

DIR Sud-Ouest

Faits marquants 2022-2023

Direction interdépartementale des Routes Sud-Ouest

www.dir.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr



ÉDITO

du directeur



Le budget d'exploitation et d'entretien du réseau de la DIRSO est passé de 28,9, en 2013, à 76,4 millions d'euros, en 2023 (voir page 27). Si on s'intéresse aux dépenses d'entretien du patrimoine et d'amélioration du réseau, les travaux ont été multipliés par 3,4 passant sur la même période de 18,4 à 62,0 millions d'euros.

Cela se traduit par une nette amélioration du réseau, dont nous pouvons nous réjouir, mais aussi par une mise en tension des équipes, dont les effectifs ont été réduits de 17 % dans le même temps.

Cela nous conduit à réajuster régulièrement notre organisation et nos méthodes de travail, à organiser un recours accru à la sous-traitance et à poursuivre nos efforts d'amélioration de notre performance, dans le cadre de notre système de management de la qualité, certifié ISO 9001.

La DIRSO assure par ailleurs, pour le compte de la DREAL, la maîtrise d'oeuvre d'opérations de développement du réseau (déviation de Baraqueville et de Gimont, dénivellation des carrefours de Rodez...).

Je vous souhaite une agréable lecture de ce rapport d'activité qui présente nos missions à travers quelques-unes de nos réalisations.

Hubert Ferry-Wilczek



LES MISSIONS DES DIR

Depuis 2007, l'État conserve sous sa responsabilité 8 000 km d'autoroutes concédées et 11 800 km d'autoroutes et de routes nationales non concédées. Pour gagner en efficacité, les services routiers de l'État (ex DDE) ont été réorganisés en directions inter-départementales des routes.

Leurs missions consistent à :

- **Exploiter** le réseau routier (interventions sur incidents et accidents, viabilité hivernale, gestion du trafic...), en déployant les équipements, les techniques et les procédures, pour assurer les meilleures conditions possibles de sécurité et de fluidité aux usagers ;
- **Entretien** le réseau routier (chaussées, ouvrages d'art, équipements...) pour garantir sa pérennité et sa viabilité, en prenant en compte le développement durable ;
- **Moderniser** et développer le réseau routier, en réalisant des études et des travaux, dans le souci permanent du respect du programme, des délais et des coûts.

La DIRSO, dont le siège est implanté à Toulouse, gère les routes nationales de 9 départements, sous l'autorité du préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne, préfet coordonnateur des itinéraires routiers. Début 2024, une partie du réseau géré par la DIRSO sera transféré aux départements (voir page 24).

ASSURER LA CONTINUITÉ DU SERVICE

L'ORGANISATION DES ASTREINTES ET DE LA GESTION DE CRISE

La DIRSO est organisée pour assurer en permanence (24h/24, 7j/7) ses missions d'exploitation de son réseau et de participation à la gestion des crises routières sous l'autorité préfectorale.

Un dispositif d'astreintes, au niveau de chacun des 16 centres d'entretien et d'exploitation (CEI), de chacun des 4 districts et de la direction, permet d'assurer la continuité des missions en dehors des heures ouvrables.

Les deux postes de commandement du centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) fonctionnent en 3x8. Ils recueillent et diffusent, 24h/24, les informations sur les événements perturbants et les conditions de circulation, par le biais de Bison Futé, et déclenchent les interventions des CEI.

En cas de nécessité, une cellule de crise est mise en place au sein du CIGT de Toulouse afin de coordonner la remontée des informations, la proposition de mesures aux autorités préfectorales, et la mise en œuvre des mesures décidées.



L'INFORMATISATION DE LA VALISE DE PERMANENCE

La « valise de permanence » des cadres d'astreinte de niveau direction, districts et CIGT, a été remplacée par un ordinateur portable permettant d'accéder aux ressources numériques de la DIR, notamment un site extranet contenant les documents nécessaires à la gestion des événements en dehors des heures ouvrables.

LA GESTION DE LA TEMPÊTE FILOMÉNA

L'intensité des précipitations des 9 et 10 janvier 2022 a causé d'importantes dégradations sur le réseau routier.

Des coulées de boues torrentielles se sont formées sur la RN20, entre Mérens les Vals et Perles et Castelet. Un volume estimé à 120 m³ de matériaux a été transporté sur la chaussée obligeant la fermeture de la route. Cet itinéraire (accès à l'Andorre) constitue un enjeu majeur, car il ne dispose pas d'itinéraire de substitution. L'intervention des agents du CEI de l'Hospitalet, fortement mobilisés, et le renfort d'entreprises locales ont permis une réouverture de la RN20 dans un délai de 12 heures.

Le recours à l'expertise du service de restauration des terrains en montagne (RTM) a permis d'identifier les couloirs et ravins impactés afin de valider la réouverture de l'itinéraire en sécurité.



RÉPONDRE AUX ENJEUX DE SÉCURITÉ DES AGENTS



Des agents très exposés aux risques routiers

DES AGENTS TRÈS EXPOSÉS AUX RISQUES ROUTIERS

Au cours des années 2022 et 2023, nos agents d'exploitation ont subi des incivilités et ont été exposés aux conséquences du non-respect du code et de la distraction au volant. 14 accidents ont impliqué des usagers, dont 6 ont endommagé du matériel (notamment les flèches lumineuses de rabattement et les fourgons d'intervention). On déplore 6 agressions verbales ou physiques et 1 quasi-accident et 1 agent percuté par un véhicule, qui auraient pu avoir de très graves conséquences. Bien que ces situations n'aient heureusement pas engendré de sérieux dommages physiques, elles soulignent la nécessité constante de vigilance sur le terrain.

Le professionnalisme et la résilience de nos agents dans ces moments critiques méritent d'être salués.

DES CAMÉRAS DÉPLOYÉES SUR L'A64

Le déploiement de 15 nouvelles caméras sur l'A64 et la diffusion des images en temps réel au CEI de Carbonne et au PC de CIGT de Toulouse, améliorent sensiblement la sécurité des interventions sur incidents et accidents, et l'information des usagers. Cela permet de mieux localiser les événements, d'optimiser les moyens d'intervention et les modalités de balisage et de diffuser rapidement des messages de sécurité sur les panneaux à messages variables (PMV) situés en amont.



Des caméras déployées sur l'A64

UN SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ CERTIFIÉ

La DIRSO est engagée de longue date dans une démarche d'amélioration de la prévention des risques professionnels dans l'ensemble de ses activités, en concertation étroite avec les représentants du personnel : vérification du bon état des locaux et des matériels, balisage des zones à risques, plans de circulation, plans d'évacuation des locaux en cas d'incendie, gestion des risques liés aux interventions simultanées de plusieurs acteurs sur un chantier, formation... Son « système de management de la santé et de la sécurité au travail » est certifié ISO 45001, ce qui reconnaît les progrès accomplis et impose de poursuivre les efforts.



DES MATÉRIELS POUR MINIMISER LES RISQUES

Dans un souci constant d'améliorer la sécurité des agents lors des interventions sur les routes circulées, la DIRSO expérimente de nouveaux matériels ou dispositifs : des bandes d'alerte sonore pour alerter les usagers en amont des chantiers, des robots de pose ou dépose des cônes de signalisation, des passerelles mobiles facilitant et sécurisant l'accès des agents aux saieuses...



