fonction de prévention et de gestion de crise

Pendant les samedis de la saison d'hiver et singulièrement durant deux mois et demi (de Noël à la fin des vacances de février), la circulation en Savoie est pré-critique. En ce sens qu'il y a, durant une vingtaine de week-ends, une circulation très intense de montée et de descente vers et depuis les stations de Tarentaise, qui peut atteindre, les samedis, 36 000 véhicules / jour acheminés par la seule RN 90. Or, cette circulation est très vulnérable aux aléas climatiques et géologiques :

- abondantes chutes de neige en vallée ;
- abondantes chutes de neige dans l'accès aux stations ;
- chutes de pierre, éboulements, avalanches et glissements des terrains, en basses ou hautes vallées.

En saison hivernale, chaque vendredi précédant un week-end de pointe, une réunion d'évaluation a lieu au centre opérationnel départemental (COD, à la préfecture) pour prendre, dès le matin, ou le cas échéant l'après-midi, les mesures de mises en alerte et de mobilisation des moyens jugées nécessaires par la situation météorologique et son évolution prévue. Et chaque samedi de pointe, le sous-préfet de permanence siège à Albertville, en salle de décision du PC d'OSIRIS.

Cette présence a un double but :

- maintenir en permanence la conscience du risque de crise au PC d'OSIRIS ;
- être en mesure d'intervenir immédiatement à la suite d'un incident, d'un accident ou d'un événement précipitant une crise.

Depuis l'existence d'OSIRIS, soit en 15 ans, le dispositif a géré six grandes crises qui ont nécessité l'activation du centre opérationnel départemental :

- 21 décembre 1991 : plan hébergement Tarentaise ;
- 02 février 1993 : plan hébergement Tarentaise ;
- 10 janvier 1995 : plan hébergement Tarentaise ;
- 22 janvier 1995 : plan hébergement (avalanches accidentelles) ;
- 22/23 février 1999 : activation de la salle opérationnelle pour la circulation en Tarentaise ;
- 26 décembre 1999 : plan hébergement Tarentaise.

En 1991 et 1995, jusqu'à 28 000 voyageurs ont été relogés dans l'urgence, car sans abri faute de pouvoir accéder aux stations. Le niveau de service attendu d'OSIRIS dans de telles circonstances croît régulièrement : par exemple, des maires<sup>3</sup> ont déploré d'avoir eu à prendre en charge des hébergements provisoires lors de la crise de mars 2006.

La loi de décentralisation du réseau routier ne remet pas en cause ce type de mission d'OSIRIS. D'autant plus que la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 a réaffirmé les prérogatives du préfet et conforté son rôle de coordinateur des moyens de secours publics, qu'ils relèvent de l'Etat ou des collectivités territoriales.

---

<sup>3</sup> Ils ont signalé à OSIRIS l'interruption d'un service d'autocars dont les chauffeurs avaient estimé avoir atteint le plafond légal de durée du travail, puis les 2 maires ont déploré qu'OSIRIS n'ait pas suscité la réquisition du transporteur par le préfet, de façon à éviter le blocage de plusieurs centaines de passagers en gare SNCF faute de bus d'accès aux stations. Ils regrettent aussi un préavis insuffisant d'OSIRIS aux communes avant la fermeture d'une route par suite d'intempéries, ou sa réouverture



## **IV. LES OBJECTIFS ET ATTENTES EXPRIMES PAR LES DIVERS ACTEURS**

Les paragraphes qui suivent tentent de retracer au plus juste ce qui a été exprimé par les divers acteurs lors de nos auditions. A ce titre, ils sont rédigés à l'indicatif et peuvent concerner des constatations, des appréciations ou des souhaits. Ils représentent ainsi le point de vue de ces acteurs à la date à laquelle ils ont été exprimés, et pas forcément leur point de vue actuel, ni celui de la mission, ni ne préjugent des conclusions du présent rapport.

### **IV.1. Les objectifs du préfet et des services de l'Etat dans le département**

Les objectifs du préfet et des services de l'Etat dans le département sont de disposer d'un outil fiable, moderne et permanent de gestion de la circulation et des risques météorologiques et géologiques sur l'ensemble du territoire savoyard et plus particulièrement pour l'accès aux stations durant les deux mois et demi d'hiver où la situation est pré-critique chaque samedi .

Cela conduit à privilégier les orientations suivantes :

- maintenir un centre unique de coordination des réseaux routiers nationaux et départementaux, aussi informé des perturbations ferroviaires ; et un dispositif unique de suivi de la situation pouvant facilement passer de la gestion de flux à la gestion de crise ;
- garder la localisation de ce centre unique à Albertville, barycentre des événements, proche des stations de montagne et lieu où les médias peuvent être accueillis et alimentés en informations sachant qu'une crise aujourd'hui, c'est aussi – et parfois d'abord – une crise médiatique ;
- moderniser le dispositif existant et étendre son périmètre géographique à l'ensemble de la Savoie ;
- associer tous les acteurs à la gestion et à la modernisation du dispositif OSIRIS, vital pour l'économie savoyarde et notamment :
  - le conseil général (gestionnaire de routes et autorité organisatrice des transports interurbains de voyageurs);
  - le conseil régional (autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs) ;
  - les « stations » ;
  - la SNCF ;
  - les transporteurs routiers de voyageurs ;
- maintenir l'Etat comme pivot du dispositif parce que la garantie de la sécurité est sa mission primordiale, et qu'il ne peut faire autrement que d'être l'acteur juridique, pénalement et civilement, en première ligne de responsabilités, mais aussi permettre aux collectivités territoriales d'assumer pleinement leurs responsabilités de gestionnaires d'infrastructures, et aux communes celles de la sécurité de la population.

## **IV.2. Les objectifs du conseil général de la Savoie**

Le premier objectif du conseil général de la Savoie est le maintien d'un outil de gestion du trafic commun à l'Etat et au conseil général et que cet outil utile pour gérer le quotidien soit aussi un outil de gestion de crise.

Dans cette perspective, le conseil général est prêt à participer, en nature et en investissement, au fonctionnement et à la modernisation de cet outil qu'il juge indispensable.

Néanmoins, et même s'il souhaite la mise en place d'un comité de pilotage réunissant les différents utilisateurs d'OSIRIS, le conseil général souhaite que le centre commun soit placé sous la responsabilité d'un seul exploitant, relevant de l'Etat, en l'occurrence la direction interdépartementale des routes Centre-Est, à la disposition de laquelle il remettrait les 2 agents d'OSIRIS transférés par l'Etat.

Par ailleurs, le conseil général souhaite que l'Etat libère les locaux actuellement occupés par le centre opérationnel départemental (COD), en transférant ce PC dans d'autres locaux de la préfecture. Ce souhait peut interférer avec les réflexions sur l'avenir d'OSIRIS, par la quasi simultanéité de besoins de travaux immobiliers pour des PC de crise, à la préfecture pour le COD, et à Albertville pour OSIRIS.

## **IV.3. Les objectifs des services du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

### **IV.3.1. La direction générale des routes (DGR)**

La direction générale des routes a une position de principe exigeant le décroisement des moyens de l'Etat employés à des activités relevant des conseils généraux, même si cela doit conduire à doubler les effectifs.

Cette position de principe s'adosse :

- sur la loi de décentralisation du 13 août 2004 qui a prévu le transfert, non seulement des infrastructures, mais aussi des services qui gèrent les infrastructures et les équipements décentralisés, y compris les parties de services déjà mises à disposition des collectivités territoriales dans une étape antérieure de la décentralisation ;
- sur les règles générales de droit :
  - ★ règle pénale, qui ne permet pas de prévoir ce qui peut se passer en cas de mise en cause de l'action d'un agent de l'Etat pour une autre collectivité, et qui conduit donc à faire correspondre strictement le rattachement juridique des agents au réseau sur lequel ils interviennent ;
  - ★ règles européennes du droit de la concurrence qui supposent que les services confiés par les collectivités à des prestataires extérieurs soient soumis aux règles classiques de mise en concurrence.

Les seules exceptions possibles concernent les missions d'intérêt économique général (MIEGE) que le secteur privé ne pourrait pas être en mesure de remplir. Au cas particulier, il

convient d'apporter la preuve que, pour des raisons d'efficacité, un « seul œil », un seul opérateur doivent être maintenus.

#### **IV.3.2. La direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)**

La direction de la sécurité et de la circulation routières partage globalement les points de vue juridiques et de principe de la direction générale des routes, mais a demandé aux experts juridiques du ministère une analyse spécifique aux CIGT.

Dans une circulaire du 22 juillet 2005, complémentaire à la circulaire du 28 mars 2005, et relative au dimensionnement des services à transférer, le directeur de la sécurité et de la circulation routières et le secrétaire général du ministère de l'équipement rappellent que : « les missions d'exploitation courante et de surveillance du réseau, de viabilité hivernale et d'exploitation dynamique et d'information des usagers sont transférées. »

Toutefois, la circulaire précise que « sur des réseaux à enjeux très particuliers, là où la gestion de réseaux maillés associant plusieurs gestionnaires est une nécessité quotidienne et ne peut être assurée par le CRICR (grandes agglomérations, interdépendance des réseaux routiers des différents gestionnaires), l'Etat conservera des moyens pour assurer la coordination des mesures de gestion de trafic et d'information routière qui concernerait :

- l'ingénierie du trafic ;
- l'information routière ;
- les décisions de gestion de trafic, en s'appuyant sur une centralisation de la surveillance.

Les gestionnaires de réseaux assurent alors les missions relatives à l'ingénierie des équipements, leur maintenance, la surveillance de leurs réseaux et l'activation des mesures. »

Ces dispositions semblent pouvoir s'appliquer au réseau savoyard.

Enfin, la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) estime qu'elle exerce au niveau national la responsabilité primordiale que les préfets exercent au niveau local, c'est-à-dire la garantie d'un accès sûr aux stations, et ce sur l'ensemble du réseau (national, départemental ou local).

#### **IV.3.3 La direction interdépartementale des routes (DIR)**

La direction interdépartementale des routes (DIR) Centre-Est, en cours de préfiguration, se trouve à la confluence de tous les acteurs : acteurs de l'administration centrale préoccupés principalement par la cohérence du nouveau dispositif par rapport à la philosophie de la loi de décentralisation de 2004, acteurs locaux dont le souci primordial est de continuer à faire fonctionner, si possible en l'améliorant, un dispositif de gestion des flux de circulation et de crise.

Attendant les conclusions de la présente mission, le préfigurateur de la DIR n'a pas présenté de doctrine arrêtée sur le devenir d'OSIRIS, mais il a fait part d'observations sur les différents

PC de la DIR Centre-Est : CORALY à Lyon, GENTIANE à Grenoble, Saint-Etienne, Moulins (en projet), OSIRIS.

Un regroupement des PC par extension des périmètres n'est pas envisagé dans la mesure où chaque PC a une logique propre : logique de grandes agglomérations, en zone urbaine ; logique complémentaire de vallée pour OSIRIS.

La question qui se pose pour ce PC est celle de la mutualisation ; elle a été étudiée par la DIR pour le cas de Grenoble au-delà de 2008 sachant que jusqu'à cette date la mutualisation intégrale des moyens Etat/conseil général serait maintenue.

