

Comité Technique commun du 3 mars 2022 RAPPORT (avis)

RENNES METROPOLE

POLE INGENIERIE ET SERVICES URBAINS /DIRECTION DE LA VOIRIE / SERVICE GESTION, TRAFIC & SECURITE

Évolution de l'organisation du service (DV-GTS) et du service éclairage public/signalisation lumineuse (DV-EPSL).

Pièces Jointes:

- Organigrammes des services DV GTS et DV EPSL (actuel/proposé)
- Fiches de poste

A. Contexte

Le service Gestion, Trafic et Sécurité de la Direction de la Voirie (DV-GTS) est constitué de 39 agents.

Ses principales missions sont :

- L'instruction, la rédaction et la préparation des actes de gestion (arrêtés, permissions de voirie, délibérations...) sur la Ville de Rennes,
- Le suivi de l'accidentologie, l'amélioration de la sécurité routière par des aménagements de voirie sur l'ensemble de la Métropole,
- La gestion de la circulation et l'élaboration des schémas de jalonnement et de déviations temporaires,
- La gestion administrative du domaine Public Routier sur la Ville de Rennes, l'élaboration des règles générales de gestion applicable sur l'ensemble du territoire métropolitain et notamment la rédaction et la mise à jour du règlement de voirie métropolitain,
- La gestion des ouvrages d'art à l'échelle métropolitaine,
- La maintenance des bornes d'accès au secteur piétonnier de Rennes et la gestion et collecte des horodateurs.

Il est organisé en 4 unités :

- unité administrative (5 personnes),
- unité gestion et ouvrages d'art (13 personnes),
- unité trafic sécurité (11 personnes),
- unité stationnement payant (9 personnes).

Une réflexion a été engagée sur l'évolution du service en termes d'organisation et de fonctionnement. Elle s'appuie sur plusieurs éléments majeurs :

- le diagnostic partagé entre les encadrants, les agents et les services partenaires,
- la poursuite de la territorialisation de la Direction de la Voirie au niveau de la métropole,
- des départs en retraite à court ou moyen terme,
- des dossiers structurants pour le service tels que :
 - o Le Document Général d'Orientation (DGO) pour la sécurité routière, signé par Rennes métropole en 2019,
 - o L'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour les stratégies de mobilités et le renouvellement du Poste Central de Régulation de Trafic engagée en 2020,
 - o Le déploiement du logiciel Litteralis pour la gestion du domaine public et son suivi administratif,
 - o Les perspectives d'extension du stationnement payant et d'évolution du plan de circulation à la mise en service de la ligne b de métro automatique qui sont susceptibles d'impacter la gestion des équipements de contrôle d'accès et de stationnement payant.

B. Diagnostic

Un diagnostic a été établi par le responsable de service suite à sa prise de fonction dans le cadre d'échanges avec les agents. Il a notamment mis en évidence les points suivants :

- De réels points forts en terme de compétence et d'investissement des équipes, de qualité des relations avec les services partenaires, que ce soit au niveau de la Direction ou en dehors,
- Des conditions favorables à une évolution de l'organisation et du fonctionnement du service : des agents autonomes, réactifs, ouverts et même en demande de changements,
- Des attentes fortes exprimées par les agents, en particulier :
 - o au niveau de l'animation du service pour améliorer les liens fonctionnels entre ses unités et améliorer la communication interne,
 - o en termes de visibilité et de lisibilité des missions du service,
 - o en termes de coordination voire de rapprochement avec le service DV-EPSSL.
- Un changement d'échelle lié à la métropolisation encore inabouti,
- Une organisation des comptages routiers aujourd'hui morcelée à revoir pour plus de simplicité et plus de fiabilité des données,
- Une expertise en sécurité routière à valoriser et à développer avec les plateformes,
- Des points d'alerte sur la fragilité du fonctionnement du PC Trafic. Cette fragilité est accentuée par la technicité croissante et l'hyperspécialisation des postes.