Des matériels pour minimiser les risques

L'IMPORTANCE DE LA FORMATION

La formation est un moyen d'améliorer la sécurité des agents de la DIRSO qui interviennent sur le réseau routier à l'occasion de chantiers ou d'accidents.

En 2022/23, 11 formations de qualification à la pose et à la dépose de la signalisation (QUAPODES) ont été organisées pour 56 agents. Ces formations s'appuient sur divers supports, dont un tapis pédagogique, complété par des films d'animation illustrant des procédures de balisage. Enfin, une expérimentation avec un casque de réalité virtuelle a eu lieu en 2023 pour mettre les nouveaux agents en situation d'intervention de manière virtuelle.



L'importance de la formation



PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES NATURELS



La Viabilité Hivernale

LA VIABILITÉ HIVERNALE

Les centres d'entretien et d'intervention (CEI) de la DIRSO assurent le salage des routes, en cas de risques de verglas, et le déneigement, en cas d'épisode de neige.

Ils assurent notamment la viabilité hivernale des routes nationales de haute montagne en Ariège et dans les Pyrénées-Orientales. Ce secteur comprend au Sud la Cerdagne (1400 à 1800m d'altitude). Au Nord, il est constitué par un triangle formé par le Col du Puymorens (1910m), l'Hospitalet (1500m) et le Pas de la Case, où culmine la RN la plus haute de France (2080m). Ces routes sont particulièrement exposées aux intempéries hivernales et aux aléas avalancheux et congères.

Lors de l'hiver 2022-2023, les agents de la DIRSO ont réalisé 15432 heures de traitement des routes (dont 71 % dans les 3 CEI de haute montagne).

LA GESTION DES AVALANCHES

Afin de prévenir les avalanches qui peuvent affecter la sécurité de la route, la DIRSO déclenche régulièrement des avalanches de manière préventive dans le but de purger les couloirs, dans des conditions sécurisées (avec fermeture de la route) avec des dispositifs utilisant des explosifs (CATEX) ou du gaz explosif (GAZEX)

Pour ce faire, la DIRSO s'appuie sur les compétences du service de restauration des terrains en montagne (RTM), qui assure une mission d'expertise visant à prédire de manière localisée le risque avalancheux. A la demande de la DIRSO, le RTM a produit une analyse historique des avalanches. Dans le cadre du programme européen SAPYRA et de l'accord franco-andorran (voir page 10), plusieurs couloirs d'avalanches ont été équipés de paravalanches.

Au regard de cette étude, la DIRSO a décidé de remplacer le CATEX de l'Hospitalet par des GAZEX. Les travaux ont été réalisés à l'été 2021 et les GAZEX de l'Hospitalet ont été utilisés l'hiver 2021/2022.

Ces nouveaux systèmes de déclenchement permettent de gérer la partie sommitale des couloirs d'avalanche les plus actifs, tandis que la construction du paravalanche de l'Hospitalet (voir page 10) permettra de gérer les avalanches de mi-pente. Ainsi, la très grande majorité des aléas sera traitée, la viabilité et la sécurité de la route renforcées, et nos agents n'auront plus à manipuler d'explosif. La déconstruction des pylônes du CATEX est prévue prochainement.

LA MODERNISATION DES ENGINES DE SERVICE HIVERNAL

L'évolution des phénomènes météorologiques (événements neigeux intenses sur de courtes périodes) nécessite le recours à des engins de service hivernal plus performants pour assurer la viabilité du réseau très exposé en haute altitude. L'achat d'un Xérion 4000, équipé d'une fraise à neige et d'une lame déverglaceuse, permet, par ses capacités exceptionnelles (jusqu'à 6 000 tonnes de neige évacuées par heure), d'ouvrir dans des délais records une route présentant de fortes hauteurs de neige liées à la présence de congères ou de coulées d'avalanche.



La modernisation des engins de service hivernal

AMELIORER LES ACCES À L'ANDORRE



L'AMÉLIORATION DE L'ACCÈS À L'ANDORRE DEPUIS TARASCON SUR ARIÈGE

L'Accord international concernant l'amélioration de la viabilité des routes nationales 20, 320 et 22, entre Tarascon-sur-Ariège et la frontière franco-andorrane, a été signé le 22 mars 2017.

Il prévoit 24 M€ (financés à parts égales par La France et l'Andorre) d'études et de travaux de prévention des risques naturels qui ont un impact sur la viabilité de l'accès à la Principauté d'Andorre. 5 aires de chaînages ont été réalisées, dont 3 (Ax-les-Thermes, L'Hospitalet-près-l'Andorre, « Casa Pepe » à Merens) avec les crédits de l'accord, auxquelles s'ajoutent 2 autres (La Croisade et Luzenac) financées par la France. La prise en charge des usagers de l'itinéraire Tarascon-Andorre en hiver nécessite en effet la création d'aires de chaînage à proximité de la route nationale. La sélection des emplacements s'est appuyée sur une analyse multicritères.

Des équipements paravalanches (sur la commune de l'Hospitalet près l'Andorre) et pare-blocs (sur les communes de Tarascon et à Mérens) ont été mis en place pour prévenir les coupures de la route.

L'ouvrage majeur de ce programme est une importante galerie paravalanche (300 m de long, dont une partie en tunnel), qui permettra le traitement du principal couloir d'avalanche situé sur la commune de l'Hospitalet-près-l'Andorre.

Le marché a été notifié au groupement d'entreprises Razel-Bec / Botte fondations / Areny / Eiffage Energie Systèmes, pour un montant de 18,8 M€.

La durée des travaux sera optimisée sur 2 étés, grâce à la déviation de la circulation par l'ancienne RN22. La mise en service du paravalanche est prévue à l'automne 2025.

L'AMÉLIORATION DE L'ACCÈS À L'ANDORRE DEPUIS PRADES

L'accord international concernant l'amélioration de la résilience climatique et de la viabilité des routes nationales 116, 20, 320 et 22 liées aux risques naturels, entre Prades et la frontière franco-andorrane, a été signé le 15 avril 2022.

Il prévoit 18M€ (6M€ pour l'Andorre et 12M€ pour la France) d'études et de travaux de prévention des risques naturels :

- la poursuite d'équipements pare-blocs et pare-congères sur différents secteurs situés à Villefranche de Conflent et Fontpédrouse (RN116) et sur les RN 22, 20 et 320 en direction de la Principauté ;
- une fois les études finalisées, la stabilisation et la requalification de la RN22, entre le carrefour de la Croisade et le rond-point d'Envalira ;
- et ultérieurement des travaux de stabilisation de la RN116 dans les secteurs du Pallat et de Corneilla de Conflent.

LA RÉOUVERTURE DE LA RN22 EN ARIÈGE

Ancienne route d'accès à l'Andorre fermée en 2016, la RN22 en Ariège va être rouverte en 2024 et 2025, de mai à novembre, pour dévier la circulation durant les travaux de construction du paravalanche H2 sur la RN 320. Pour permettre cette réouverture, la DIRSO a engagé des travaux ces deux dernières années : reprise de l'assainissement, réparation de murs de soutènement, sécurisation de zones rocheuses, remise en état des dispositifs de retenue, mise en place d'une signalisation provisoire. Ces travaux, d'un montant total de 1,5 M€, se sont terminés fin octobre 2023.



GÉRER LES TUNNELS



LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES TUNNELS

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) des tunnels définit l'organisation et les dispositions établies pour optimiser l'exploitation en sécurité des tunnels routiers, en gérant les risques de façon efficace et adaptée aux enjeux, de manière conforme à la réglementation et à la doctrine technique en vigueur.