S'agissant du régime permanent du dispositif GENTIANE, le préfigurateur distingue :

- ★ *la mutualisation stratégique* : développer des projets de PC Etat et conseil général sur des objectifs complémentaires d'exploitation des réseaux ; définir des stratégies de gestion du trafic cohérentes ; fournir une information routière commune ;
- ★ *la mutualisation technique* : fournir aux pupitreurs une vision complète de l'état des réseaux des deux partenaires ; disposer soit d'un système d'aide à gestion unique, soit de deux dispositifs interopérables permettant à un pupitreur de l'une des collectivités d'actionner les équipements de l'autre ; gérer en commun la maintenance des équipements sous-traités ;
- ★ *la mutualisation des équipes* : la mutualisation des équipes de maintenance en régie des équipements du PC ; la mutualisation des équipes de maintenance en régie des équipements de terrain ; la mutualisation des pupitreurs, chaque pupitreur intervenant sur les deux réseaux.

Pour la DIR, la mutualisation stratégique et la mutualisation technique semblent à la fois incontournables techniquement et juridiquement possibles. Seule la mutualisation des équipes soulève des difficultés, la direction générale des routes (DGR) soutenant que cette mutualisation n'a pour seule base possible que la mise à disposition alors que celle-ci est privée de fondement juridique après le transfert des services imposé par la loi de décentralisation.

Le point le plus délicat étant celui des pupitreurs pour les raisons de responsabilités :

- un pupitreur Etat peut-il recevoir et exercer une délégation du président du conseil général ? Sinon peut-il légalement prendre une décision ou activer une mesure sur le réseau départemental ?
- s'il y a une défaillance d'un pupitreur départemental sur un événement concernant une route nationale, et que cela provoque un accident, l'Etat peut-il se retourner contre le conseil général ? La responsabilité personnelle du pupitreur pourrait-elle être plus facilement mise en cause du fait que le cadre dans lequel il intervenait n'était pas clair ? L'Etat et le conseil général définissent-ils les mêmes règles de capacité des pupitreurs à prendre des décisions sans qu'ils aient à en référer à un cadre d'astreinte ?

Il est aujourd'hui difficile de prendre position sur certains de ces points en l'absence de jurisprudence pertinente.

Le préfigurateur propose la mutualisation stratégique, la mutualisation technique et la mutualisation partielle des équipes de maintenance ; seule la mutualisation des pupitreurs étant exclue. S'agissant des solutions juridiques, il propose d'étudier les solutions suivantes :



- le groupement d'intérêt public ;
- une prestation de services de l'Etat rémunérée par le conseil général (en cours d'étude pour CORALY).

#### **IV.4. Les objectifs des services du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire**

##### **IV.4.1. La direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC)**

Pour la direction de la défense et de la sécurité civiles, OSIRIS est un outil de gestion des flux et de la circulation routière et de crise dont il ne faut pas se priver.

Sa localisation à Albertville à proximité des lieux où peuvent survenir les problèmes (les hautes vallées) est un atout, tout comme la redondance du PC OSIRIS avec le centre opérationnel départemental (COD) de Chambéry, car la redondance est un élément de sécurité.

La direction de la défense et de la sécurité civiles estime donc que le démantèlement pur et simple d'OSIRIS n'est pas envisageable pour des raisons techniques.

Cette solution présenterait par ailleurs d'importants risques :

- risque médiatique d'incompréhension de la décision ainsi prise ;
- risque pénal en cas d'incident débouchant sur des conséquences graves.

Le maintien d'un dispositif unique dans le giron de l'Etat paraît donc doublement souhaitable tant en raison de ses responsabilités en matière de crise qu'en raison de ses compétences en matière de circulation routière.

Toutefois, la direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC) juge indispensable une mobilisation du conseil général et un partenariat poussé Etat / conseil général :

- parce que, sur son réseau, la responsabilité du conseil général sur l'outil de gestion et d'alerte n'est pas déléguable ;
- parce que cet outil doit être modernisé, un système vieillissant et sans redondance n'est plus adapté ;
- parce qu'il est important de faire monter en puissance la culture de gestion de crise auprès des autorités départementales.

##### **IV.4.2. La direction générale des collectivités locales (DGCL)**

La direction générale des collectivités locales ne méconnaît pas les problèmes juridiques posés par la directive européenne 92.50 sur la mise en concurrence des services, ce qui pose la question de savoir si OSIRIS peut faire de la prestation de services pour des tiers (OSIRIS organe de l'Etat pour le conseil général, ou OSIRIS devenu organe du conseil général pour l'Etat), s'agissant en tout cas de la gestion de la route et de la veille.

Toutefois, s'agissant de l'alerte et de la crise, on se trouve dans des missions d'ordre public qui échappent aux règles habituelles de mise en concurrence.

A cet égard, les missions de gestion des crises liées aux phénomènes climatiques et aux risques naturels susceptibles d'intervenir sur les routes constituent une prérogative de l'Etat. Cette prérogative ne saurait être remise en cause par le transfert de routes nationales aux conseils généraux.

Elle a, en effet, été confirmée par l'article 18-1 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, codifiée à l'article L.111.1 du code de la voirie routière en édictant 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 (...) ».

L'arrêt du Conseil d'Etat du 18 novembre 1988 (fédération nationale des travaux publics C/ ministère de l'équipement) a considéré que, *si la législation confère aux collectivités locales la charge d'établir et d'entretenir les voies publiques qui relèvent de leur domaine, l'administration de l'Etat doit veiller à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble. A cet effet, l'Etat a pu légalement se doter, sans méconnaître l'autonomie des collectivités locales, de moyens en personnel et matériel destinés, notamment, à effectuer des études et des travaux routiers pour son compte ou pour celui des dites collectivités.*

Par ailleurs, la loi du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile a réaffirmé des prérogatives du préfet en ce sens en confortant son rôle de coordination des moyens de secours publics dans le département et donc ceux des communes et groupements de communes, mais également du conseil général.

Le préfet conserve ainsi un rôle de pilotage de l'élaboration des plans communs de gestion de trafic et des effets des intempéries, de déclenchement de mesures spécifiques, et de pilotage de leur mise en œuvre en période d'urgence sur les routes, quelle que soit leur appartenance domaniale.

Dans ce contexte, l'Etat devra conserver la possibilité de piloter directement OSIRIS chaque fois que les circonstances le rendront nécessaire.

Afin d'assurer une bonne articulation des moyens de gestion des routes, tout en préservant l'autonomie du conseil général, il conviendra de traduire ces actions par des conventions traitant de l'organisation à mettre en place à l'occasion de fléaux naturels importants (avalanches, tempêtes de neige, éboulements de pierres, ...).

#### **IV.4.3. Le bureau de la sécurité routière de la direction centrale de la sécurité publique**

Des réflexions sont en cours sur le positionnement du ministère en matière d'information du public. A travers les CRICR et surtout le CNIR, le ministère est sollicité pour des missions de coordination, qu'il assure dans la limite des moyens disponibles : la dotation totale des CRICR (conseillers techniques des préfets de zones) et du CNIR est d'environ 40 gendarmes, 40 agents du MIAT et 20 agents du MTETM. La juxtaposition de 3 hiérarchies distinctes, une

pour chaque catégorie ci-dessus, ne gêne pas le partage effectif d'une culture commune, en particulier sur les risques.

Il n'y a pas d'objection de principe à l'affectation d'agents du MIAT dans des CIGT, car la synergie avec le gestionnaire d'infrastructure est appréciable : une patrouille de police visant principalement la sécurité peut alerter le gestionnaire d'une route, et symétriquement une patrouille d'agents d'exploitation peut signaler un problème de sécurité aux forces de l'ordre.

L'équipe du haut fonctionnaire de défense monte en puissance, notamment par l'intermédiaire d'une cellule de veille opérationnelle et d'alerte. Par contre, demeurent en vigueur un décret de 1980 et un arrêté de 1982 faisant relever la circulation de défense de la compétence de la DSCR, qui s'appuie sur les CRICR et le CNIR.

Les objectifs de la direction en relation avec la présente mission sont :

- la mutualisation interministérielle des connaissances (l'outil « synergie » est déployé dans les préfetures) ;
- une culture partagée des risques ;
- la mise en œuvre de plans zonaux de gestion des intempéries ;
- le développement d'outils d'information en temps réel.

#### **IV.5. Le projet de modernisation porté par la DDE**

La DDE a sollicité en 2004 du groupement d'études SETEC-PIXYS un rapport d'audit de diagnostic et de modernisation d'OSIRIS.

Comme le souligne une étude préliminaire de 2005, s'appuyant sur un diagnostic de 2004 : « les analyses ont été exclusivement effectuées à partir des observations sur site et des entretiens avec les opérateurs<sup>4</sup> (...) Il faudra donc comparer ces résultats et ces analyses s'y rattachant avec l'organisation et les fonctionnements théoriques du CIGT OSIRIS ». La mission estime que ces éléments théoriques restent en grande partie à construire.

L'audit SETEC-PIXYS proposait des projets comportant des aménagements immobiliers à hauteur de 1 M€, notamment pour améliorer les conditions de travail des pupitreurs et les qualités d'accueil du bâtiment en situation pré-critique. Ces projets présentaient aussi, à hauteur de 2,2 à 3,7 M€, plusieurs estimations pour la modernisation des équipements de terrain et des moyens informatiques.

La mission estime que cet audit constitue une bonne base de travail, mais que le programme des travaux, et les estimations correspondantes, devront être actualisés en fonction de la suite qui sera réservée aux propositions détaillées dans le chapitre VII ci-après.

---

<sup>4</sup> Référence- OSIRIS- Diagnostic- VOA- 19.01.05.doc



## V. DIAGNOSTIC

Il apparaît au total qu'OSIRIS est un outil réactif, apprécié des acteurs, mais qui doit de toutes façons être modernisé et fiabilisé.

Au-delà, les nouvelles responsabilités issues de la décentralisation et l'évolution du droit de la concurrence viennent bousculer le dispositif et ses règles habituelles de fonctionnement. Il est donc indispensable d'intégrer la dimension juridique dans sa refondation. Comme souvent cet aspect juridique est même central et risque de conduire à des solutions fonctionnellement non optimales entraînant à la fois une régression du partenariat et des surcoûts : **aussi la mission s'est elle attachée à ne recommander que des solutions permettant de sauvegarder au maximum la coopération des acteurs et l'économie du système.**

### V.1. Un outil apprécié, mais à améliorer

#### V.1.1. Un outil apprécié

OSIRIS est unanimement apprécié par les acteurs pour sa **réactivité**, quelle que soit la situation à laquelle il est confronté. Cette efficacité provient à la fois du professionnalisme de l'équipe, de sa contribution au partage de la culture de sécurité, des méthodes de travail développées entre les acteurs impliqués, et du partenariat de fait entre l'Etat et le Conseil général.

OSIRIS, outre sa fonction d'observation, est aussi un outil de communication considéré comme irremplaçable en situation pré-critique ou de crise, et sa localisation à Albertville est considérée comme optimale par rapport aux préoccupations des médias.

**Cette efficacité constante depuis 15 ans a cependant conduit à un élargissement continu de ses missions, souvent non formalisé**, qui fait qu'aujourd'hui chacun des acteurs a sa propre vision ou ses propres attentes, quelquefois décalées par rapport à l'action effective d'OSIRIS.