C. Enjeux

Ce diagnostic a confirmé la forte attente des agents et permis de définir 4 axes de travail pour l'évolution du service :

- Optimiser l'organisation du service :
 - o Rattacher l'unité Sécurité Routière directement au chef de service pour développer et piloter la stratégie de Sécurité Routière à l'échelle de la Métropole,
 - o Poursuivre le développement de la continuité de service sur les déviations et le jalonnement grâce à la pérennisation du poste coordination,
 - o Recentrer les comptages routiers au sein d'une même équipe pour faciliter la coordination, et garantir la continuité de service et la fiabilité des données,
 - o Recentrer la maintenance des équipements de coordination des carrefours à feux au sein d'une même équipe pour garantir la continuité de service.
- Clarifier les missions du service et des agents :
 - o Réaffirmer la vocation métropolitaine des unités Ouvrages d'Art, Trafic, et Sécurité Routière,
 - o Proposer un plan d'actions en matière de sécurité routière au niveau de la Métropole,
 - o Ajuster le fonctionnement de l'unité Trafic en intégrant les conclusions de la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour la définition des stratégies de régulation et le renouvellement du PC de régulation du Trafic menée en 2021,

- Préciser les missions du service au niveau de la Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI).

- Optimiser les méthodes et les procédures internes :
 - Poursuivre le développement des outils numériques et de la dématérialisation,
 - Optimiser le traitement des réclamations (e-care),
 - Optimiser le fonctionnement de l'unité administrative, en veillant à la continuité de service et à l'intérêt des missions,
 - Favoriser les échanges entre les unités et améliorer leurs interfaces, développer une culture commune du service.

- Optimiser les méthodes de travail avec les autres services :
 - Avec le service Éclairage Public/Signalisation Lumineuse de la Direction de la Voirie pour l'exploitation des équipements de signalisation lumineuse et des équipements rattachés au poste central de régulation de trafic et la coordination des opérations de mise en conformité des carrefours à feux,
 - Avec les plateformes de la Direction de la Voirie en ce qui concerne l'appui sur la sécurité routière, l'animation du réseau des gestionnaires du domaine public, ainsi que l'assistance dans leurs procédures d'exploitation,
 - Avec la Direction de l'Espace public et des Infrastructures dans la conduite de leurs opérations,
 - Avec le Service Mobilité Urbaine de la Direction de la Mobilité et des Transports pour la coordination des programmations et des projets liés aux mobilités, la réalisation des études pré-opérationnelles.

D. Méthodologie, concertation

Le contexte sanitaire a bien évidemment compliqué les échanges internes pour établir et partager ce diagnostic. Les échanges ont été réalisés dans le cadre des réunions d'unité ou lors d'entretiens individuels avec le responsable du service, y compris dans le cadre des entretiens annuels d'évaluation pour les agents de l'unité administrative.

Une synthèse détaillée a été présentée et discutée avec les agents de l'unité trafic/sécurité le 26 novembre 2020. Une deuxième réunion de mise en commun a été organisée le 26 mai 2021 pour présenter le plan d'actions.

Ce diagnostic a été également partagé avec les services partenaires pour engager dans un premier temps un travail d'optimisation des procédures entre les services, susceptibles à moyen terme d'interroger l'organisation entre les services de la Direction de la Voirie en ce qui concerne l'exploitation des équipements liés à la circulation.

Les évolutions envisagées ont été discutées au niveau des unités du service tout au long de l'année 2021.

L'organisation de l'unité circulation a quant à elle fait l'objet d'une concertation particulière associant les agents de l'équipe Signalisation Lumineuse de DV EPSL. Une proposition d'organisation a été présentée le 14 septembre 2021 aux agents puis discuté dans le cadre d'ateliers de travail qui se sont déroulés :

- avec les électroniciens le 29 septembre,
- avec les électriciens le 6 octobre,
- avec les techniciens d'études le 15 octobre,
- sur la thématique comptages / PMV le 10 novembre.

Une restitution de ces ateliers a été faite le 3 décembre 2021. Une nouvelle proposition d'organisation intégrant leurs remarques et des projets de fiches de poste ont été diffusés.

Le projet a été présenté aux organisations syndicales le 16 juin puis le 8 décembre 2021.

Des réunions de service ont été organisées le 10 décembre 2021 pour le service DV EPSL et le 11 janvier 2022 pour DV GTS pour présenter ce projet de réorganisation.

E. Propositions

Organisation administrative du service

Le service dispose d'un poste de rédacteur et de 4 postes d'adjoint administratif. Précédemment constituée en une seule unité, ces moyens vont être redéployés :

- Le poste de rédactrice du service va être recentré sur des missions administratives : correspondant RH et formation, suivi des instances, budget, marchés publics et missions d'appui (sur la sécurité routière en particulier). Cette réorientation du poste implique préalablement la reprise progressive des arrêtés fêtes et manifestations et des arrêtés temporaires annuels par l'Unité gestion du domaine public,
- Deux postes d'adjointe administrative seront affectés à l'unité gestion du domaine public / ouvrages d'art,
- Les deux autres postes d'adjointes administratives se partageront les missions d'accueil et de secrétariat du service ainsi que le suivi comptable et budgétaire pour toutes les unités du service hors gestion du domaine public / ouvrages d'art. Elles seront dorénavant placées directement sous l'autorité du responsable du service.