Il s'agit d'un outil opérationnel de pilotage de la sécurité des trois tunnels de la DIRSO inscrit dans une dynamique d'amélioration continue. Il bénéficie d'audits externes réalisés par le centre d'étude des tunnels (CETU).

Il fait l'objet d'une revue annuelle impliquant les nombreux intervenants internes à la DIR, et il comprend l'organisation de comités de pilotage avec nos partenaires externes (SDIS, forces de l'ordre, collectivités locales, ...) sous l'autorité préfectorale.

DES EXERCICES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ

En application de la réglementation, et pour améliorer l'appropriation de l'ouvrage et des procédures par l'ensemble des services en charge de la sécurité des usagers dans ses tunnels, la DIRSO organise chaque année un exercice de sécurité dans les tunnels de Foix (RN20) et de Saint-Béat-Lez (RN125).

Le scénario est défini en concertation avec les partenaires (Pompiers, forces de l'ordre), et un rapport de retour d'expérience est établi par l'agent de sécurité du tunnel qui supervise l'exercice avec notre référent tunnels. Tous les 3 à 5 ans, le scénario est élargi au plan ORSEC avec de nombreuses victimes et une implication opérationnelle de la préfecture.



LA MODERNISATION DU TUNNEL DE FOIX

Après 20 ans de fonctionnement, le tunnel de Foix, ouvert en 2001, fait l'objet d'une démarche de modernisation de ses équipements.

Les années 2022-2023 ont notamment été marquées par la rénovation des moteurs de ventilation, le renouvellement des caméras de détection automatique d'incident et du système vidéo, la mise en sécurité du réseau informatique du poste de supervision 24h/24 du tunnel, ainsi que le remplacement de nombreux petits équipements (automates, capteurs atmosphériques, luminance-mètres, etc.).

Une opération de rénovation des équipements de fermeture du tunnel a également été engagée, ainsi que des études préalables de rénovation de la gestion technique centralisée, du système d'éclairage, et de la radio.

La modernisation du tunnel de Foix

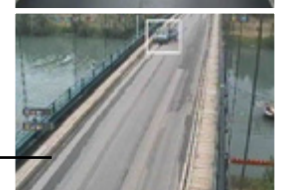
QUALITÉ D'IMAGE SUPÉRIEURE



DÉTECTION AUTOMATIQUE D'INCIDENTS



ADAPTÉE AUX CONDITIONS DIFFICILES



PRENDRE EN COMPTE LE DEVELOPPEMENT DURABLE

PRENDRE EN COMPTE LA BIODIVERSITÉ DANS LES MISSIONS D'ENTRETIEN

La DIRSO prend en compte les enjeux de biodiversité dans ses pratiques d'entretien. A titre d'exemples, elle pratique un fauchage différencié afin de préserver la biodiversité : très régulier en bordure de voie pour la sécurité des usagers, l'entretien est annuel, voire pluriannuel, dans les zones plus éloignées. En 2022, elle n'a utilisé que 2 litres de produits phytosanitaires afin de traiter des repousses de ligneux dans des zones difficiles. Pour lutter contre l'ambrosie, qui est une plante invasive très allergisante, les agents sont formés à reconnaître la plante afin de la cartographier et d'intervenir pour limiter son expansion. Enfin, les travaux sur les ouvrages d'art veillent à préserver l'habitat des chauves-souris (en maintenant les cavités ou en implantant des abris) et sont programmés en tenant compte du cycle annuel de ces animaux.



ENTRETIEN DES CHAUSSÉES EN ÉCONOMISANT LES RESSOURCES

Les revêtements des chaussées dégradées sont fraisés et remplacés par de nouveaux enrobés constitués d'un mélange de sable, de gravillons et de bitume chauffés.

Pour en réduire l'impact environnemental, la DIRSO recycle 25 % de composants issus des anciennes chaussées, utilise des enrobés dits « tièdes », (à 150° au lieu de 180°, ce qui réduit la consommation d'énergie) et prend en compte les distances entre usines de fabrication et chantiers de mise en œuvre lors de la sélection des entreprises, pour réduire l'impact des transports.

ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES IMPACTS DES PROJETS

La DIRSO veille à appliquer les principes : éviter, réduire et compenser les impacts, lors de ses projets d'entretien ou d'amélioration du réseau.

A titre d'exemple, afin de réduire les phénomènes de congères sur la RN22, la DIRSO étudie l'implantation de pare-congères, en concertation avec le Parc Naturel Régional et le groupement pastoral concerné afin de préserver les itinéraires des troupeaux. Les boisements envisagés comme ouvrages de protection seront compensés par des zones de végétation rase, favorables à l'accueil de la perdrix grise notamment.

RÉDUIRE LA CONSOMMATION ÉLECTRIQUE DES TUNNELS

La consommation des équipements de sécurité des tunnels constitue une part prépondérante de la consommation électrique totale de la DIRSO. Ainsi, le plan de sobriété énergétique de la DIRSO prévoit-il un suivi et des actions de réduction de la consommation électrique des tunnels. Ont déjà été réalisés, l'ajustement des modalités d'activation de la ventilation sanitaire et la rénovation de l'ensemble des moteurs de ventilation du tunnel de Foix.

De ce fait, la consommation a déjà pu être réduite de 30 %.

Sont encore prévus, le remplacement par des LED de tout le dispositif d'éclairage du tunnel de Foix et de l'éclairage de renforcement du tunnel de Saint-Béat-Lez.



TERRITOIRE OUEST

LA MISE EN SERVICE DE LA DÉVIATION DE GIMONT

Annoncée par le 1^{er} Ministre, la déviation de Gimont a été mise en service en février 2022.

Les 10 km créés ont permis de désengorger la RN124 et les bouchons récurrents de Gimont. Cette déviation permet de gagner 10 minutes sur l'itinéraire Auch – Toulouse.

Sous maîtrises d'ouvrage de la DREAL et d'œuvre de la DIRSO, le coût total de cette déviation s'élève à 107 M€, financé par le CPER. Les travaux se poursuivent avec la plantation de plus de 10 000 arbres.