#### V.1.1. Des fonctions à arbitrer, des cofinancements à organiser

La mission a constaté qu'OSIRIS avait pris en charge, par juxtaposition au fil du temps, un nombre croissant de missions, et de natures très variées : gestion du trafic, surveillance d'ouvrages sensibles et de détecteurs d'incidents, veille permanente sur l'ensemble du territoire de la Savoie, prévention et gestion de crises diverses, et pas seulement liées à la RN 90.

Il est donc important aujourd'hui de **clarifier, hiérarchiser et formaliser le dispositif et ses différentes fonctions, avant toute tentative de modernisation ou d'adaptation au nouveau contexte législatif et réglementaire.**

Nous soulignons le hiatus entre les missions qui ont présidé au lancement d'OSIRIS en 1991 et celles qui sont assurées aujourd'hui. Et ceci par glissements progressifs dus à des demandes conjoncturelles qui n'ont jamais été formalisées, ni n'ont fait l'objet d'aucune remise à plat. Ainsi on ne s'étonnera pas que le PC OSIRIS ne dispose pas d'une vraie charte de missions, ni que les moyens humains et matériels n'aient bénéficié d'aucune étude globale d'adéquation

à des missions imprécises, ni que la contribution des divers demandeurs ou bénéficiaires ait jamais été envisagée. Au total, c'est le budget du ministère des Transports (direction de la sécurité et de la circulation routières) qui en supporte toute la charge.

Ainsi, ce qui est apparu comme le plus imprécis dans le fonctionnement d'OSIRIS est la non-formalisation des objectifs qui lui sont assignés (à l'exception de la régulation du trafic sur la RN 90 et la VRU), du périmètre de son action (tant géographique que fonctionnel), de l'identification des bénéficiaires de cette action. Cette carence, qui persiste depuis 15 ans, est génératrice de confusion, ne permet, à l'évidence, aucune adéquation missions-moyens, ni pour aujourd'hui ni pour demain, et toute tentative durable d'amélioration nécessitera en premier lieu cette clarification.

### **V.1.1. Un outil à moderniser et à fiabiliser**

**Au plan technique** OSIRIS dispose d'outils obsolètes et insuffisamment sécurisés qui ne peuvent plus répondre aux attentes prévisibles des différents acteurs. Le taux d'anomalies des capteurs et des détecteurs automatiques d'incident (DAI) est très important, ce qui conduit quelquefois à provoquer la moitié des alertes<sup>5</sup>. Il n'y a pas de redondance des serveurs et donc on ne peut écarter le risque d'une panne complète. Le système conduit aussi à un coût très élevé de maintenance, par une entreprise en astreinte 24h/24, et présente dans les locaux les jours pré-critiques ; ce coût représente près de la moitié du budget de fonctionnement hors masse salariale. **La modernisation des installations physiques et la sécurisation des équipements seront donc impératives pour maintenir ou améliorer le niveau de service, une fois celui-ci défini pour chaque fonction.**

En outre une extension des zones routières "surveillées" est à prévoir, avec de nouveaux équipements.

### **V.2. L'évolution du droit de la concurrence et la décentralisation rendent impossible le maintien de la structure dans sa forme actuelle**

La DDE assurait jusqu'ici une mission "mutualisée" pour le conseil général et ses routes départementales et pour l'Etat et ses routes nationales, voire d'une façon encore plus informelle pour les communes ou offices de tourisme de stations de sports d'hiver. La loi de décentralisation de 2004 met fin à ce système de mise à disposition globale datant de 1992, en confiant au conseil général la responsabilité et les moyens de la gestion de ses routes départementales et des routes nationales transférées. **Le conseil général va donc devoir organiser ses services pour prendre en charge complètement sa nouvelle mission.**

**De même, la direction interdépartementale des routes Centre-Est va mettre en place son organisation** pour assurer en toutes circonstances :

- le bon entretien et le maintien de la viabilité du réseau national ;

---

<sup>5</sup> Malgré les progrès technologiques, la fonction de détection des accidents et des incidents est, de toutes celles qui sont assurées par les automatismes des postes de commandement, la plus délicate, la moins précise et celle qui génère, par nature, des fausses alarmes, sauf à régler la sensibilité du système à un niveau tel que des incidents réels pourraient ne pas être détectés.

- la surveillance des conditions de circulation, la veille sur son réseau, les interventions sur incidents ou accidents et l'élaboration de plans de gestion de trafic.

Bien entendu, il paraît dans l'absolu très souhaitable que, au delà de ces dispositifs indispensables et séparés, le lieu, les opérateurs et les moyens du rassemblement des informations, continus toute l'année, soient uniques plutôt que de créer 2 centres de gestion du trafic, un pour le conseil général et un pour l'Etat, avec les conséquences que l'on imagine sur les coûts d'investissement et de fonctionnement, mais aussi en terme de perte de synergie et d'efficacité.... Cependant, il n'est plus envisageable demain de "prestation croisée" entre Etat et conseil général, d'autant plus que le droit communautaire de la concurrence, la transposition des directives relatives aux marchés, ainsi que la jurisprudence prévoient la nécessité pour toute prestation de faire jouer la concurrence avec le secteur privé.

Ainsi, les projets de décrets d'application de l'article 104 de la loi libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 prévoient-ils que la mise à disposition d'agents de l'Etat pour le compte des collectivités ne sera plus possible. Il faut ajouter le problème des responsabilités pénales encourues par les agents de l'Etat ou du conseil général qui continueraient d'intervenir pour les deux partenaires dans ce contexte juridique peu clair.

En outre, il semble que le droit de la concurrence conduise à considérer que certaines prestations d'OSIRIS entrent dans le champ de la concurrence, ce qui obligerait de toute façon chacun des partenaires à procéder à un appel d'offres pour le choix d'un prestataire, s'il n'accomplit pas lui-même le travail en régie.

Ainsi, le cadre juridique et administratif nouveau ne permet plus de poursuivre les partenariats constatés par la mission dans OSIRIS.

**La mission a donc recherché des solutions spécifiques permettant de conserver les synergies propres à OSIRIS..**





## VI. EVOLUTIONS POSSIBLES

### VI.1. Le réseau et les ouvrages pris en compte

OSIRIS a connu depuis sa création une extension continue du réseau et des ouvrages pris en compte tant pour la gestion du trafic et l'information du public que pour la surveillance d'ouvrages sensibles. Cette démarche n'est pas terminée, et on peut estimer comme suit les besoins d'extension à court terme.

#### VI.1.1. Suivi d'ouvrages sensibles et exploitation de télémessures

En sus des équipements en place concernant tant des RN que des RD, on doit s'attendre à de nouvelles installations à relativement court terme :

- les gorges de l'Arly (ex RN 212, classée dans la voirie départementale depuis le 1/1/06) enregistrent chaque année plusieurs centaines de chutes de pierres, pouvant aller jusqu'à des éboulements nécessitant l'interruption de la circulation pendant plusieurs mois. La subdivision d'Ugine est chargée du contrôle de l'encombrement de la chaussée par des matériaux, leur évacuation dans le cas d'épisodes mineurs, et l'alerte en cas d'éboulements plus importants pouvant nécessiter une expertise technique ou la fermeture de la voie. Il était envisagé par l'Etat de raccorder à OSIRIS les dispositifs de détection en projet dans les gorges de l'Arly, notamment pour améliorer la réactivité de la gestion de cette route délicate, et réduire sensiblement le délai séparant l'information par un usager sur un incident affectant la chaussée et la mesure adéquate (expertise par un géologue ou fermeture) ; le conseil général semble vouloir reprendre à son compte ces projets.
- de nombreuses routes départementales desservant des villages habités en permanence ou des stations touristiques sont soumises à des risques géotechniques ou d'avalanche. Certaines sont déjà équipées de télémessures raccordées à OSIRIS, et on peut s'attendre à ce que les accidents corporels graves de l'hiver 2006 incitent le conseil général à développer des systèmes de télédétection et d'alerte automatique : le raccordement de ces systèmes à OSIRIS améliorera leur fiabilité par des tests réguliers de bon fonctionnement, réduira les fausses alertes et le délai d'intervention des secours, et évitera l'intervention inutile des secours.

Ces nouveaux équipements concernent le réseau départemental. Ceux du réseau national ne devraient pas croître : la gestion technique centralisée (GTC) du 2<sup>ème</sup> tube du tunnel de Ponsérand ne sera raccordée à OSIRIS qu'après le débranchement, lorsque la déviation de la RN 90 sera en service, des capteurs de Montgalgan<sup>6</sup>.

L'économie d'échelle que permet la concentration sur un seul opérateur des mesures ou images de nombreux capteurs est considérable, ne serait-ce que par la fiabilité de l'interprétation des données ou alertes, nécessitant une formation lourde et une pratique constante. En particulier, la capacité de distinguer une alerte concernant un incident affectant un ouvrage ou une chaussée d'une défaillance du capteur ou de la chaîne de transmission (environ la moitié des alertes enregistrées par OSIRIS) est essentielle pour ne pas multiplier les interventions inutiles, et surtout les restrictions de circulation sans objet.

---

<sup>6</sup> Ces capteurs devront alors être soit déposés, soit remis à RFF quand ils assurent aussi la protection de la voie ferrée.

Seules les stations météorologiques pourraient être raccordées directement aux centres d'exploitation chargés des sections de routes concernées, un dispositif adéquat d'alarme d'un agent d'astreinte évitant une veille continue. La plus-value actuelle d'OSIRIS est faible pour ces stations météo, puisqu'elle revient à éviter une alarme peu coûteuse dans un centre d'exploitation.

Ainsi, en dehors éventuellement du cas des stations météorologiques, assez marginal, il ne paraît pas opportun d'envisager immédiatement une autre organisation de surveillance d'ouvrages basée sur une structure différente du réseau, d'autant que la surveillance des ouvrages ou équipements et du réseau de transmission de données ne représente qu'une faible part de l'activité des pupitreurs d'OSIRIS. Par contre, la DIR pourrait trouver opportun d'utiliser la veille permanente d'OSIRIS pour suivre des ouvrages sensibles sur le réseau routier national en dehors de la Savoie.

Mais si d'autres raisons imposaient ultérieurement une séparation du suivi des ouvrages entre l'Etat et le conseil général, le transfert des données et images vers un autre PC ne soulèverait pas d'autre difficulté (sauf peut-être en ce qui concerne les tunnels) que le raccordement du nouveau PC au réseau de fibres desservant OSIRIS, ou les frais de transfert de ces données par un fournisseur de haut débit assurant une fiabilité convenable.