Unité Gestion du Domaine public / Ouvrages d'art

Comme évoqué précédemment, deux postes d'adjoints administratifs du service dédiés exclusivement à cette unité lui seront été intégralement affectés pour la gestion administrative courante : arrêtés, occupations du domaine public, gestion comptable et financière.

Le projet ne comprend pas d'autre évolution organisationnelle mais le travail d'optimisation des procédures et de développement des outils de suivi interne sera poursuivi.

Unité Stationnement Contrôle d'accès

L'extension du périmètre du stationnement payant est envisagée. Cette extension aura un impact sur l'adaptation des moyens de l'Unité :

Le renforcement du bureau du stationnement :

Le bureau du stationnement se compose d'un poste d'adjoint administratif (le départ en retraite de l'agent est prévu en 2023) et d'un renfort (50% ETP) en reconversion professionnelle.

Afin de faire face à l'augmentation des abonnements liée à la probable extension du périmètre du stationnement payant, un renforcement des moyens pourra être envisagé dans le cadre d'une réaffectation de poste au sein de la DV-direction.

Il est en outre prévu que l'instruction des demandes de déménagement retourne au bureau du stationnement (cette mission qui représente environ un mi-temps est aujourd'hui exercée par les agents en charge des comptages dont les missions sont amenées à se renforcer). La dématérialisation des démarches en ligne pour le déménagement est également envisagée, comme cela a déjà été réalisé pour e-stationnement.

Le renforcement progressif des équipes de maintenance :

De même l'augmentation du patrimoine nécessitera le recrutement d'agents techniques supplémentaires pour l'équipe maintenance. Cette adaptation des moyens est envisagée au plus tôt à partir de 2023 en fonction du calendrier de l'extension du stationnement payant.

Il est à noter que la maintenance des horodateurs a été mutualisée avec celle des bornes de contrôle d'accès au secteur piétonnier. Or plusieurs communes de la métropole en dehors de Rennes (Saint Jacques de la Lande, Bruz, Chantepie, Montgermont, Cesson Sévigné, Saint-Erblon) ont sollicité la métropole pour assurer l'entretien de leurs installations. Cette augmentation de moyens devrait donc permettre de répondre à de nouvelles demandes de la part des communes.

Unité Sécurité routière

L'unité Sécurité Routière est en charge de l'observatoire et de la politique de sécurité routière de Rennes Métropole :

- Mise en œuvre de la politique de sécurité routière de Rennes Métropole,
- Recueil et exploitation des données de sécurité routière,
- Élaboration et suivi de plans d'action de sécurité routière,
- Analyse des projets au titre de la sécurité routière.

La séparation de l'Unité Trafic-Sécurité en deux entités distinctes a été engagée en 2021 suite au départ en retraite du responsable de l'unité Trafic/sécurité.

Cette scission vise à mieux afficher la mise en œuvre d'une politique de Sécurité routière métropolitaine, priorité annoncée par les élus pour le mandat.

L'Unité sécurité routière est rattachée directement au responsable du service. Elle sera organisée selon les principes suivants :

- La gestion de l'observatoire de la sécurité routière et l'animation du Document Général d'Orientation seront pilotées par un Technicien sécurité routière,
- Les missions des deux autres techniciens sécurité routière seront territorialisées en appui des 4 plateformes territoriales de voirie et pour la mise en œuvre des plans d'actions de sécurité routière,
- Tous les techniciens sécurité routière seront en outre les référents internes du service dans des domaines spécifiques (documents de référence, veille réglementaire, abords écoles, exploitation, abords passages à niveau...) selon leur profil.

Unité Trafic

Il est proposé de constituer une nouvelle unité au sein de DV GTS issue du regroupement entre l'équipe Signalisation Lumineuse de DV EPSL et les agents de l'équipe Trafic de DV GTS.

Elle sera organisée en 4 équipes :

1- Le Poste Central de Régulation de Trafic (PCRT)

Les opérateurs du PCRT réalisent les missions suivantes :

- Mise en œuvre des stratégies de régulation,
- Réalisation et contrôle de dossiers carrefours,
- Exploitation du système du poste central de régulation trafic,
- Exploitation des systèmes de vidéosurveillance,
- Exploitation du mur d'image,
- Gestion et Suivi des interfaces avec les PC (Keolis, DIRO, PM...),
- Maintenance des systèmes d'exploitation.