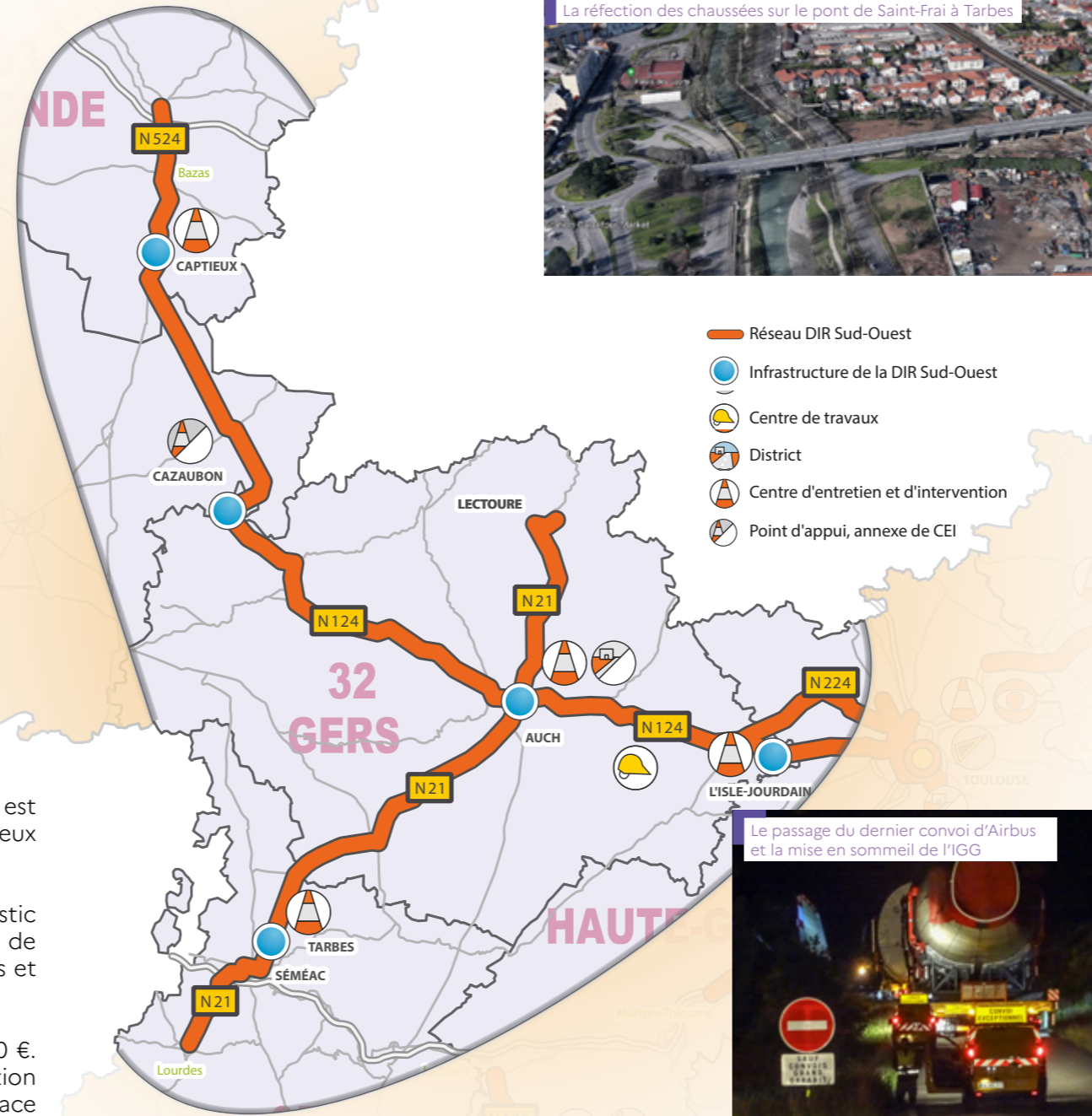


LA RÉFECTION DES TALUS DE MIÉLAN

Située au sud du département du Gers sur la RN21, la « côte de Miélan » est fréquemment la scène de mouvements de terrains, typiques des sols argileux locaux.

En 2020, suite à des premiers désordres significatifs, un diagnostic géotechnique avait identifié 11 secteurs à traiter. Depuis 2020, plus de 500 000 € ont été investis en études et travaux afin de stabiliser les talus et pérenniser l'infrastructure.

En 2023, trois nouvelles zones ont été traitées pour un coût de 223 000 €. Après un débroussaillage, un reprofilage des talus a été réalisé avec réduction de la pente, puis réalisation d'éperons drainants, et enfin la mise en place d'une toile coco avec ensemencement afin de limiter l'érosion de surface.



LA RÉFECTION DES CHAUSSÉES SUR LE PONT DE SAINT-FRAI À TARBES

En 2023, la DIRSO a réalisé des travaux de renouvellement des chaussées de la RN21 sur le pont de Saint-Frai à Tarbes. Cet ouvrage comportant 18 travées, d'une longueur totale de 320m, permet à la RN21 de franchir l'Adour, la voie ferrée Toulouse-Hendaye, une route départementale et plusieurs voies communales.

Cette opération, réalisée avec succès, s'est avérée complexe en raison des contraintes liées au maintien de la circulation très dense dans ce secteur de l'agglomération tarbaise et des mesures vibratoires qui ont été réalisées, à la demande de la SNCF, pendant les travaux au dessus de la voie ferrée, afin de s'assurer de l'absence d'impact sur les installations ferroviaires.

LE PASSAGE DU DERNIER CONVOI D'AIRBUS ET LA MISE EN SOMMEIL DE L'IGG

Après 300 convois de pièces d'avions Airbus A380 depuis 2005, le dernier passage d'un convoi de pièces du Béluga XL sur l'Itinéraire à Grand Gabarit (225 km entre Langon et Cornebarrieu) a eu lieu durant la nuit du 14 novembre 2022, sous escorte de la gendarmerie et avec l'assistance opérationnelle du PC de CIGT de Toulouse pour la gestion du trafic et l'information des usagers.

Depuis cette date, le dispositif de gestion de l'IGG a été mis en sommeil en vue de son éventuelle réactivation dans le futur.

TERRITOIRE EST

LA MISE EN SERVICE DE LA DÉVIATION DE BARAQUEVILLE

Sous maîtrises d'ouvrage de la DREAL et d'œuvre de la DIRSO, les 14 km de la déviation de Baraqueville ont été mis en service en 2022, après une première section finalisée en 2019.

La topographie des lieux, très vallonnée, les sols humides et composés de gneiss et de schistes ont nécessité des mouvements importants de matériaux pour constituer une structure durable.

La prise en compte de l'environnement a été au cœur du projet et du chantier pour permettre une intégration optimale de la nouvelle route dans le paysage et le territoire.

Les travaux se poursuivent avec la mise en place de plantations et la création d'une aire de repos.

LES TRAVAUX DE SÉCURISATION ET DE FLUIDIFICATION DE LA RN88 À L'EST D'ALBI

Après la réalisation de mesures environnementales dans le ruisseau du Coules, les travaux, situés dans le secteur de l'Arquipeyre, ont débuté en 2021 avec la démolition d'un bâtiment, la mise à double sens de la RD90 et le dévoiement des réseaux.

Ils se sont poursuivis par la création d'un nouveau giratoire, côté Albi, et la création d'une bretelle d'entrée sur la RN88 depuis la zone commerciale, côté Lescure, avec des voies vertes, des trottoirs et des traversées piétonnes pour améliorer les mobilités douces.

En 2023, 300 mètres de RN88 ont été mis à 2x2 voies pour réduire les congestions et améliorer la sécurité.

Cette opération, sous maîtrises d'ouvrage et d'œuvre de la DIRSO, a été financée par le CPER pour un montant de 4,8 M€.