La surveillance et la gestion des tunnels appellent des observations particulières :

- la rénovation en cours du tunnel des Monts sur la VRU de Chambéry s'accompagne d'une modernisation du plan de secours, et donc du PC contigu au tunnel (appelé PC de Mérande) qui doit être à la disposition des services de secours en cas d'accident nécessitant leur intervention. Le tunnel est surveillé en permanence depuis mars 2005 par une équipe de 7 personnes (6 opérateurs et 1 responsable) de la société Isis, qui commande ses équipements (dont la ventilation), les PMV de la VRU les plus proches du tunnel, et les barrières interdisant l'accès au tunnel ou aux bretelles proches du tunnel. La mission de cette équipe s'achève fin 2006, et la DDE a décidé de transférer alors ces commandes à OSIRIS, tout en conservant la possibilité de reprendre, en cas d'incident, cette gestion depuis le PC de Mérande à Chambéry. A noter que la DIR disposera à Chambéry d'un service technique capable de gérer le tunnel des Monts, y compris en situation de crise.
- les tunnels de la RN 90 de part et d'autre de Moutiers obéissent aux mêmes règles, et la DIR devra vérifier qu'elle dispose du personnel qualifié nécessaire à proximité de chaque ouvrage pour la gestion de l'un d'eux en situation de crise.
- il en va aussi de même pour les tunnels du conseil général, dont le tunnel du Chat, avec la difficulté qu'ils sont souvent très éloignés d'OSIRIS : les services du conseil général devront définir l'organisation capable d'exploiter sur place un tunnel en situation de crise, même si OSIRIS continue à en assurer la surveillance et l'exploitation en situation normale.
- les tunnels sous la responsabilité de la DIR en dehors de la Savoie sont pris en charge par des organisations de surveillance très différenciées : par exemple, la surveillance permanente et la gestion courante des tunnels de la RN 205 en Haute-Savoie font l'objet d'un contrat avec ATMB, et elle sont assurées par le PC du tunnel du Mont Blanc. L'équipe de préfiguration de la DIR n'a pas encore finalisé ses projets dans ce domaine, et il est trop tôt pour apprécier la contribution qu'elle pourrait demander à OSIRIS.

### VI.1.2. Gestion du trafic et information du public

OSIRIS est systématiquement informé de tout incident affectant une RN ou une RD en Savoie, soit par les forces de l'ordre ou les services de secours, soit par les services de la DDE, soit plus rarement par des usagers ou entreprises. Mais en dehors de certaines sections de routes équipées de caméras ou boucles de détection (RN 90 de part et d'autres de Moutiers, tunnel du Chat, VRU de Chambéry), l'opérateur d'OSIRIS n'a pas les moyens d'évaluer l'information reçue par téléphone ou par radio, et doit se borner à la diffuser telle quelle sans valeur ajoutée.

Par ailleurs, les échanges d'informations avec les PC d'AREA (CESAR) et de la SFTRF (CESAM) se font essentiellement par téléphone, et sans transmission d'images ni de données de trafic en ce qui concerne la SFTRF. Certes les opérateurs se connaissent et partagent des objectifs communs, mais les outils, notamment de prévision sont différents. Ainsi :

- la VRU de Chambéry suivie par OSIRIS constitue un masque entre les autoroutes exploitées par AREA de part et d'autre de Chambéry, ce qui réduit par exemple la fiabilité de l'affichage sur le réseau d'AREA de prévisions de temps de trajet vers les vallées alpines comme AREA le fait depuis début 2006 entre Chambéry et Lyon.
- les récents jeux olympiques de Turin, et la forte croissance de l'immobilier touristique en Maurienne, ont sensibilisé les différents acteurs à l'intérêt d'une meilleure coordination de l'exploitation de l'ex RN 6 (devenue RD le 1/1/06) et de l'autoroute jusqu'au tunnel du Fréjus, pour le moment limitée à une vérification par la SFTRF de la disponibilité de la RN 6 avant tout délestage programmé de l'autoroute vers cette RN.

Ces limites conduisent la gendarmerie à regretter qu'OSIRIS soit « borgne », c'est-à-dire qu'il ne dispose que d'un œil ouvert sur la Tarentaise, ce qui par exemple a nécessité la création d'un PC temporaire en Maurienne pour répondre aux besoins spécifiques des jeux olympiques de Turin.

Si la croissance des activités d'OSIRIS excédait les possibilités de la structure actuelle, ou si l'on souhaitait homogénéiser la gestion des autoroutes dans le bassin chambérien, il serait possible de confier par contrat à AREA l'exploitation des systèmes de régulation du trafic et d'information des usagers de la VRU de Chambéry : le PC CESAR, récemment rénové, et très proche de Chambéry, comporte une importante réserve de capacité technique, et CESAR pilote déjà un PMV installé sur la VRU. L'avantage principal serait l'homogénéisation de l'information du public (notamment par la radio 107,7), et une régulation du trafic des autoroutes concédées intégrant mieux, et avec plus de réactivité, les contraintes et les besoins de l'agglomération, dont le trafic interne reste prépondérant sur la VRU.

En revanche, il paraît moins pertinent d'envisager de déléguer la gestion du trafic et l'information du public sur d'autres voies nationales ou départementales : il n'est pas exclu que des opérateurs comme AREA, SFTRF, ASF, etc. soient intéressés par de telles missions, mais la synergie avec leurs propres activités est beaucoup plus faible, notamment quant au lien avec les équipes d'intervention, et à l'alerte précise des secours et l'information du public, qui nécessitent une bonne connaissance du réseau concerné.

De même, il paraît peu crédible d'envisager qu'OSIRIS puisse jouer un rôle d'intégrateur de tous les PC routiers intervenant en Savoie, une telle intégration se heurtant à plusieurs obstacles :

- différence de niveau des opérateurs, et donc du champ de responsabilité, des opérateurs d'OSIRIS d'une part, et de CESAR et CESAM d'autre part ;
- pilotage de PMV (panneaux à message variable) ou de dispositifs de régulation sur une section d'autoroute concédée, qui exigerait d'OSIRIS un développement considérable de ses outils pour être en mesure d'évaluer les informations reçues ;
- enjeux commerciaux et financiers de la régulation du trafic induisant des basculements de trafic entre réseau concédé et réseau non concédé.

### **VI.1.3. Les postes d'appel d'urgence (PAU)**

Leur repérage mobilise la moitié du panneau principal d'information d'OSIRIS, alors qu'ils ne sont pratiquement plus utilisés depuis la généralisation de la téléphonie mobile (cf. III.2 ci-dessus), et que la gendarmerie estime qu'elle n'enregistre jamais sur les PAU des demandes de secours aux personnes, mais tout au plus quelques demandes de dépannage matériel.

La DSCR n'a pas achevé sa réflexion sur l'opportunité du maintien d'un RAU (réseau d'appel d'urgence) hors autoroute. Même dans le cas où elle se prononcerait pour son maintien, il n'en résulterait pas l'obligation de conserver le raccordement principal à OSIRIS des PAU de la Savoie hors réseau concédé, ni de faire supporter par le gestionnaire d'OSIRIS le coût élevé de maintenance du RAU, qui doit incomber directement à chaque gestionnaire de route.

### **VI.2. La veille qualifiée**

La DIR peut souhaiter saisir l'opportunité de la présence permanente d'un pupitreur pour confier à OSIRIS des missions de veille qualifiée sur des sections de RN sensibles et situées en dehors de la Savoie : il s'agirait alors pour le pupitreur d'OSIRIS de recevoir des alertes de toutes provenances mais concernant des sections de RN définies limitativement, d'évaluer chaque alerte selon une grille établie par la DIR, et de répercuter le cas échéant l'alerte sur le CEI (centre d'entretien et d'intervention) concerné, qui appliquerait un plan d'intervention préalablement défini par la DIR.

En revanche, le champ géographique de la veille assurée par OSIRIS pour le conseil général, couvre déjà l'ensemble du territoire départemental. Reste envisageable, et sans doute souhaitable, une qualification de cette veille, c'est-à-dire une évaluation par le pupitreur de la portée de chaque alerte, et le cas échéant la transmission de l'alerte à une unité du conseil général préalablement dotée d'un plan d'intervention.

Même si OSIRIS a démontré une bonne réactivité à des alertes sans rapport avec les questions de circulation routière (incendie d'usine « SEVESO », pollution d'un lac, accident d'avion, de train, ou de bateau sur le lac du Bourget, hébergements à trouver pour les passagers d'un TGV en panne dans la cluse de Chambéry, etc.), il ne paraît pas souhaitable d'envisager une extension en dehors du domaine strictement routier des missions de veille assurées par OSIRIS, sans reconsidérer totalement la formation des pupitreurs, et les outils de liaison avec les pompiers, les forces de l'ordre, etc.

En tout état de cause, une telle pratique ne pourrait être envisagée qu'à la suite de décisions explicites et concertées des diverses administrations concernées, et faire l'objet de contributions spécifique. Une telle hypothèse, que nous ne conseillons pas, est complètement hors du cadre de la présente mission.

### **VI.3. La modernisation de l'outil de communication**

Conçue il y a plus de quinze ans et alors axée principalement sur la diffusion de messages par la radio et la presse ainsi que la distribution de dépliants aux barrières de péage ou dans les bouchons par des volontaires recrutés par le conseil général, la communication d'OSIRIS mériterait une triple modernisation : technique, géographique et linguistique.

*La modernisation technique* devrait s'appuyer sur l'outil Internet qui peut permettre une triple information, sur le fond, préalable et immédiate :

- une information de fond pour faire comprendre la logique d'OSIRIS qui est d'assurer la sécurité des flux d'usagers et d'éviter le stockage des véhicules dans les zones dangereuses ;
- une information préalable sur les risques de saturation ou d'interruption de la circulation du réseau plus ou moins grands en fonction des horaires choisis par les usagers, et ce afin de leur permettre de rationaliser leurs choix de déplacements ;
- enfin, une information immédiate sur la situation en temps réel du réseau, là aussi pour aider à la compréhension ou à la décision. Il s'agirait donc ici à la fois d'utiliser Internet pour mieux faire comprendre les décisions publiques et d'aider les usagers à adopter les meilleures décisions pour eux (et avec des conséquences positives pour l'ensemble de la collectivité)

Aujourd'hui, l'accès à l'information sur OSIRIS via Internet serait pertinente, à la fois sur le lieu de domicile des vacanciers (de plus en plus équipés d'accès haut débit) et depuis les stations (où là aussi les accès Internet sont de plus en plus faciles) ainsi que depuis les voitures (avec la diffusion des systèmes intelligents de navigation et des téléphones portables de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> génération).

*La modernisation géographique* tendant à mieux faire connaître OSIRIS et ses principes depuis les stations, lieu naturel de contacts pour les usagers qui s'approprient à s'y rendre (à charge pour les stations de leur faire connaître les fréquences radios et adresses Internet utiles) comme pour les usagers qui se préparent à redescendre dans les vallées et qui pourraient aussi avoir accès à des informations via des panneaux à message variable (PMV).

*La modernisation linguistique* consistant à communiquer non seulement en français mais aussi en anglais, en allemand et en italien dans la mesure où 70 % de la clientèle de certaines stations est aujourd'hui étrangère. Cette utilisation des langues étrangères, cohérente avec les supports papier, Internet, télévision en circuit fermé, est toutefois moins compatible avec les supports tels que les panneaux à message variable (PMV), qui comportent des libellés forcément concis à cause de leur nombre de caractères restreint.

### **VI.4. La localisation de la salle de travail des pupitreurs d'OSIRIS**

De mars 2005 à fin 2006, la DDE de la Savoie dispose de 2 salles opérationnelles assurant un service 24 heures sur 24 : OSIRIS et le PC de Mérande (tunnel des Monts). Le PC de Mérande à Chambéry résulte très directement des préoccupations de sécurité pendant le chantier de réhabilitation sous circulation du tunnel en 2005 et 2006. La décision de ne conserver qu'un seul PC à l'issue de ce chantier est très rationnelle.