Un poste de Technicien dédié au PCRT a été recréé en 2021, moyennant la reprise des missions de maintenance du réseau de coordination par les équipes de terrain.

L'étude d'AMO sur le renouvellement du PCRT estime les moyens nécessaires à l'exploitation du PCRT à un poste de technicien (pour la continuité de service sur l'exploitation) et 3 opérateurs (pour la régulation en temps réels et la communication vers les usagers). Ces postes seront pourvus par redéploiement à horizon 2024/2025 pour la mise en service du nouveau PC.

L'équipe sera encadrée par un ingénieur (suite à la transformation d'un poste de technicien présentée en Groupe de Travail Emploi et Compétence (GTEC) du 3 décembre 2021 puis en Comité Emploi du 14 décembre 2021). Il aura en outre la charge d'appuyer le responsable de l'unité pour le projet de renouvellement du PCRT.

2- L'exploitation des équipements de terrain

L'équipe transférée de DV EPSL est constituée d'un agent de maîtrise qui encadre d'une part 3 électroniciens et deux équipes support de deux agents chacune. Ses missions sont :

- Assurer l'exploitation des installations (feux, signaux sonores, caméras, boucles de micro et macro régulation, réseau de coordination) et la programmation des contrôleurs, et garantir la sécurité des usagers,
- Assurer la maintenance préventive et curative des installations,
- Réaliser des petits travaux de maintenance et de rénovation,
- Rendre compte de l'activité et des modifications du patrimoine et assurer l'entretien des équipements de travail.

L'organisation existante sera maintenue, seul le poste en charge de la gestion des PMV et des stations SIREDO sera rattaché à l'équipe comptage.

3- Les études liées à la régulation de trafic et aux évolutions du plan de circulation

Elles se décomposent en deux thématiques :

- Les études de circulation : jalonnement et déviation d'une part, coordination des conditions de circulation d'autre part,
- Les études régulation de trafic :
 - o L'élaboration des dossiers de fonctionnement des carrefours à feux,
 - o Les études de coordination des carrefours à feux,
 - o Le suivi de la priorité bus aux carrefours en lien avec l'exploitant du réseau STAR,
 - o Les études sur les équipements dynamiques de régulation du trafic (carrefours, boucles de comptage, caméras, réseau de coordination) : assistance à la maîtrise d'ouvrage auprès des conducteurs d'opérations et des aménageurs, analyse et formalisation d'avis sur projets, études de mise en conformité de carrefours à feux, de déplacements d'ouvrages ou d'adaptations de carrefours.

L'équipe est constituée de trois techniciens.

4- Les Comptages et Panneaux à Message Variable (PMV)

Les missions réalisées par le service sont :

- La réalisation de comptages routiers (débits, vitesses),
- La gestion des Panneaux à Message Variable (PMV) et des stations fixes de comptage ("système informatisé de recueil de données (SIREDO)"),
- L'intégration des mesures à la base PCADC3,
- La maintenance du parc de matériels (compteurs, radars...),
- La réalisation des campagnes de pose des radars pédagogiques aux abords des écoles de Rennes.

L'équipe est constituée de 3 adjoints techniques.

Évolution de l'organisation de DV EPSL

Le rattachement de l'équipe SL de DV EPSL ne modifie pas l'organisation du service mais induit un changement de nom du service :

- Les équipes de maintenance SLT restent localisées au Centre Technique Municipal,
- Le magasin reste mutualisé,
- Les agents de l'équipe SLT participent à l'astreinte de sécurité (3 à 4 semaines par an), commune avec l'astreinte éclairage public. Dans l'immédiat, le fonctionnement actuel de l'astreinte sera maintenu pour assurer la continuité de service. La mise en place d'une astreinte spécifique SLT sera étudiée en 2022.
- Les études de mise en conformité des carrefours à feux seront suivies par le technicien régulation de trafic de DVGTS ,
- L'organigramme de DVEPSL est adapté pour prendre en compte le fonctionnement actuel. Les 2 agents administratifs assurant l'accueil urgence dépannage et la mise à jour des bases patrimoniales (mission temporaire) sont rattachés directement au responsable de l'unité maintenance régie.

F. Conclusions

La mise en œuvre de cette organisation est prévue au 1^{er} avril 2022.

Un bilan sera réalisé après un an de fonctionnement.

Les représentants du personnel du Comité Technique commun sont invités à émettre un avis sur les propositions contenues dans ce rapport