Réseau DIR Sud-Ouest

Infrastructure de la DIR Sud-Ouest

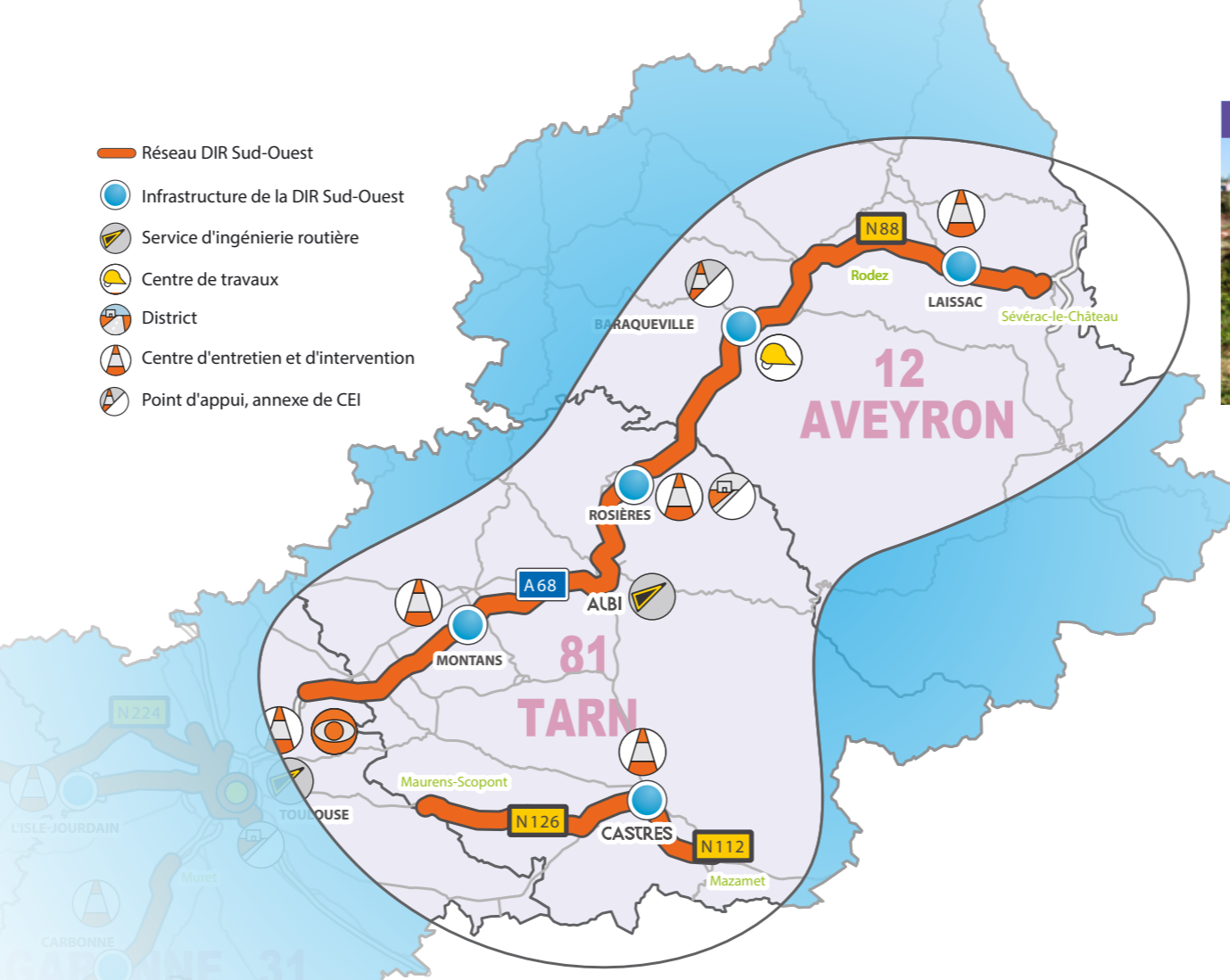
Service d'ingénierie routière

Centre de travaux

District

Centre d'entretien et d'intervention

Point d'appui, annexe de CEI



Les travaux de sécurisation et de fluidification de la RN88 à l'est d'Albi



La mise en service du schunt de la Gineste

LA MISE EN SERVICE DU SCHUNT DE LA GINESTE

Les solutions de grande déviation ne répondant pas aux besoins de l'agglomération Ruthénoise, un projet de dénivellation des 3 carrefours giratoires de la rocade est en cours d'études. En attendant l'aboutissement des études et la suppression de l'ouvrage SNCF à l'entrée Ouest de Rodez, une bretelle provisoire de l'échangeur de St Félix, nommée schunt de la Gineste, a été réalisée. Celle-ci permet de relier la RD840 et la RN88 dans le sens Rodez-Albi. Le raccordement de la nouvelle voie sur une partie de RN88 en courbe et maintenue sous circulation, a nécessité des travaux multi-séquencés. La mise en service est prévue fin 2023 avant son transfert au département de l'Aveyron.

Sous maîtrises d'ouvrage de la DREAL et d'œuvre de la DIRSO, l'opération est financée par le CPER pour un coût de 4 M€.

LA RÉFECTION DU TERRE-PLEIN CENTRAL DE L'A68

Initiée en 2016, l'opération de réfection du terre-plein central (TPC) de l'A68 a pour but d'assurer de meilleures conditions de sécurité pour les agents et pour les usagers, car elle limite les travaux d'entretien et de réparation du TPC.

Elle s'est achevée fin d'année 2023 avec la réalisation de la dernière section. Au total, 42,5 km ont donc été traités en préservant 50 % du linéaire en espaces enherbés.



La réfection du terre-plein central de l'A68

TERRITOIRE CENTRE

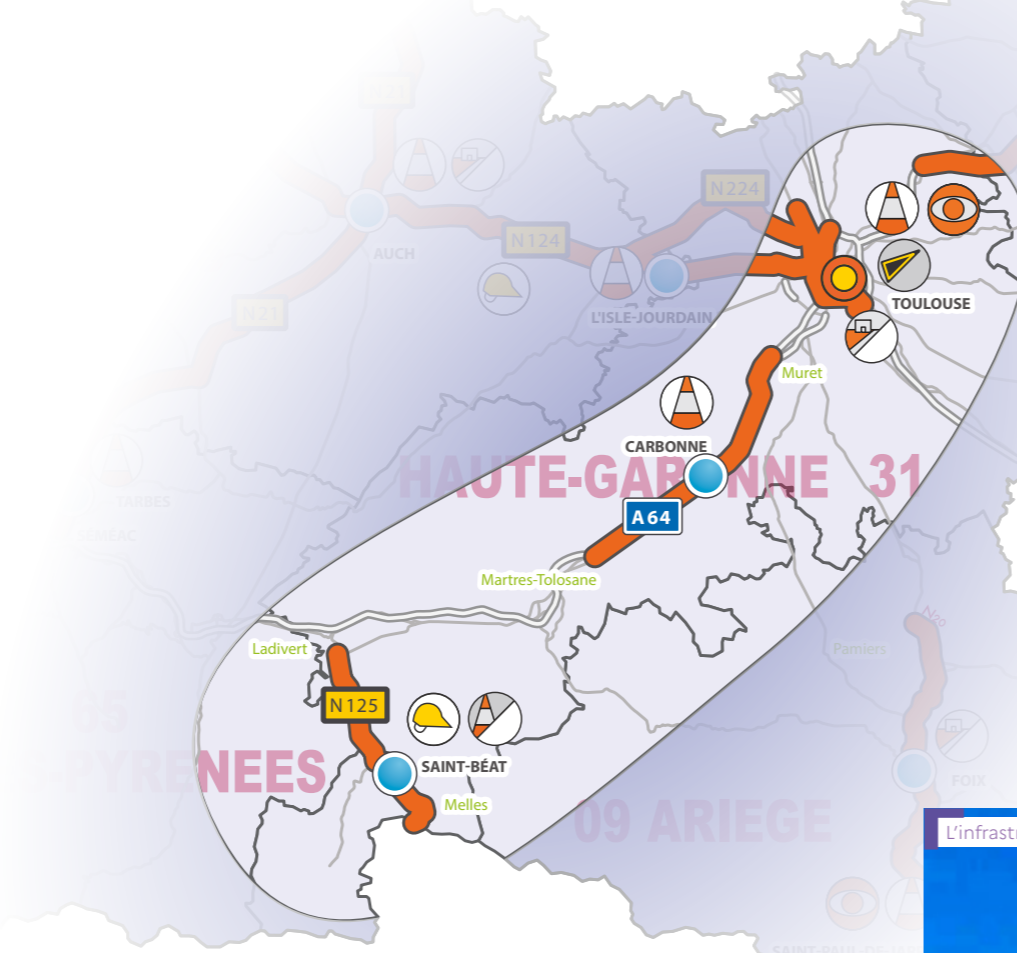
LA RÉPARATION DU PONT DE L'ÉCHANGEUR DE LAFFITE-VIGORDANE SUR L'A64

En 2023, la DIRSO a réalisé une opération d'entretien spécialisé complexe du pont de l'échangeur n°27 de Lafitte-Vigordane sur l'A64. L'opération consistait à changer les appareils d'appui de l'ouvrage.