En revanche, le choix de supprimer fin 2006 la veille permanente dans le PC de Mérande à Chambéry et de transférer à OSIRIS le pilotage du tunnel des Monts aurait pu être inversée, et conduire à transférer le PC d'Albertville à Chambéry (Mérande), tout en maintenant l'armement du PC d'Albertville pour les périodes de pointes de trafic en Tarentaise, où un pupitreux pourrait venir de Chambéry et se tenir à la disposition des autorités réunies en salle de crise, ou de la presse, sans perturber l'efficacité de son collègue assurant la permanence d'OSIRIS dans le PC de Mérande.

L'installation à Mérande de l'équipe de pupitreux d'OSIRIS permettrait une proximité des autorités gestionnaires des voiries (DIR et conseil général) et du site occupant le plus les pupitreux d'OSIRIS pendant toute l'année (le tunnel des Monts), sans réduire l'intérêt du PC d'Albertville pour la gestion des pointes de trafic en Tarentaise. En outre, ce déplacement réduirait vraisemblablement les coûts de modernisation des installations, les locaux d'Albertville étant convenables si le pupitreux opérationnel n'y est plus en fonction, et les équipements d'Albertville n'ayant alors plus besoin d'être redondants.

Mais ce déplacement poserait évidemment une question sociale délicate pour l'équipe d'OSIRIS. Elle nécessiterait la mise en œuvre des mesures prises par le MTETM pour accompagner la réorganisation des services routiers (dont l'indemnité spécifique de mobilité), car un déplacement de 50 km de sa résidence administrative constituerait pour le personnel une contrainte très forte.

Inversement, le maintien à Albertville de l'équipe de pupitreux est sans doute souhaitée par le personnel, et il éviterait toute baisse d'efficacité pendant le délai d'accoutumance aux équipements du PC de Mérande à Chambéry, et au nouveau contexte professionnel et personnel des pupitreux.

Il est encore temps d'engager la réflexion, et d'examiner la localisation la plus efficace de l'équipe d'OSIRIS : la coïncidence remarquable fin 2006 de la fin du chantier du tunnel des Monts (et donc d'une occupation permanente du PC de Mérande à Chambéry) d'une part, et de l'évolution nécessaire de la mutualisation entre l'Etat et le conseil général des installations d'OSIRIS à Albertville d'autre part, impose une mise en perspective de ces événements pour justifier la meilleure stratégie pour OSIRIS, qu'il s'agisse d'efficacité ou de coût.

## **VI.5. La contribution d'OSIRIS à la gestion de crises**

L'expérience acquise depuis 15 ans montre l'intérêt du maintien à Albertville d'un PC de crise bien équipé en moyens de communication, permettant à un membre du corps préfectoral de réunir tous les responsables utiles à la prévention et à la gestion d'une crise, de fournir aux médias en temps réel des informations précises, y compris sous forme d'images, et d'instaurer avec le conseil général un partenariat impliquant les élus territorialement concernés. En revanche, quand ce PC fonctionne dans les conditions actuelles, il dérange les pupitreux justement au moment où ceux-ci ont besoin de toute leur vigilance.

Les moyens modernes de la télématique permettraient sans aucune gêne, et sans surcoût significatif, le déplacement dans la salle du centre opérationnel départemental (COD) des fonctions de gestion de crise assurées par OSIRIS. Ce déplacement éviterait tout investissement immobilier dans les locaux d'OSIRIS, et il pourrait être intégré dans le cahier des charges d'un éventuel déplacement du COD au sein de la préfecture.

S'il apparaissait opportun de maintenir un PC de crise dans les locaux actuels d'OSIRIS à Albertville, et si la décision était prise de maintenir l'équipe de pupitreurs d'OSIRIS à Albertville, une réorganisation des locaux d'OSIRIS serait indispensable, pour maintenir en toutes circonstances l'efficacité des pupitreurs.

Ainsi, le maintien à Albertville de cette fonction de centre de décision de crise et de contact avec les médias ne doit pas être déterminant pour l'organisation des autres fonctions d'OSIRIS, plus permanentes, et dont l'ergonomie conditionne grandement l'efficacité. Il n'est nullement nécessaire que les pupitreurs soient à côté de la salle de crise, et encore moins en contact avec les médias : OSIRIS peut fournir en temps réel toutes les informations utiles aux décideurs réunis dans un PC de crise, que ce PC soit à Albertville ou à Chambéry, et que le pupitreur d'OSIRIS soit lui-même à Chambéry ou à Albertville.

#### **VI.6. Le statut, les contrats passés par ou avec OSIRIS**

Au-delà des questions de responsabilités évoquées dans les chapitres IV et V ci-dessus, l'obligation de « décroisement » total entre l'Etat et le conseil général résultant de la loi du 13 août 2004 ne permet pas d'envisager de maintenir au-delà du 31 décembre 2006 le positionnement actuel d'OSIRIS au sein de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité (CDES) de la DDE. Les acteurs locaux souhaitant tous le maintien des prestations d'OSIRIS dans un cadre partenarial, il est nécessaire de préciser quel peut être un tel cadre satisfaisant toutes les conditions suivantes :

- OSIRIS doit être considéré par tous comme prestataire de service pour les 2 gestionnaires de routes (DIR et conseil général), sans qu'aucun d'eux n'exerce une autorité fonctionnelle sur l'autre, ni ne fasse écran à l'exercice direct de l'ensemble des responsabilités de l'autre ;
- transparence totale de la gestion, permettant d'encaisser les participations financières des partenaires (dont naturellement les gestionnaires de routes) tant pour le fonctionnement (y compris la masse salariale) que pour les investissements, sans avoir à éclater toute commande ou tout marché en autant de commandes ou marchés indépendants qu'il y a de cofinanceurs ;
- en cas de crise, le préfet doit pouvoir à tout moment et très facilement piloter tout ou partie des systèmes exploités par OSIRIS ;
- le statut et le positionnement d'OSIRIS doivent être compatibles avec les grades des pupitreurs et du responsable d'OSIRIS, pour conserver la compétence et l'efficacité de l'équipe actuelle.

Plusieurs statuts ou positions satisfont à ce cahier des charges : le rattachement d'OSIRIS au Parc départemental de l'équipement de la Savoie, ou au centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Lyon (déjà gestionnaire du CRICR, et habitué à un partenariat étroit avec les forces de l'ordre), transformation d'OSIRIS en GIP (groupement d'intérêt public), étape vers la création d'un établissement public, etc. Mais les délais, et les modalités ou

difficultés de mise en œuvre, varient beaucoup selon l'orientation retenue, ce qui a conduit la mission à proposer, dans le chapitre VII ci-après, un scénario qui lui paraît compatible avec les exigences de la loi, la nécessité d'études complémentaires et de négociations, et le maintien des performances opérationnelles d'OSIRIS.

La mission a exclu d'emblée des solutions s'écartant trop du territoire départemental de la Savoie, comme le rattachement au CETE de Lyon, qui ne lui ont pas paru comporter des avantages sensibles par rapport à la démarche qu'elle propose. Mais il est possible, et même très souhaitable, que les réflexions en cours au plan national, ou à l'occasion des évolutions d'autres structures comparables à OSIRIS, fassent ressortir d'autres possibilités intéressantes : il sera toujours temps de vérifier si leur transposition à OSIRIS est préférable au maintien de la démarche proposée.



## VII. EVOLUTIONS SOUHAITABLES : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

### VII.1. Les missions

L'hétérogénéité des missions actuellement exercées par OSIRIS atteint un niveau nettement supérieur à ce que la mission a pu constater dans des structures analogues. Elle résulte de l'excellente réactivité du personnel et de son encadrement depuis la création d'OSIRIS, et peut-être de l'origine professionnelle des pupitreurs, qui facilite leur contact avec l'ensemble du personnel d'exploitation de la DDE.

Des désirs s'expriment en vue d'élargir considérablement le champ d'intervention d'OSIRIS dans des directions très différentes, voire contradictoires, à la demande de partenaires bénéficiant des prestations d'OSIRIS, mais qu'ils ne paient pas nécessairement. Il est donc temps de rappeler les priorités, en gardant en permanence à l'esprit l'effet de seuil lié au fonctionnement permanent : l'équipe constituée de 7 pupitreurs et d'un responsable est un minimum indivisible, l'effectif minimal pour assurer une veille permanente avec un seul poste de travail étant de 6,4 agents sans réserve pour maladie ou absence non programmable. Dès que le plan de charge sature cette équipe, elle doit être doublée, sans palier intermédiaire.

**La mission prioritaire d'OSIRIS est :**

- a) la veille continue d'ouvrages routiers sensibles (déTECTEURS d'ÉBOULEMENTS ou d'avalanches, tunnels, soutÈnements). Elle justifie la présence permanente d'un pupitreur capable d'interpréter des images,** sauf à accepter la fermeture automatique d'une route à la moindre alarme, et pendant la durée nécessaire à un agent de permanence pour venir évaluer la situation sur place, alors que la majorité des alarmes ne justifie pas une telle fermeture. Le réseau ainsi surveillé doit pouvoir être étendu si la DIR ou le conseil général le souhaitent, avec les observations faites ci-dessus en VI.1.1 concernant les tunnels.
- b) la régulation du trafic sur les sections de routes soumises à des risques naturels,** et équipées d'installation de recueil de données ou d'images permettant à l'opérateur d'être pertinent dans ses décisions de régulation.

Les autres actions de régulation en amont des sections de routes critiques et d'information du public sont certes importantes pour l'image de la Savoie et l'efficacité de son économie, mais les pupitreurs doivent être explicitement incités à les mettre au second plan lorsqu'elles sont susceptibles de perturber la prise en charge des missions prioritaires.

De même, la fonction de veille sur des territoires non stratégiques, ou de relais vers les équipes d'intervention en dehors des sections surveillées de routes critiques, devrait pouvoir être basculée en cas de besoin sur d'autres structures (éventuellement sur le centre opérationnel de la gendarmerie (COG) pour la veille pure, qu'il assure de son côté), d'autant qu'elle semble entrer dans le champ concurrentiel, car ne nécessitant aucune compétence technique.

Mais la question est délicate, car cette mission de veille territoriale rend supportables les longues périodes où il ne se passe rien sur les sections critiques, et peut-être même contribue à l'efficacité d'OSIRIS en matière de sécurité en soutenant la vigilance du pupitreur : il faut donc trouver le bon équilibre, les consignes adéquates, et les outils techniques adaptés,

permettant à OSIRIS d'assurer normalement cette veille « territoriale », mais de s'en décharger instantanément chaque fois qu'une tâche prioritaire mobilise le pupitreur.

Enfin, il paraît souhaitable de décharger totalement OSIRIS des appels sur PAU :

- en instaurant comme situation normale celle actuellement effective 98 % du temps, c'est-à-dire la prise en charge des appels par le COG et le commissariat d'ALBERTVILLE ;
- en supprimant dans la salle opérationnelle d'OSIRIS le panneau indicateur des PAU, et la gestion par OSIRIS de la maintenance du RAU, celle-ci devant être prise en charge directement par chaque gestionnaire de route (DIR et conseil général) ;
- en maintenant si on le souhaite les postes actuels de réception des appels de PAU dans les locaux d'OSIRIS, permettant à un gendarme ou un policier effectivement présent à OSIRIS de traiter ces appels.

## VII.2. La localisation de l'équipe exploitant OSIRIS

Si la suppression d'une présence permanente dans le PC de Mérande à Chambéry n'était pas programmée pour la fin de 2006, il n'y aurait pas lieu de s'interroger longtemps sur la pertinence du maintien à Albertville de l'équipe exploitant OSIRIS. Mais l'existence d'un poste de commandement équipé à neuf à Chambéry **appelle une réflexion argumentée des acteurs locaux sur la localisation la plus efficace, entre Albertville et Chambéry**, éclairée par une nouvelle estimation du coût de rénovation des équipements techniques d'OSIRIS, vraisemblablement bien inférieure si l'équipe de pupitreurs est transférée à Chambéry, même en tenant compte d'éventuels compléments à apporter au PC de Mérande à Chambéry.

Si les JO de 1992 n'avaient pas impulsé la création d'un PC routier à Albertville, et si la question se posait maintenant de l'organisation d'un tel PC, il est probable qu'il s'appuierait sur les équipements installés depuis lors à Chambéry (à Mérande dans le cadre de la mise aux normes du tunnel des Monts). Il ne faudrait pas que le poids des histoires d'un chantier d'une part, et des JO d'autre part, conduise seul à écarter une telle orientation, qui pourrait s'avérer plus efficace et plus économique.

## VII.3. Le positionnement et le statut

### VII.3.1. Une évolution progressive vers une autonomie encadrée par des consignes précises

La loi du 13 août 2004 ne permettant pas de conserver durablement l'organisation actuelle, même en améliorant et en formalisant des règles de partenariat entre l'Etat et le conseil général, il faut proposer un scénario qui offre à la fois une réponse satisfaisante aux exigences des acteurs locaux en matière d'efficacité, et respecte les volontés du législateur en matière de « décroisement » entre l'Etat et le conseil général. Ce scénario repose sur le postulat que le conseil général conserve sa position de ne pas créer son propre PC, sinon il aurait été envisageable de prolonger, comme dans CORALY, les modalités actuelles de mutualisation pendant la durée nécessaire à la mise en place de l'outil du conseil général.

Dans tous les cas, les acteurs locaux impliqués dans OSIRIS auront intérêt à suivre avec attention l'évolution des réflexions en cours au plan national sur les CIGT, leurs conclusions, et les stratégies développées localement pour d'autres CIGT, afin d'ajuster au mieux leurs propres orientations sur l'avenir d'OSIRIS.

La proposition formulée à ce stade est de préparer la constitution d'un GIP (groupement d'intérêt public) pour gérer OSIRIS. Si le GIP peut être opérationnel en 2007, on peut imaginer établir pour quelques mois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 une convention entre l'Etat (DIR) et le conseil général prolongeant et clarifiant le statut d'OSIRIS pendant la phase transitoire.

Sinon, on peut imaginer un scénario à 2 étapes : à court terme, le rattachement d'OSIRIS au Parc départemental de l'équipement de la Savoie, et à moyen terme la constitution d'un groupement d'intérêt public. Avant la fin de chaque étape, les partenaires auraient à décider explicitement de l'évolution des missions d'OSIRIS et des modalités du partenariat.

Ce scénario à 2 étapes présente un certain nombre d'intérêts :

- la 1<sup>ère</sup> étape peut être mise en œuvre sans procédures lourdes d'ici la fin de l'année 2006, et elle simplifie, par rapport à la situation actuelle, la gestion des achats d'OSIRIS (commandes, marchés, etc.), en permettant à chaque fournisseur ou prestataire de n'avoir qu'un donneur d'ordre, le Parc, et non séparément l'Etat et le conseil général ;
- il exige sans urgence, mais *sans possibilité de s'y soustraire*, la clarification des missions confiées par chaque partenaire à OSIRIS, et de la clef de financement tant de l'investissement que du fonctionnement, y compris de la masse salariale ;
- il laisse le temps nécessaire à l'étude, plus lourde, de la 2<sup>ème</sup> étape, et aux négociations qu'elle implique avec un nombre élevé de partenaires potentiels ;
- il est facilement réversible à tout moment, chaque étape ayant une durée de vie limitée par les lois actuelles, et pourra donc s'adapter à toute évolution du contexte réglementaire ou législatif.

### **VII.3.2. Le rattachement au Parc départemental de l'équipement**

La procédure administrative comporte l'accord préalable de la DGR, de la DSCR et du conseil général, l'avis du comité technique paritaire de la DDE, et une décision du préfet. Il nécessite un avenant aux conventions entre l'Etat et le conseil général sur le Parc, et donc :

- une clarification d'ici fin 2006 des missions d'OSIRIS pour tous les partenaires concernés, dont au moins la DIR et le conseil général, car le Parc ne peut être qu'un prestataire de services pour ces partenaires, sans que ceux-ci puissent lui déléguer tout ou partie de leurs responsabilités ;
- une mise au net du coût d'OSIRIS, car le Parc devra facturer la totalité de ses prestations, y compris la main d'œuvre, et il devra donc connaître la clef de répartition de chaque nature de dépense.

De même, si des investissements doivent être réalisés pour OSIRIS, en 2007 ou après, on devra indiquer au Parc s'ils doivent être financés sur le compte de commerce, et donc amortis par augmentation des coûts de fonctionnement (avec un risque de difficulté d'apurement des comptes lors du transfert du Parc au conseil général), ou refacturés à des cofinanceurs, ce qui clarifiera la clef de financement et la propriété des équipements correspondants.

Une telle étape assure une transition sans brutalité, puisque OSIRIS reste au sein de la DDE, vers un partenariat totalement contractuel et transparent. En contrepartie des 8 agents mis à la disposition du Parc (6 par la DIR, 2 par le conseil général), ces 2 partenaires reçoivent un droit de tirage pour le montant exact de la masse salariale de ces agents, qu'ils utilisent comme ils l'entendent pour le règlement de factures du Parc (concernant ou non OSIRIS). La prise en mains par le préfet, en cas de crise, de tout ou partie des fonctions d'OSIRIS, est très commode, puisque OSIRIS continue à faire partie de la DDE, placée sous l'autorité du préfet.

Le système très précis de comptabilité analytique du Parc permettra, si les partenaires d'OSIRIS le souhaitent et explicitent clairement chaque année leurs besoins pour l'année suivante, d'estimer un coût pour chaque type de prestation d'OSIRIS, et donc d'apprécier comment se situe OSIRIS par rapport à d'éventuels concurrents pour les prestations entrant dans le champ de la concurrence.

Les synergies entre OSIRIS et le Parc sont évidentes, puisque le Parc est actuellement un prestataire de services d'OSIRIS :

- le Parc de la Savoie n'est pas qu'un atelier de mécanique ou une PME de travaux routiers : il a développé une réelle compétence en matière de réseaux à haut débit et de courants faibles, qui est utile à OSIRIS, au moins dans les locaux d'Albertville, ce qui peut contribuer à réduire les coûts des prestations d'astreinte à demander à des entreprises privées ;
- le Parc maîtrise la technologie des radiocommunications du personnel d'exploitation, et donc des relations entre OSIRIS et le personnel d'exploitation du conseil général, et de la DIR au moins tant que le système radio de celle-ci restera compatible avec celui du conseil général. Assurant la maintenance des équipements radio, il est le mieux placé pour dépanner OSIRIS en temps réel.

Ces synergies pourront être développées pendant tout le temps qu'OSIRIS sera rattaché au Parc, y compris s'il y a lieu jusqu'à l'affectation par le Parc de techniciens de maintenance dédiés à OSIRIS, et déboucher, lorsque le Parc et OSIRIS se sépareront, sur un contrat de prestations de services du conseil général (Parc)<sup>7</sup> pour OSIRIS, quel que soit alors le statut d'OSIRIS.

Et en même temps les partenaires impliqués dans OSIRIS devront étudier et fixer son avenir, pour qu'un changement éventuel de statut d'OSIRIS soit immédiatement réalisable, ou au plus tard lorsque le Parc sera transféré au conseil général : transformation en GIP (comme exposé ci-après), intégration dans la DIR (mais alors, en l'état actuel de la réglementation, sans possibilité de prestation pour le conseil général), etc. On peut même envisager qu'OSIRIS reste dans le Parc et soit transféré avec lui au conseil général, si rien n'empêche le Parc de continuer à être prestataire de services pour la DIR, ou d'autres services de l'Etat.

### **VII.3.3. Le groupement d'intérêt public (GIP)**

La solution consistant à recourir à un groupement d'intérêt public (GIP) pour gérer OSIRIS fait partie des cas de figure envisagés par le préfigurateur de la direction interdépartementale

---

<sup>7</sup> En supposant la mise en œuvre des orientations du rapport Courtial sur les Parcs.

des routes (DIR) Centre-Est ; c'est aussi une hypothèse qui a toutes les chances d'être accueillie favorablement par le préfet et le conseil général de la Savoie puisqu'il y a des précédents : leur association, le 22 décembre 2005, dans un GIP pour gérer « la maison départementale des personnes handicapées du département de la Savoie », et leur association dans le GIP « Grand Lac » (études d'aménagement du bassin versant du lac du Bourget). C'est donc pour l'Etat comme pour le conseil général une solution déjà expérimentée.

#### VII.3.3.1. Les avantages d'un GIP

Politiquement, la solution d'un GIP serait une formule permettant d'associer tous les partenaires concernés par un bon accès des touristes aux hautes vallées : Etat et conseil général mais aussi stations, de même que la SNCF et RFF (pour la surveillance de ses infrastructures) sans oublier le conseil régional (autorité organisatrice des transports ferroviaires) et les transporteurs routiers ; cela permettrait de mieux inscrire OSIRIS dans une perspective multimodale. On peut même imaginer qu'un jour la communauté d'agglomération de Chambéry s'intéresse à un tel outil pour la régulation du trafic sur quelques voies de l'agglomération.

Il est probable que la multiplication des partenaires du GIP, au-delà de l'Etat et du conseil général, rendrait la constitution du GIP plus complexe et plus longue, mais il paraît plus efficace de mobiliser dans le GIP les principaux acteurs impliqués dans l'accueil de touristes, même au prix d'un délai supplémentaire pour l'élaboration de la convention constitutive.

Financièrement, la convention constitutive du GIP pourrait fixer l'apport de chaque partie et les règles de financement futur du fonctionnement et des équipements du dispositif permettant ainsi sa modernisation continue.

S'agissant de la gestion des personnels, les formules de détachement, de mise à disposition ou d'emplois directs seraient toutes possibles ; sachant que ces personnels pourraient ensuite agir sur la totalité du réseau (national et local) en rendant compte et / ou en sollicitant les cadres d'astreinte de l'Etat ou des collectivités, selon les règles propres adoptées par leurs administrations et fixées par convention avec le GIP.

Le GIP pourrait aussi – en tant que de besoin – souscrire des contrats de sous-traitance avec des entreprises privées, voire déléguer la gestion d'une partie des équipements à un concessionnaire.

#### VII.3.3.2. Les délais de mise en œuvre d'un GIP

Cette solution nécessitera évidemment la création d'un organisme supplémentaire, ce qui ne va pas sans une certaine lourdeur.