L'imposant tablier du pont enjambant l'A64, a été soulevé afin de libérer les appareils d'appui. Le levage assisté par ordinateur a été effectué au moyen de 26 vérins capables de lever 160 tonnes chacun. Une fois le tablier levé, les appareils d'appui en élastomère ont pu être changés et les bossages d'appui, sur lesquels ils reposent, réparés. Les opérations de vérinage, puis de dévérinage du tablier se sont passées lors de nuits de coupure de l'autoroute, afin de limiter la gêne aux usagers.



La réparation du pont de l'échangeur de Lafitte-Vigordane sur l'A64



- Réseau DIR Sud-Ouest
- Siège de la DIR Sud-Ouest
- Infrastructure de la DIR Sud-Ouest
- Service d'ingénierie routière
- Centre de travaux
- Centre d'ingénierie et de gestion du trafic
- District
- Centre d'entretien et d'intervention
- Point d'appui, annexe de CEI

LA VÉGÉTALISATION DES MURS DU PÉRIPHÉRIQUE TOULOUSAIN

Après avoir concentré les opérations de gestion des tags sur le périphérique toulousain par remise en peinture des écrans tagués, un plan de gestion des tags a été établi reposant sur diverses opérations :

- Plantation d'arbres ou de haies dans les espaces verts devant les écrans ;
- Plantation de végétaux grimpants sur des treillis ;
- Pose de grillage anti-tags ;
- Réalisation d'une fresque à Ponts-Jumeaux en collaboration avec la mairie de Toulouse.

Ces actions, dont l'efficacité a été étudiée, continuent de se déployer sur le réseau.



La végétalisation des murs du périphérique toulousain



L'infrastructure digitale de demain

L'INFRASTRUCTURE DIGITALE DE DEMAIN

La DIRSO participe au projet européen InDiD (Infrastructure Digitale de Demain) qui vise à améliorer la sécurité routière et permettre une gestion coopérative du trafic par l'échange automatique d'informations entre les véhicules connectés (freinage brutal, patinage...) et l'infrastructure.

Elle a installé 18 unités de bord de route sur l'A64, les autoroutes A620, A621, A624 et la RN124. Ces boîtiers communiqueront (dans les deux sens) aussi bien avec les véhicules des usagers qu'avec les véhicules d'intervention de la DIRSO, lorsque ceux-ci seront équipés d'unités embarquées, lors de la seconde phase de déploiement prévue mi-2024. In fine, ce dispositif alimentera en temps réel le PC de CIGT de Toulouse et l'application mobile gratuite d'information routière COOPITS lancée par le ministère en avril 2023.



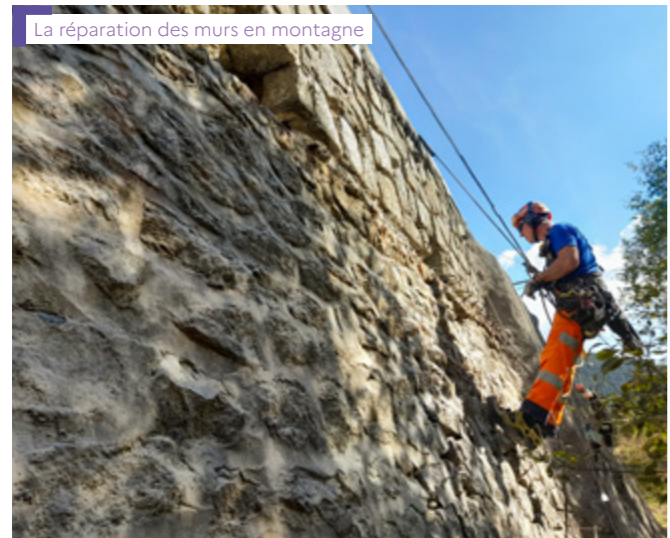
TERRITOIRE SUD

LE CONFORTEMENT D'URGENCE DE LA PAROI D4

La paroi D4, est située sur la RN20 à Foix, après le tunnel en direction de Toulouse. Un projet de réparation de cet ouvrage vieillissant est mené par la DIRSO.

Cependant, une aggravation des fissures constatée fin 2022 a conduit à la réalisation de plusieurs actions en urgence en 2023 pour assurer la sécurité des usagers et la continuité de la route. Il a été procédé à la neutralisation de la voie la plus proche de la paroi, puis à des travaux d'ancrage (environ 100 clous et croix de Saint-André) et de reprise de l'assainissement.

Ces travaux ont été réalisés entre juillet et octobre, pour un montant de 520 000 €.



La réparation des murs en montagne



LA RÉPARATION DES MURS EN MONTAGNE

Ces deux dernières années ont été marquées par le renforcement de nombreux murs de soutènement sur la RN320.

Ces murs ont fait l'objet de nombreuses réparations alternant parois clouées ou béton projeté avec la nécessité d'améliorer l'assainissement de la chaussée et le drainage de ces ouvrages. Au total, une dizaine d'ouvrages se sont ainsi vu redonner une belle durée de vie, pour un investissement de 2,5M€.

LE REMPLACEMENT DE CHAUSSÉES AMIANTÉES SUR LA RN 116

La structure de chaussée de la RN 116, au niveau de la commune de Vinça, comportait des matériaux amiantés. Lors du renouvellement de la couche de roulement, en juin 2023, la DIRSO a décidé de remplacer la totalité de ces matériaux. Elle a eu recours à une entreprise spécialisée et habilitée pour réaliser ces travaux, en assurant la sécurité des travailleurs et des riverains, pour un coût de 1 637 000 €. Compte-tenu du trafic important sur cet axe, le chantier s'est déroulé de nuit. Les matériaux amiantés ont été évacués vers un centre de traitement agréé.



Le remplacement de chaussées amiantées sur la RN 116 à Vinça

LA RÉPARATION DES PONTS PUIG ET DE L'ESTOURADOU BAS

Dans la continuité des nombreuses opérations de réparation des ouvrages d'art sur la RN320, démarrées il y a quelques années, la démolition et la reconstruction du pont de Puig, opération inscrite au plan de relance, a été un challenge technique, dans un laps de temps serré de 6 mois pour un coût de 2,5M€. Quelques kilomètres plus loin, l'indispensable mise à niveau des dispositifs de retenue et les confortements du pont sur l'Estouradou-Bas, ont aussi permis d'améliorer la sécurité des usagers pour 900K€.