En l'état actuel du droit et bien qu'aient été créées, depuis la loi initiale du 15 juillet 1982, 48 formes de GIP, formule juridique en pleine expansion, celles-ci risquent d'apparaître trop spécialisées pour que l'un quelconque de ces types de GIP puisse correspondre exactement aux fonctions d'OSIRIS. Par exemple les GIP à vocation territoriale portent des projets précis ne correspondant pas à la gestion croisée d'infrastructures de transports et de crises de circulation.

Restent bien sûr les dispositions de l'article 12 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne qui prévoit que « des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière peuvent être constitués entre deux ou plusieurs personnes morales de droit public ou de droit privé comportant au moins une personne morale de droit public pour exercer ensemble, pendant une durée déterminée, des activités de recherche, de valorisation de la recherche, d'expérimentation, de diffusion d'informations ou de formation dans le domaine de la protection et de la mise en valeur de la zone de montagne, en vue d'y promouvoir des filières de développement économique et social, ou pour créer et gérer des équipements ou des services d'intérêt commun nécessaires à ces activités. ». La question se pose toutefois de savoir si cet objet n'est pas trop étroit par rapport à OSIRIS, même si l'ensemble du territoire de la Savoie est classé en zone de montagne au sens de la loi susvisée.

Dans cette hypothèse, et pour la création d'un GIP, une disposition législative particulière pourrait donc se révéler nécessaire sachant qu'un article de loi d'une seule ligne, porté par un vecteur législatif adéquat suffirait vraisemblablement à régler les cas d'OSIRIS et, éventuellement, celui d'autres sites où la mutualisation des moyens entre l'Etat et un conseil général s'avèrerait la solution la plus pertinente.

#### VII.3.3.3. L'évolution vers d'autres solutions

Un GIP est par nature une structure temporaire, d'une durée maximale théorique de 5 à 6 ans renouvelable une fois. Il s'agit souvent d'une étape vers une structure pérenne du type établissement public. Ce caractère temporaire est très gênant pour les contrats de travail du personnel qu'il recrute directement, ces contrats ne pouvant pas aller au-delà de l'échéance du GIP.

Mais dans le cas d'OSIRIS cet inconvénient paraît mineur, parce que le personnel resterait vraisemblablement détaché ou mis à disposition par les partenaires. Surtout, on peut espérer qu'une solution « nationale » utilisable par tous les CIGT ou PC routiers dépendant de plusieurs collectivités émergera des réflexions en cours avant la fin obligatoire d'un GIP « OSIRIS ».

### **VII.4. La modernisation des équipements et l'amélioration de leur fiabilité**

Nous avons précédemment souligné que toute dépense de nature immobilière au PC actuel d'OSIRIS à Albertville devait être différée tant que n'étaient pas tranchées les questions de l'implantation des fonctions vitales d'OSIRIS entre Chambéry et Albertville d'une part, et du maintien de 2 PC de crise, le COD et celui d'Albertville, d'autre part. Nous avons également souligné la nécessité d'une étude de fond mettant au net les missions d'OSIRIS, et donc les fonctionnalités nécessaires pour les remplir, et les financements corrélatifs de la structure.

Pourtant, selon le diagnostic diligenté en 2005 par la DDE, il est très souhaitable d'améliorer la fiabilité des équipements et systèmes exploités par OSIRIS. Un programme minimal de travaux pourrait alors ne porter que sur les systèmes de recueil de données (capteurs, caméras, DAI, réseaux - à l'exclusion du réseau d'appel d'urgence -, etc.) et sur la sécurisation des outils informatiques (redondance), c'est-à-dire pour l'essentiel soit sur des équipements incorporés dans les infrastructures routières, soit sur du matériel mobile (serveurs, routeurs, etc.) réutilisable en cas de modification de l'implantation de l'équipe de pupitreurs.

Une telle stratégie permettrait de prendre le temps d'analyser la meilleure réponse à chaque besoin des partenaires d'OSIRIS sans risquer la multiplication des défaillances techniques, et en particulier de n'envisager aucune restructuration de locaux qui figerait le fonctionnement d'OSIRIS tant que ses missions n'ont pas été stabilisées.

Le programme d'investissements, qui devrait se tenir dans une enveloppe de 2 M€ TTC (frais de maîtrise d'œuvre inclus), pourrait ainsi être globalement le suivant, en se basant sur les estimations, à réactualiser, de l'audit SETEC-PIXYS :

- modernisation du réseau de transmission.
- mise à disposition d'un serveur temps différé, qui vient en secours du serveur temps réel dans son implantation définitive, mais peut aussi assurer la continuité de service lors d'un éventuel déménagement d'OSIRIS à Chambéry.
- modernisation des capteurs de mesure de trafic et adaptation sur les caméras existantes de systèmes d'analyse d'images modernes rehaussant les capacités de la détection automatique d'accidents et d'incidents<sup>8</sup>.
- création d'une main courante informatique permettant de garder mémoire du travail effectué et des décisions prises en salle de crise. Le rapport SETEC indiquait déjà en 2004 cette fonction comme *impérative*.

Les maîtrises d'ouvrage de ces travaux et les clefs de financement restent à préciser entre l'Etat (routes nationales) et le conseil général ; leur mise en œuvre serait facilitée si le scénario proposé ci-dessus était retenu, c'est-à-dire en déléguant au Parc ou à un GIP la maîtrise d'ouvrage sur la base d'une convention entre l'Etat et le conseil général.

Parallèlement, la mission recommande de surseoir à tout entretien du réseau d'appel d'urgence, peu utilisé, en attendant la confirmation officielle de son maintien ou de son abandon, et d'envisager de réduire le niveau de disponibilité de l'entreprise titulaire du marché de maintenance, au profit d'une simple astreinte qualifiée, quitte à réévaluer le délai de mise à disposition.

### **VII.5. L'adaptation permanente de la communication vers la clientèle touristique**

Il paraît souhaitable d'accompagner la rénovation des équipements techniques d'OSIRIS par une réflexion sur la communication dont il peut être le vecteur, sur les cibles les plus pertinentes, et sur les supports à utiliser. Par son expérience dans l'économie touristique, la Savoie dispose de réelles compétences pour ajuster un plan de communication d'OSIRIS couvrant l'ensemble des périodes touristiques, et pas seulement la vingtaine de jours pré-critiques en hiver : le potentiel de communication d'OSIRIS paraît sous-utilisé.

On pourrait ainsi imaginer une mobilisation régulière à la fois des institutions, comme l'agence touristique départementale, les offices de tourisme des stations ou le comité régional du tourisme, et quelques gros opérateurs présents en Tarentaise (hébergeurs, gestionnaires de

---

<sup>8</sup> Une comparaison devra être lancée pour vérifier si les nouvelles fonctions dévolues aux caméras (en matière d'analyse de trafic : débit et vitesse voie par voie) ne permettent pas de s'abstraire des boucles électromagnétiques sous chaussée, onéreuses à la pose et à l'entretien. Les boucles SIREDO, en particulier, sont sujettes à des dérives qui rendent leur maintenance délicate et à rythme soutenu.

domaines skiabiles, etc.) pour assurer une bonne coordination de l'information que chacun diffuse sur la desserte de la Tarentaise (ne serait-ce par exemple que par un lien vers le site d'OSIRIS), et pour ajuster fréquemment la qualité des prestations d'OSIRIS en matière de communication, y compris dans des langues autres que le français.



## VIII. CONCLUSION

En prenant connaissance d'OSIRIS, et des documents remis par la préfecture et la DDE début 2006, nous avons mesuré la diversité des missions réellement prises en charge par cette structure, dépassant largement celles d'un CIGT (centre d'information et de gestion de trafic). En particulier, nous avons été frappés par le poids des situations pré-critiques de la circulation en Tarentaise dans la perception d'OSIRIS par nos interlocuteurs locaux, alors qu'elles ne représentent qu'environ 2 % de l'activité de cette structure.

Il nous est alors apparu impossible de nous en tenir strictement aux questions posées par la lettre de saisine de l'IGA et du CGPC, l'ensemble des missions étant étroitement imbriquées, ne serait-ce que dans le plan de charge des pupitreurs, et dans l'utilisation des outils techniques d'OSIRIS. Nos analyses et propositions englobent la totalité du champ d'activité d'OSIRIS tel que nous l'avons constaté.

Par ailleurs, nos consultations, tant des administrations centrales que des acteurs locaux, ont fait ressortir 2 caractéristiques du contexte :

- la diversité des attentes envers OSIRIS, pouvant aller jusqu'à l'incompatibilité entre les souhaits de différents acteurs, qui apprécient tous, pourtant, le service rendu par OSIRIS ;
- l'instabilité juridique, des réflexions étant en cours dans les administrations centrales pour intégrer les éléments nouveaux issus de la décentralisation et de l'évolution du droit de la concurrence, et cette instabilité n'étant pas compensée par des documents régissant le fonctionnement d'OSIRIS en dehors de la vingtaine de jours pré-critiques par an.

Après une phase d'analyse et de diagnostic, nous avons exploré le champ du possible, mais en nous en tenant le plus souvent aux pistes suggérées par nos interlocuteurs, car il nous a paru inutile d'en imaginer d'autres du fait du contexte juridique incertain, et de la difficulté prévisible d'aboutir à un consensus sur des solutions qui ne seraient pas portées par au moins quelques acteurs impliqués dans OSIRIS.

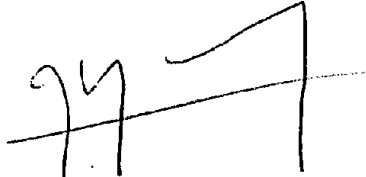

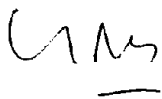
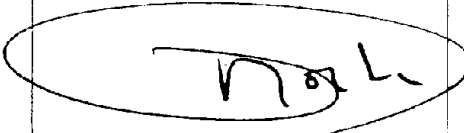
A partir de cette exploration, nos propositions traitent :

- des missions confiées à OSIRIS : il nous apparaît indispensable que les missions actuelles, et les extensions envisagées, soient clarifiées, hiérarchisées et formalisées. Ceci appelle une concertation soutenue, notamment entre l'Etat (préfet, DIR et DDE) et le conseil général.
- de l'organisation matérielle d'OSIRIS : nous recommandons une étude de la localisation optimale du poste de travail des pupitreurs entre le PC actuel à Albertville et celui de Chambéry (Mérande), équipé dans le cadre du chantier du tunnel des Monts.
- du statut et du cadre juridique d'intervention d'OSIRIS. Une robustesse à long terme ne peut sans doute venir que des réflexions en cours au plan national sur des structures analogues à OSIRIS. Dans l'attente, nous proposons de préparer la création d'un GIP, après si nécessaire un rattachement provisoire au parc départemental de l'équipement.
- d'un programme de rénovation et de fiabilisation des seuls équipements techniques actifs d'environ 2 M€, sans intervention sur les locaux tant que les missions ne sont pas stabilisées et la localisation des pupitreurs décidée ;

- d'un plan de communication mobilisant OSIRIS : ce volet pourrait paraître secondaire dans le champ d'activités d'un CIGT, mais il résulte de notre perception d'un grand décalage entre les enjeux du tourisme pour la Savoie affirmés par tous les acteurs, et le peu d'usage qu'ils font d'OSIRIS en matière d'accueil des touristes et de communication envers eux en dehors des quelques jours pré-critiques.

OSIRIS est bien autre chose qu'un simple CIGT. Son originalité et la diversité de ses missions peuvent, et à notre sens doivent, être préservées car bien adaptées au contexte très particulier, marqué à la fois par les enjeux du tourisme, la nécessaire sécurité d'usagers de routes de montagne, et la surveillance continue d'ouvrages sensibles.

Une refondation d'OSIRIS était certes utile après 15 ans de fonctionnement, et après de nombreux développements dans des directions non envisagées à l'origine. Les questions posées par la décentralisation rendent maintenant cette refondation indispensable : nous nous sommes efforcés d'apporter tous les éclairages possibles sans nous substituer aux acteurs locaux.

|  |   |
|--|---|
|  <p>Jean-Yves LE GALLOU</p> |  <p>Jacky COTTET</p>    |
|  <p>Yves DURAND-RAUCHER</p> |  <p>Philippe MARTIN</p> |

## ANNEXES

### Annexe 1 : Lettre de saisine du CGPC et de l'IGA

2005-0379-01



-9 NOV 2005

Le Ministre d'État,  
Ministre de l'Intérieur  
et de l'Aménagement du Territoire

Le Ministère des Transports,  
de l'Équipement, du Tourisme  
et de la Mer

à

Monsieur le Chef de l'Inspection Générale  
de l'Administration

Monsieur le Vice-président du Conseil Général  
des Ponts et Chaussées

Le centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT), dénommé OSIRIS à Albertville, a été créé par l'Etat en 1992 à l'occasion des Jeux Olympiques d'hiver. Il permet la gestion de l'ensemble du réseau routier national et départemental de la Savoie.

A la suite de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, l'ensemble des routes nationales du département doit être transféré au conseil général à l'exception de la voie rapide urbaine de Chambéry et de la RN90 entre Albertville et Bourg-Saint-Maurice dont la gestion sera placée sous la responsabilité de la direction interrégionale des routes centre-est. Le CIGT d'OSIRIS a vocation à continuer à être au cœur de l'exploitation, de l'information et de la gestion de trafic concernant l'ensemble du réseau routier, routes nationales concédées et non concédées et routes départementales de la Savoie.

La Savoie est également confrontée à d'importants enjeux de sécurité (aléas géologiques et climatiques, afflux de visiteurs en période hivernale notamment) et à des situations de crise à la gestion desquelles OSIRIS est devenu au fil des années un outil indispensable pour le préfet, y compris pour des crises dépassant le seul domaine routier.

Il y a donc lieu d'examiner le nouveau dispositif de partenariat entre la préfecture (et les services locaux de l'Etat), le Conseil Général de la Savoie, la direction interrégionale des routes Centre-Est et les sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées dans le département en s'intéressant notamment aux évolutions à donner à OSIRIS, en ce qui concerne son développement d'une part et son utilisation d'autre part.

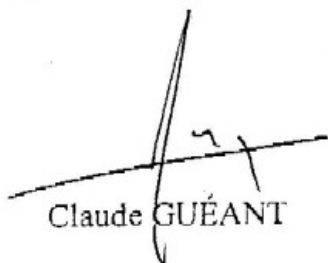
Il vous est demandé de diligenter une mission de conseil afin d'examiner les enjeux de ce dossier et d'envisager des solutions adaptées.

Le travail de la mission portera notamment sur :

- l'évolution souhaitable d'OSIRIS pour tenir compte de la nouvelle configuration du réseau routier en Savoie, dont une partie restant à l'Etat devrait être gérée au niveau régional,
- le positionnement des services de l'Etat dans l'utilisation courante de cet outil ainsi que dans les périodes de pré crise et de crise et les relations à envisager avec le conseil général.

Le rapport devra être remis fin février 2006 au plus tard.

Le Directeur du Cabinet



Claude GUÉANT

Le Directeur du Cabinet



Pierre-Etienne BISCH



Annexe 3 : Analyse de la main courante de début 2003

EXPLOITATION DE LA MAIN COURANTE DU C.I.G.T 73 - OSIRIS

Du 1/1 au 5/6 2003

| MOIS    | ROUTE |     |     | TUNNELS |           |           |      |      |       |           | EVENEMENT |          |                   |                          |            |       |             |               |               |          |           |         |          |            |                   |                    |                  |                       |    |
|---------|-------|-----|-----|---------|-----------|-----------|------|------|-------|-----------|-----------|----------|-------------------|--------------------------|------------|-------|-------------|---------------|---------------|----------|-----------|---------|----------|------------|-------------------|--------------------|------------------|-----------------------|----|
|         | VRU   | Zx2 | RN  | RD      | Monts A-G | Moins G-A | Chat | Pens | Saied | Echallies | Accidents | Chantier | Obstacle chantier | Eboulement chute pierres | Avallanche | Panne | Contre sens | Pollution Air | Pollution Eau | Bouillon | Rat ondes | Verglas | Gre-ouil | Inondation | Manifest. sociale | Ipreuves Spectives | Pedomar Rocin FA | Extroment spécifiques |    |
| Janvier | 53    | 39  | 99  | 125     | 10        | 12        | 11   | 9    | 1     | 0         | 62        | 17       | 57                | 42                       | 7          | 52    | 0           | 0             | 1             | 5        | 31        | 8       | 1        | 0          | 0                 | 0                  | 0                | 1                     | 8  |
| Février | 68    | 53  | 99  | 127     | 20        | 13        | 6    | 7    | 4     | 0         | 96        | 30       | 55                | 37                       | 4          | 50    | 0           | 1             | 2             | 4        | 43        | 8       | 1        | 0          | 0                 | 0                  | 0                | 0                     | 11 |
| Mars    | 99    | 41  | 77  | 111     | 8         | 5         | 9    | 3    | 3     | 0         | 56        | 59       | 45                | 61                       | 3          | 56    | 1           | 1             | 2             | 13       | 6         | 11      | 0        | 1          | 0                 | 0                  | 0                | 1                     |    |
| Avril   | 70    | 33  | 67  | 57      | 10        | 5         | 2    | 4    | 6     | 0         | 46        | 26       | 75                | 20                       | 0          | 0     | 45          | 0             | 1             | 4        | 1         | 10      | 0        | 0          | 0                 | 0                  | 0                | 2                     |    |
| Mai     | 74    | 43  | 63  | 74      | 8         | 7         | 9    | 0    | 3     | 0         | 52        | 47       | 69                | 16                       | 6          | 48    | 3           | 0             | 2             | 7        | 1         | 12      | 1        | 1          | 0                 | 0                  | 0                | 2                     |    |
| Juin    | 10    | 10  | 15  | 11      | 1         | 0         | 0    | 0    | 0     | 0         | 8         | 12       | 14                | 3                        | 0          | 3     | 0           | 0             | 0             | 5        | 0         | 2       | 1        | 3          | 0                 | 0                  | 0                | 0                     |    |
|         | 374   | 219 | 420 | 505     | 57        | 42        | 37   | 23   | 17    | 0         | 320       | 191      | 315               | 179                      | 20         | 209   | 49          | 2             | 8             | 38       | 82        | 51      | 4        | 5          | 0                 | 1                  | 24               |                       |    |
|         | 1694  |     |     |         |           |           |      |      |       |           | 1645      |          |                   |                          |            |       |             |               |               |          | 0         |         |          |            |                   |                    |                  |                       |    |

|   |       |      |      |
|---|-------|------|------|
| Ventilation par réseaux tel que défini depuis le 1/1/06 | RN    | 844  | 50%  |
|   | RD    | 850  | 50%  |
|   | Total | 1694 | 100% |

|  |       |      |      |
|--|-------|------|------|
| Ventilation par réseaux tel que défini jusqu'au 31/12/05 | RN    | 1189 | 70%  |
|  | RD    | 505  | 30%  |
|  | Total | 1694 | 100% |







## **Annexe 4 : Liste des personnes consultées**

### **Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire (MIAT)**

#### Direction générale des collectivités locales (DGCL)

- M. Marc-René BAYLE, adjoint au directeur général ;
- M. Pascal MATHIEU, chef du bureau des compétences locales.

#### Direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC)

- M. Gilles BARSACQ, sous-directeur de la gestion des risques ;
- M. Antoine BEDIN, sous-directeur du soutien opérationnel.

#### Direction générale de la police nationale (DGPN)

- M. Bernard PASTORINI, chef du bureau de la sécurité routière à la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) ;
- M. le commandant de police Jean-Pierre PILLARD, chef du département de police du centre national d'information routière de Rosny (CNIR).

### **Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (MTETM)**

#### Direction générale des routes (DGR)

- M. Thierry DALLARD, chef de la mission stratégie et réorganisation des services ;
- M. Paul WEICK, chef du bureau des affaires juridiques.

#### Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

- Mme Marie-Thérèse GOUX, adjointe au sous directeur de la sécurité de la route et de la gestion du trafic ;
- Mme Myriam SCIOT, chef du bureau de la gestion du trafic.

#### Direction interdépartementale des routes (DIR)

- M. Denis HIRSCH, préfigurateur de la DIR Centre-Est ;
- M. Christian GAIOTTINO, participant à la préfiguration de la DIR Centre-Est.

### **Services de l'Etat dans le département de la Savoie**

#### Préfecture

- M. Christian SAPEDE, préfet ;
- Mme Marie-Blanche BERNARD, directrice de cabinet ;
- M. Bernard AIRENTI, directeur départemental de la protection civile (DDPC)

#### Direction départementale de l'équipement (DDE)

- M. Jacques MONTAGARD, directeur départemental de l'équipement ;
- M. Alain LASLAZ, adjoint au DDE ;
- M. Christian GAIOTTINO, chef du service grands travaux ;
- M. Thierry ALEXANDRE, chef du service des routes et des transports ;

- M. Michel BANETTE, chargé de mission ;
- M. Daniel BLANC, ancien responsable d'OSIRIS ;
- M. Alain de BORTOLI, responsable d'OSIRIS.

#### Gendarmerie

- M. le lieutenant-colonel François DAOUST, commandant le groupement de gendarmerie de la Savoie ;
- M. le capitaine Yves GOTTAT, chef de l'escadron de sécurité routière.

#### **Conseil général de la Savoie**

- M. Patrick STRZODA, directeur général des services ;
- M. Yves SARRAND, directeur général adjoint chargé de l'environnement et de l'aménagement ;
- M. Jean-Michel DOIGE, adjoint au directeur de l'environnement et de l'aménagement.
- M. Roland MISTRAL, directeur des routes départementales ;
- M. Jacques BAUD, direction des routes ;

#### **Responsables d'autres PC de circulation**

- Société française du tunnel routier de Fréjus (SFTRF)
  - o M. Marc BALMON, responsable du PC CESAM.
- Société des autoroutes alpines (AREA)
  - o M. Denis TISSOT, responsable du PC CESAR.
- Société ISIS
  - o M. Christian POLLY, responsable du PC provisoire de Mirande à Chambéry.
- Direction départementale de l'équipement du Rhône
  - o M. Gérard NICOLLE, responsable de la cellule « exploitation autoroutière » (en charge des deux PC CORALY)

**La mission remercie toutes les personnes citées ci-dessus, plusieurs de leurs collaborateurs non cités, et des personnes ayant contribué à la création d'OSIRIS ou participant à son fonctionnement actuel, pour leur disponibilité et leur accueil.**