La réparation du pont Puig

- Réseau DIR Sud-Ouest
- Infrastructure de la DIR Sud-Ouest
- Service d'ingénierie routière
- Centre de travaux
- Centre d'ingénierie et de gestion du trafic
- District
- Antenne de district
- Centre d'entretien et d'intervention
- Point d'appui, annexe de CEI

LA DECENTRALISATION DE PORTIONS DE ROUTES NATIONALES

LA DÉCENTRALISATION DE PORTIONS DE ROUTES

La loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant différentes mesures de simplification de l'action publique locale (dite loi 3DS) prévoit la possibilité pour les métropoles et départements de se voir transférer des portions du réseau routier national et pour les régions de gérer de manière expérimentale des portions du réseau routier national.

Dans ce cadre, les départements de l'Aveyron, de la Haute-Garonne, du Gers et des Pyrénées-Orientales ont demandé le transfert de portions des routes nationales 88, 116, 124, 224 et 524 (voir carte en page 28).

Ce transfert intervient au 1^{er} janvier 2024, les routes concernées devenant des routes départementales. Il s'accompagne d'une compensation financière correspondant à la moyenne (sur 5 ans pour les investissements et sur 3 ans pour le fonctionnement) des dépenses réalisées par l'État pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier national.

Il s'accompagne également de la mise à disposition, puis du transfert, des parties de services de l'État consacrés à l'entretien et l'exploitation du réseau concerné, en distinguant les agents à temps plein, qui sont mis à disposition puis transférés, des agents qui ne travaillent que partiellement pour les routes transférées. Dans ce cas, les agents ne sont pas transférés, mais les collectivités sont compensées de la masse salariale correspondante.

Concrètement, le transfert sera effectué en 3 temps :

- mise à disposition globale de la DIRSO à compter du 1^{er} janvier 2024 (le temps que les conventions fixant les effectifs transférés soient signées, ce qui nécessite de connaître exactement les effectifs présents au 31 décembre) ;
- mise à disposition des parties de service qui ont vocation à être transférées à compter de la fin de la période critique de viabilité hivernale (2 avril dans le cas général et 2 mai pour les Pyrénées-Orientales) ;
- transfert complet des parties de service, qui sont alors intégrés dans les services des départements, une fois le décret de transfert entré en vigueur (probablement au 1^{er} janvier 2025).

Des conventions entre l'État et chaque département vont organiser cette période transitoire avec l'objectif que les transferts se déroulent dans les meilleures conditions, sans impact négatif pour les usagers.



L'EXPÉRIMENTATION DE GESTION DE ROUTES NATIONALES

La loi 3DS offre la possibilité de conférer aux régions à titre expérimental et pour une durée de 8 ans une compétence pour aménager, entretenir et exploiter les routes nationales.

Cette expérimentation s'accompagne :

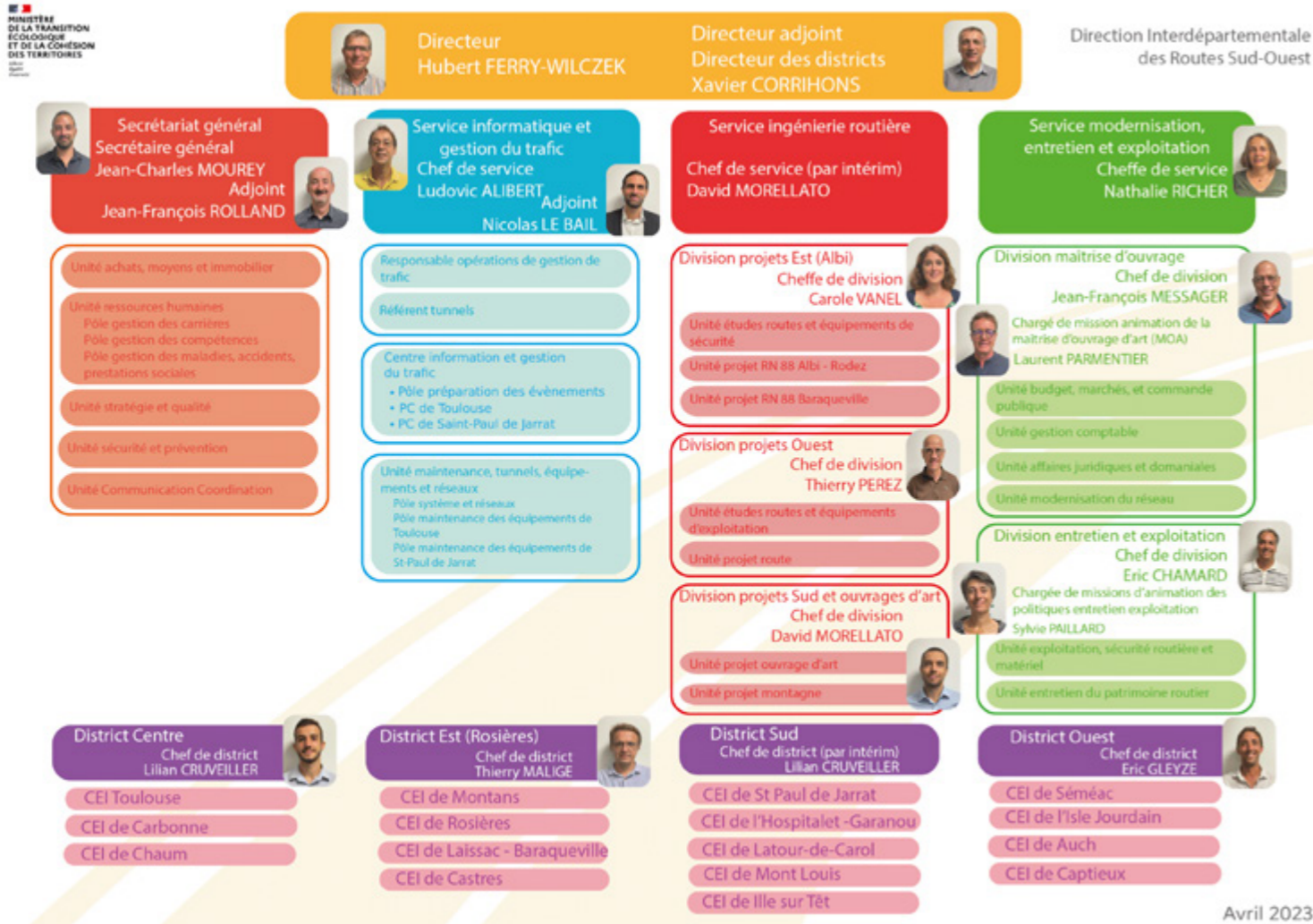
- d'une mise à disposition des routes concernées, qui restent des routes nationales ;
- de la compensation des charges de fonctionnement et d'investissement (comme en cas de transfert) ;
- d'une mise à disposition des parties de services (DIR et DREAL) qui participent à l'exercice des compétences en matière d'aménagement, de gestion, d'entretien et d'exploitation » des routes concernées.

Elle fait l'objet d'une convention.

La Région Occitanie, comme les régions Grand-Est et Auvergne-Rhône-Alpes, a candidaté pour expérimenter cette gestion pour l'autoroute A68 et les routes nationales 88, 125, 20, 320 et 22.

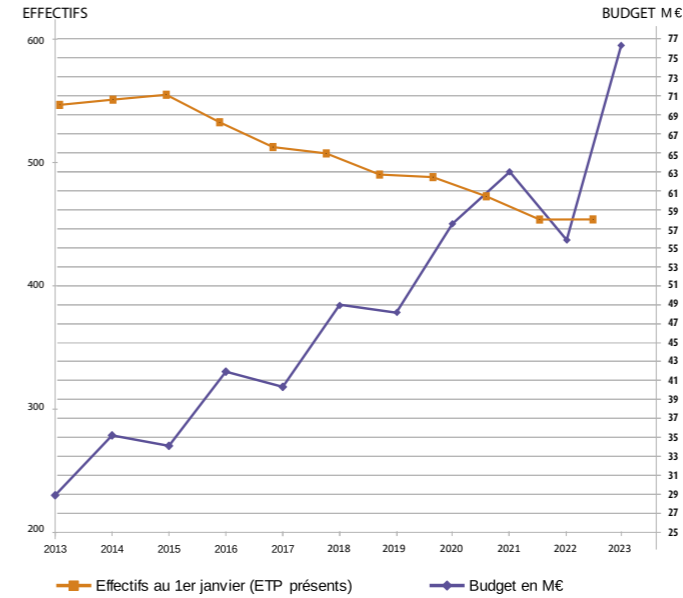
Un projet de convention a été élaboré, qui devra faire l'objet d'une délibération du Conseil régional. L'expérimentation est prévue du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029.

ORGANIGRAMME

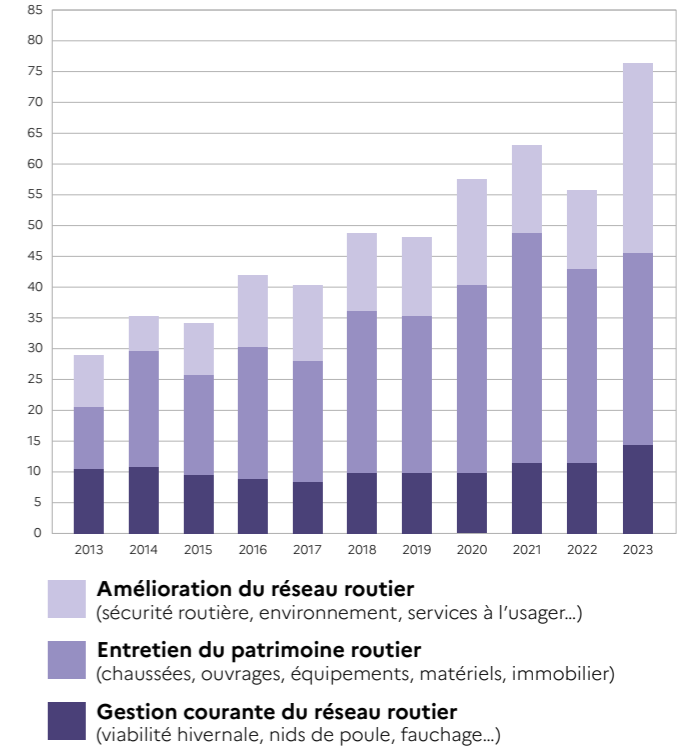


BUDGET - EFFECTIFS

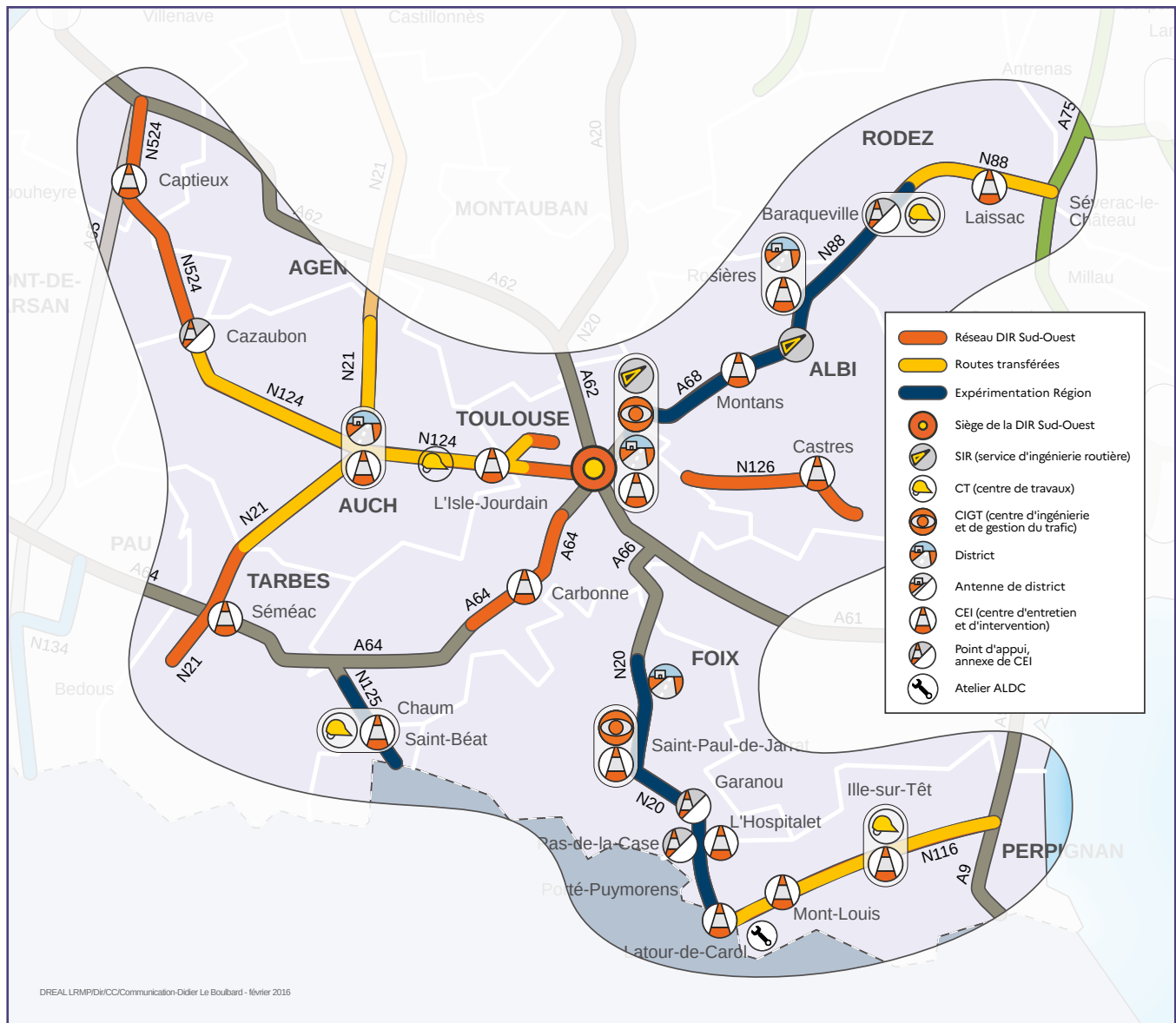
EVOLUTION DES EFFECTIFS ET DU BUDGET



EVOLUTION DU BUDGET



LE RÉSEAU DE LA DIR SUD-OUEST



DREAL LRMP/Di/CC/Communication-Didier Le Boubaud - février 2016

Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest

155, Avenue des Arènes Romaines
31300 Toulouse

Tél. 33 (0)5 61 58 59 70 | Fax. 33 (0)5 61 58 62 01

E-mail dir-sud-ouest@developpement-durable.gouv.fr

www.dir-sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr