

# DIR Sud-Ouest

Faits marquants 2020-2021



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
OCCITANIE



Direction interdépartementale des Routes Sud-Ouest

[www.dir.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr) – [www.dirso.fr](http://www.dirso.fr)

# Édito

## du directeur



L'année 2020 aura été une année « extraordinaire » pour la DIRSO avec bien sûr la crise du COVID-19, qui a conduit à mettre en place de nombreuses procédures pour assurer la sécurité de nos agents dans leurs nombreuses missions, mais aussi avec la tempête Gloria (voir pages 8 et 9) qui a provoqué d'importants dégâts sur la RN 116 qu'il a fallu réparer, ce qui a représenté 10 M€ de travaux d'urgence.

L'année 2021 est également une année de très forte activité du point de vue de l'entretien du réseau avec 58,2 M€ de budget et de nombreuses réalisations.

Or, la DIRSO est confrontée depuis 2014 à une réduction de ses effectifs de 17%, alors que, dans le même temps, le budget d'exploitation et d'entretien du réseau de la DIRSO est passé de 28,9, en 2013, à 63,1 millions d'euros, en 2020 (voir page 23). Si on s'intéresse aux dépenses d'entretien du patrimoine et d'amélioration du réseau, les travaux ont été multipliés par 2,8, passant sur la même période de 18,4 à 51,7 millions d'euros.

Cela se traduit par une amélioration du réseau, dont nous pouvons nous réjouir, mais aussi par une mise en tension des équipes, qui 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 (déviations de Baraqueville et de Gimont, mise à 2x3 voies du périphérique toulousain...).

Je vous souhaite une agréable lecture de ce rapport d'activité qui présente 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, en déployant les équipements, les techniques et les procédures, pour assurer les meilleures conditions possibles de sécurité et de fluidité aux usagers ;
- **Entretenir** le réseau routier pour garantir sa pérennité et sa viabilité, dans les meilleures conditions de sécurité et de confort ;
- **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 ; cette mission inclut la direction des études et travaux des opérations de modernisation du réseau pilotées par la DREAL.

La DIRSO, dont le siège est implanté à Toulouse, est placée sous l'autorité du préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne, préfet coordonnateur des itinéraires routiers.



# Assurer la continuité du service



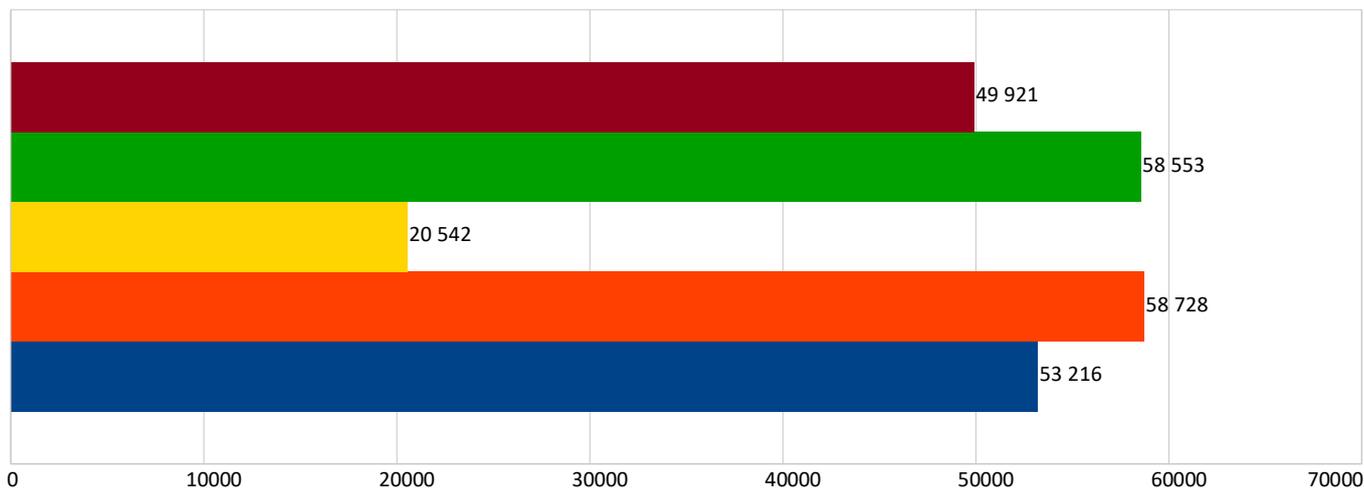
## La continuité des activités a été assurée pendant la crise du COVID-19

Suite aux annonces du Président de la République et du Gouvernement, la DIRSO a activé, le 17 mars 2020, son plan de continuité des activités, qui vise à garantir le maintien de ses activités essentielles au bon fonctionnement du réseau routier national.

Une fois mises en place les procédures permettant d'assurer la protection des agents et intervenants extérieurs, la DIRSO a pu reprendre rapidement l'ensemble de ses activités et le plan de continuité des activités a pu être désactivé dès le 6 mai 2020.

A noter en particulier le chantier de réparation de la RN 116 (voir page 9), qui n'a été arrêté que 9 jours et a pu reprendre avant même l'adoption du guide professionnel du BTP sur la gestion du risque COVID-19.





■ Trafic Moyen Journalier 2ème confinement 
 ■ Trafic Moyen Journalier Couvre feu 
 ■ Trafic Moyen Journalier 1er confinement 
 ■ Avant le confinement 
 ■ Trafic Moyen Journalier Annuel 2019

▲ *Évolution du trafic pendant le confinement - Exemple de la Rocade Albi*

## Organisation des astreintes et de la gestion de crise

La DIRSO est organisée pour assurer en permanence ses missions d'exploitation de son réseau et de participation à la gestion des crises routières sous l'autorité préfectorale.

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

Les PC du centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) fonctionnent en 3x8. Ils recueillent et diffusent 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.

# Prendre en compte les risques naturels

## La Viabilité Hivernale du district Sud

Les centres d'entretien et d'intervention (CEI) du district Sud gèrent 161 km de routes bidirectionnelles, dont la majeure partie est située en montagne. 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 à 2080m. Ces routes sont particulièrement exposées aux intempéries hivernales et aux aléas avalancheux et congères.

49 agents et 23 engins de déneigement assurent le déneigement dans ce secteur. Ils ont réalisé un total de 11 000 heures de déneigement en 2020.



## La gestion du risque avalancheux

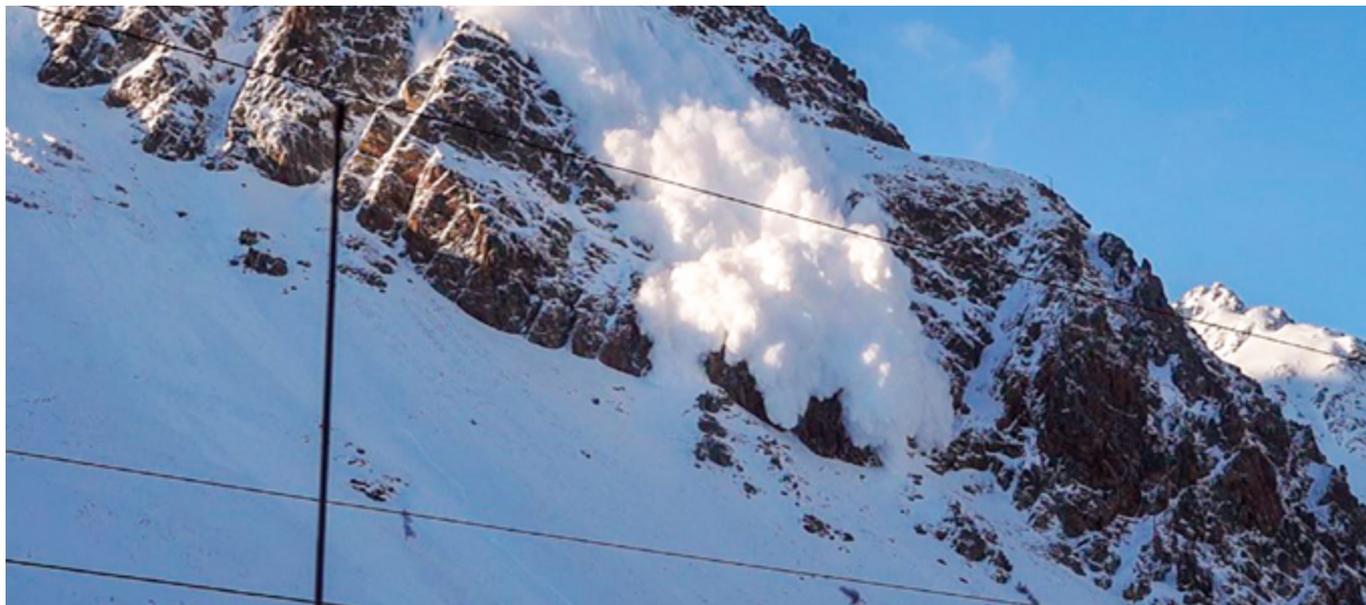
Afin de prévenir les avalanches qui peuvent affecter la sécurité de la route, la DIRSO déclenche régulièrement des avalanches dans des conditions sécurisées (avec fermeture de la route) avec des dispositifs utilisant des explosifs (CATEX) ou du gaz explosif (GAZEX). Pour ce faire, la DIRSO s'appuie sur les compétences du service de restauration des terrains en montagne (RTM), qui assure une mission d'expertise visant à prévoir de manière localisée le risque avalancheux.

A la demande de la DIRSO, le RTM a produit une analyse historique des avalanches.

Au regard de cette étude, la DIRSO a décidé de remplacer le CATEX de l'Hospitalet par des GAZEX avant l'hiver 2022-2023.

Ces nouveaux systèmes de déclenchement permettront de gérer la partie sommitale des couloirs d'avalanche, tandis que la construction du paravalanche de l'Hospitalet 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.





## Amélioration de la viabilité de l'accès à l'Andorre

L'Accord franco-andorran concernant l'amélioration de la viabilité des routes nationales prévoit le financement d'études et de travaux à hauteur de 21M€.

Le programme (ensemble des caractéristiques techniques) de la galerie paravalanche du couloir H2 a été validé en novembre 2019. La DIRSO a recruté en novembre 2020 le maître d'oeuvre de l'opération et pilote les études de projet qu'il réalise. La livraison du paravalanche est prévue à l'automne 2025.

Appuyée par son maître d'oeuvre RTM, la DIRSO a en outre supervisé le déploiement des paravalanches sur 3 couloirs d'avalanches identifiées (H19-H20-H22), en complément des travaux déjà réalisés dans le cadre du programme SAPYRA.

La prise en charge des usagers de l'itinéraire Tarascon-Andorre en hiver nécessite la création d'aires de chaînage à proximité de la route nationale. Une analyse multicritères a permis de prioriser 6 sites de chaînage et 3 sites de déchaînage. Après l'aire d'Ax-les-Thermes, aménagée en 2019, l'aire de l'Hospitalet-près-L'Andorre a été réalisée en 2020 et les travaux de celle de Merens les Vals sont engagés à l'automne 2021.

Afin d'éviter la formation de congères sur l'itinéraire, des études de conception de dispositifs pare-congères ont été confiées à RTM. Les études environnementales liées ont été lancées en parallèle.

Des dispositifs d'instrumentation (mesures de vent, de hauteur de neige, webcam), destinés à améliorer la connaissance et les prévisions météo sont mis en œuvre en 2021.

En 2020, le secteur de Tarascon-sur-Ariège a été équipé en pare-chute de blocs et une première phase d'équipement a été réalisée dans les gorges de Mérens.

# Prendre en compte les risques naturels

## La tempête Gloria et ses conséquences pour la RN 116

Les routes nationales situées en secteur de montagne sont largement exposées aux risques naturels :

- chutes de blocs ;
- crues torrentielles et coulées de boues ;
- glissements et mouvements de terrain.

Du 20 au 23 janvier 2020, les Pyrénées Orientales ont subi le passage de la tempête Gloria. L'équivalent de 4 à 5 mois de pluies est tombé en 72 heures provoquant des crues exceptionnelles, des chutes de blocs et des mouvements de terrain.

De nombreux événements ont affecté la RN 116 sur une trentaine de kilomètres. Elle a dû être fermée à la circulation et les travaux de déblaiement et de sécurisation ont été immédiatement engagés.

Après quelques jours de mobilisation de moyens importants, une réouverture en alternat a été possible le 28 janvier et une réouverture totale était envisagée le 3 février. Mais c'était sans compter sur le glissement de terrain du Pallat.

Les travaux de sécurisation des chutes de blocs occasionnées par la tempête pris en charge par la DIRSO représentent un montant de 1,6 M€.

## La destruction des Seuils de Millas et du Soler

Lors de l'élargissement de la RN 116 dans les années 1990, 7 seuils ont été renforcés ou créés sur la rivière Têt afin de protéger le soutènement de la route.

Suite à la tempête Gloria du 21 janvier 2020, deux de ces seuils (Soler et Millas), ainsi qu'une partie des soutènements de la route, ont été fortement dégradés.

Le travail de diagnostic, que la DIRSO a confié conjointement à RTM et Egis, a permis de prioriser plusieurs zones de travaux à réaliser en urgence.

Sous la maîtrise d'ouvrage de la DIRSO, le groupement d'entreprise Buésà/DASE TP a réalisé une première tranche de travaux de mi-août 2020 à début 2021, pour un montant de 4 M€. Une seconde tranche de travaux a été réalisée à l'étiage 2021 pour un montant de 1 M€.

Par ailleurs, une étude globale de réaménagement de la rivière Têt, portée par le syndicat de bassin de la Têt, viendra interroger les différents enjeux (environnement, nappes, irrigation, route) et proposer un scénario de réaménagement global.



## La reconstruction de la RN 116 suite au glissement de terrain du Pallat

Le 2 février, une déformation de la chaussée a été observée, qui a rapidement évolué en un soulèvement de la chaussée (1 m le 4 février).

Après diagnostic par le CEREMA et les bureaux d'études, il est rapidement apparu que ce soulèvement était dû à la mise en charge hydrostatique du versant, occasionnée par les fortes intempéries depuis un déversement massif d'eau par un canal d'irrigation rompu.

Compte tenu des volumes mobilisés, il a fallu attendre la stabilisation de la zone (le 20 février) pour démarrer les travaux de sécurisation contre les chutes de blocs.

La groupement NGE-Fondations et Buesa a été mandaté par la DIRSO, selon la procédure d'urgence impérieuse, pour définir plus précisément les travaux et les engager dès la sécurisation du secteur contre les chutes de blocs, le 5 mars.

La circulation a pu être rétablie en alternat le 19 mai après midi et le chantier s'est poursuivi par l'amélioration de la stabilité du talus amont et drainage profond jusqu'au 8 juillet, date à laquelle la circulation a pu être rétablie en bidirectionnel.

Le montant des travaux s'élève à 4,6 M€, intégralement financés par l'État.

Le diagnostic géotechnique réalisé par GEOLITHE confirme que le versant reste potentiellement instable et très sensible aux apports d'eau. Aussi, la DIRSO a mis en place un protocole de suivi pour déceler au plus tôt une éventuelle réactivation du glissement et a engagé des études en vue de définir les éventuels travaux complémentaires de confortement de la zone.

# Répondre aux enjeux de sécurité des agents



## Des agents très exposés

Si la crise sanitaire a pu avoir pour conséquence une réduction du trafic, les risques auxquels sont soumis les agents des DIR n'ont néanmoins pas disparu. La statistique affiche une tendance à la baisse, mais on dénombre pourtant sur l'année 2020 un total de 101 accidents impliquant véhicules et/ou agents en intervention sur l'ensemble des DIR, occasionnant 13 blessés et un décès.

La DIRSO n'a heureusement pas eu d'accident corporel à déplorer, mais encore 3 accidents matériels, endommageant 3 camions et détruisant leurs remorques lumineuses.

## 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 au sein du CHSCT et de ses commissions : 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...

L'activité de l'année 2020 a bien entendu été fortement axée sur la prévention de la transmission du COVID-19.

Son « système de management de la santé et de la sécurité au travail » vient d'obtenir le renouvellement de sa certification ISO 45001, ce qui reconnaît les progrès accomplis et impose de poursuivre les efforts.

# La gestion du risque COVID-19

La déclaration soudaine de la crise sanitaire a nécessité une mobilisation rapide pour identifier les risques liés aux situations de travail et de vie collective, et définir les modalités d'intervention, les moyens de protection ou les gestes nécessaires pour garantir au maximum la sécurité de l'ensemble des agents. Un fort investissement dans l'ensemble des services et districts a permis leur mise en œuvre, permettant la poursuite de l'ensemble des activités, dans cette période particulière pendant laquelle la DIRSO a su gérer plusieurs chantiers avec une réactivité remarquable.



# Améliorer la circulation sur les voies rapides de Toulouse

## Études d'aménagements de capacité des voies rapides

Dans le cadre des études prospectives multimodales inscrites au contrat de plan Etat-Région (CPER) et pilotées par la DREAL, la DIRSO pilote une étude d'opportunité d'aménagements ponctuels des voies rapides visant à y limiter l'ampleur des congestions récurrentes.

Plusieurs des aménagements envisagés paraissent faisables et efficaces pour améliorer l'écoulement du trafic, notamment :

- Secteur de Sesquières : la création d'une voie d'entrecroisement sur le périphérique extérieur entre les échangeurs de Sesquières et des Minimes, et l'aménagement à 3 voies du périphérique intérieur dans la traversée de l'échangeur de Sesquières ;
- Secteur A621 : la mise à 2 voies de l'A621 dans la traversée de la bifurcation avec la RM901 ;
- Secteur de Colomiers : l'aménagement sur l'A624 de la bretelle vers la RM980 ;
- Secteur de Bordelongue : l'optimisation de l'insertion de l'A64 sur le périphérique extérieur ;
- Secteur du Palays : la mise à 2 voies du bouclage sud du périphérique entre l'A61 et l'A620 en sens intérieur.



Sur la base de ces études, l'inscription d'aménagements aux futurs CPER et contrats de plan autoroutiers est envisagée, d'abord en études complémentaires, puis en travaux.

# Études d'amélioration de la gestion du trafic

La DIRSO pilote, en concertation avec Toulouse Métropole et Vinci Autoroutes, la réalisation d'études d'amélioration de la gestion du trafic en temps réel sur les voies rapides, afin de limiter la congestion récurrente durant les heures de pointe.

Le dossier programme du schéma directeur de gestion du trafic de Toulouse, en cours de finalisation, intègre ces études et prévoit la mise en œuvre des dispositions suivantes :

- la régulation par feux des bretelles d'accès à la RN124, en direction de Toulouse, durant les heures de pointe du matin ;
- l'information des usagers, par panneaux à messages variables avant d'entrer sur le périphérique, pour leur permettre de choisir plus efficacement leurs trajets en fonction des conditions de circulation ;
- la mise en œuvre d'équipements de surveillance et de gestion du trafic sur les RM902, RM901, RM980 et sur l'extrémité de la RN124, à partir de l'échangeur de Léguevin en direction de Toulouse.

Il prévoit également des études complémentaires, particulièrement sur les parties Sud et Est du périphérique, pour tenir compte de l'évolution de la congestion des voies rapides en lien avec trois facteurs : la récente mise en service de la section à 2x3 voies entre Rangueil et Lespinet, l'instauration de la zone à faibles émissions (ZFE) dans l'agglomération de Toulouse, et l'évolution du trafic en conséquence de la crise sanitaire Covid-19.

## Un nouveau SAGT pour le CIGT

Le développement du nouveau système d'aide à la gestion du trafic du centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) de la DIRSO est en cours de finalisation. Il permettra aux opérateurs d'améliorer l'efficacité de leurs tâches d'information des usagers et de gestion du trafic. La finalisation de l'interface d'échanges avec les ASF, la migration technologique du logiciel et la définition de l'ergonomie de l'Interface Homme/Machine ont été réalisés en 2020 et la formation des opérateurs et la mise en exploitation du SAGT en 2021.



▲ Ergonomie du tableau de bord

# Le territoire Centre

## Mise à 2x3 voies du périphérique entre Rangueil et Lespinet

Initiés en janvier 2019, les travaux de mise à 2x3 voies de la section de l'A620 Empalot-Rangueil-Lespinet ont connu une étape marquante, le 8 juillet 2021 matin, avec l'ouverture à la circulation de la plateforme élargie à 3 voies du périphérique (intérieur et extérieur), clôturant une dernière phase intense d'interventions nocturnes et continues depuis la mi-mai (enrobés, signalisation et équipements).

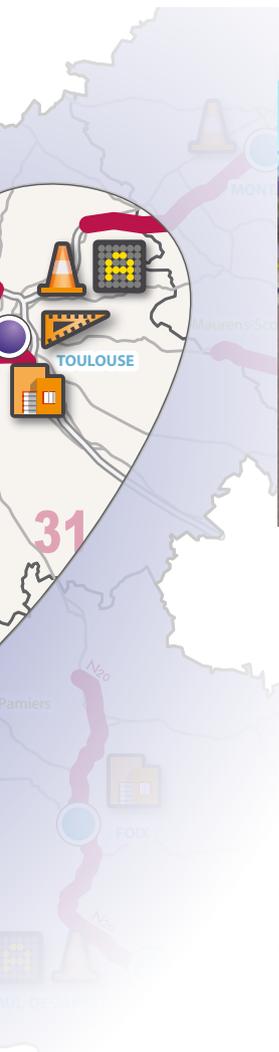
Cette nouvelle configuration tant attendue de l'infrastructure, constitue un changement radical pour les usagers sur cet axe vital de l'agglomération toulousaine en contribuant à fluidifier les conditions de circulation et à améliorer la sécurité.

Cette amélioration a été saluée par les co-financiers de l'opération : Etat, Région, Département, Toulouse Métropole, lors de l'inauguration.

Place désormais aux opérations de finitions et aux chantiers connexes (aménagement paysagers et dernier écran acoustique).



-  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 nature pour alliée

Les tags aux entrées de ville de l'agglomération toulousaine génèrent de la gêne visuelle. Pour y remédier, la DIRSO a élaboré un plan de gestion des tags, avec notamment la végétalisation des écrans acoustiques en bordure du périphérique. Il s'agit de planter des haies et des plantes grimpantes. Le déploiement massif de cette technique allie ainsi des objectifs de lutte contre les tags, à des valeurs environnementales. 2 km de murs ont ainsi été végétalisés lors de l'hiver 2020-2021 et 1,8 km le seront l'hiver 2021/2022.

## PGT « Coupure d'axe » de la Haute-Garonne

Le Plan de Gestion du Trafic (PGT), issu d'un travail collaboratif entre les différents gestionnaires routiers, coordonné par la DDT, a été approuvé le 3 juillet 2020.

La DIRSO a activement participé à la définition des déviations et des mesures de gestion de trafic à mettre en œuvre pour les événements impactant l'A64, l'A68 et la RN124.

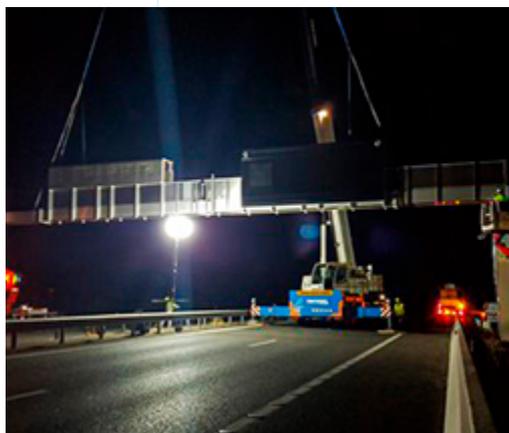
Le jalonnement de ces itinéraires, à venir, facilitera la gestion des crises routières sur ces axes.



# Le territoire Est

## Déviation de Baraqueville

La déviation de Baraqueville constitue la dernière phase de la mise à 2x2 voies de la RN 88 entre Toulouse et Rodez. Sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL et maîtrise d'œuvre de la DIRSO, elle est réalisée en 2 sections. La section Nord, longue de 7 km, a été mise en service en octobre 2019. La traversée de la ville est aujourd'hui plus sécuritaire. La section Sud est en chantier ; elle serpente dans un secteur vallonné et humide sur des terrains schisteux et gneissiques instables. L'importance des hauteurs de certains remblais (jusqu'à 25 mètres) a nécessité de purger ou de traiter la base des remblais avec de la chaux et du ciment. En 2019 et 2020, malgré un arrêt de chantier de 2 mois pour cause de crise sanitaire, ce sont 2 millions de m<sup>3</sup> de matériaux qui ont été extraits, transportés et mis en œuvre ! En 2021, les travaux portent sur l'assainissement, les structures de chaussée et les enrobés.



## Nouveaux PMV sur l'A68 et la rocade d'Albi

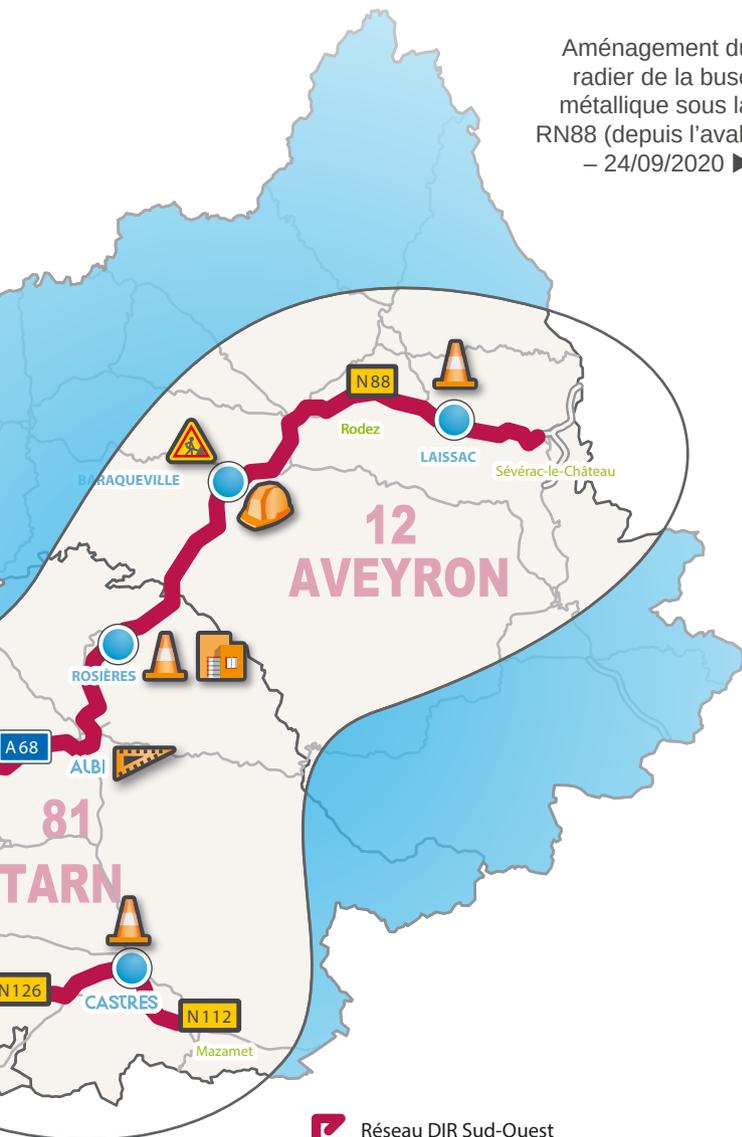
Deux nouveaux Panneaux à Messages Variables (PMV) ont été installés aux deux extrémités de l'A68 et au début de la rocade d'Albi en direction de Rodez. Activés par le centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT), ils permettent d'améliorer d'une part l'information des usagers sur les événements perturbants et les conditions de circulation, et d'autre part la sécurité des usagers et des personnels de la DIRSO en intervention.



Pré-barrages dans le lit du Coules (depuis la buse métallique vers l'aval) – 24/09/2020 ▶



Aménagement du radier de la buse métallique sous la RN88 (depuis l'aval) – 24/09/2020 ▶



- 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

## Opération de sécurisation de la RN88 à Albi et Lescure-d'Albigeois

La DIRSO a débuté l'opération par la réalisation de la mesure de compensation des impacts environnementaux des travaux. Elle consiste en l'aménagement du radier de la buse métallique située sous la RN88 et de six pré-barrages, en vue d'assurer au ruisseau, le Coules, des lames d'eau et vitesses propices à la montaison et à la dévalaison de la faune piscicole, en particulier la Vandoise. Elle a été réalisée en deux phases, à l'automne 2019 puis en septembre 2020.

Le lancement de la tant attendue phase 1 de l'opération a été entériné par décision ministérielle le 5 août 2020. Les travaux de réaménagement de l'ensemble des échanges dans le secteur de l'Arquipeyre, ont débuté le 21 juin 2021 par les travaux, délégués à la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois, de mise à double sens de la route de la Drèche, ainsi que de dévoiement des réseaux par les concessionnaires concernés, qui se poursuivront jusqu'à l'été 2022.

Les travaux sous maîtrises d'ouvrage et d'œuvre de la DIRSO débiteront, quant à eux, au printemps 2022 par la création du giratoire Bouteiller, puis par celle de la bretelle d'entrée sur la RN88 depuis la zone commerciale, puis, enfin par la mise à 2x2 voies de la RN88 sur une section d'environ 300 mètres à l'approche du giratoire de l'Arquipeyre, dont l'achèvement au printemps 2023, marquera le point final de la phase 1 de l'opération.

# Le territoire Ouest

## Déviations de Gimont

2020 aura été marquée par le lancement des grands terrassements (1,4 millions de m<sup>3</sup>) de la déviation et l'achèvement des derniers ouvrages d'art. A peine engagé, le chantier a été stoppé net lors du premier confinement. 2 mois plus tard, les ateliers de terrassement ont repris de plus belle. L'activité s'est accélérée avec l'affermissement de deux tranches optionnelles de travaux et la volonté de la DREAL, maître d'ouvrage, de réduire le planning de l'opération, conduisant l'entreprise à multiplier ses ateliers de production pour couvrir en simultanée l'intégralité des 10 km du tracé. Ces renforts de matériels ont permis à l'entreprise d'absorber les 2 mois de retards dus au COVID.

Le chantier se poursuit en 2021 sur un rythme de travail très soutenu avec un objectif de mise en service de la déviation en février 2022, comme annoncé par le Premier Ministre, le 14 mai 2021, lors de la signature du protocole d'achèvement de l'aménagement à 2x2 voies de la RN124 dans le Gers. Les 90 000 m<sup>3</sup> de couches de forme traitées achevées en juin permettent la mise en œuvre des 100 000 tonnes d'enrobés à la belle saison, avec une centrale mobile dédiée respectueuse de l'environnement, et la réalisation de 33 km d'ouvrages en béton extrudé.

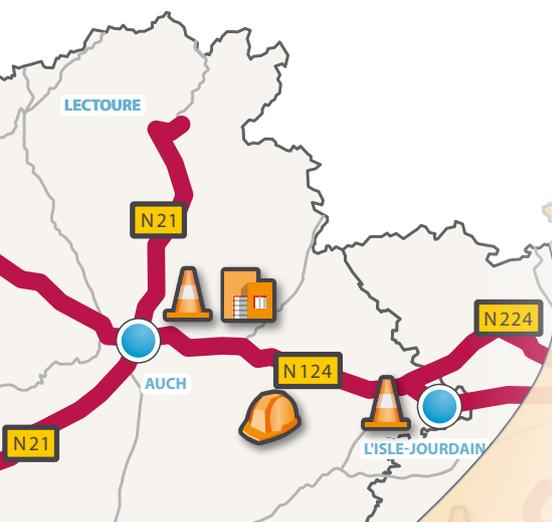


-  Réseau DIR Sud-Ouest
-  Infrastructure de la DIR Sud-Ouest
-  Centre de travaux
-  District
-  Centre d'entretien et d'intervention
-  Point d'appui, annexe de CEI



## La rénovation du CEI de Captieux

Le CEI de Captieux a été totalement réhabilité après 2 ans d'études, d'appel d'offres et 12 mois de travaux. Le centre a été livré en septembre 2020 pour un coût à terminaison de 600k€. Des espaces fonctionnels et aux normes améliorent ainsi les conditions de travail des agents. Le bâtiment volontairement rustique s'intègre parfaitement dans l'environnement de la forêt landaise grâce à sa charpente et son bardage en bois.



## Travaux groupés sur la RN124 pour limiter la gêne aux usagers

Au cours de l'été 2020, trois chantiers ont été réalisés simultanément sur la RN124 entre Biran et Saint-Jean-Poutge, pour un montant global de 1,3 M€. La reconstruction d'un ouvrage hydraulique à Biran a nécessité de fermer la RN124 à la circulation en août pendant 2 semaines, entre l'ouest d'Auch et Saint-Jean-Poutge, avec la mise en place de déviations pour tous les véhicules. Profitant de cette coupure, l'étanchéité du pont sur la Baïse, à Saint-Jean-Poutge, a été reprise et des travaux d'entretien des chaussées ont été réalisés sur une section attenante de 5 km. La réussite de ces chantiers a nécessité une bonne synergie et coordination des services.



▲ Reconstruction du pont de Biran sous coupure de la RN124

# Le territoire Sud

## Les affaissements de la chaussée au droit du barrage de Riubany

Le 27 janvier 2020, la SHEMA, exploitant du barrage du Riubany, a informé la DIRSO de l'apparition de fontis le long de la route nationale.

Ce secteur a déjà fait l'objet d'affaissements, en 2019, qui ont conduit la DIRSO à réaliser un confortement du mur de soutènement et la construction d'une dalle en béton armé, pour un montant de 1,3 M€, et la SHEMA à réaliser des travaux d'étanchéité des berges.

Ces travaux ont permis de conforter la route, mais n'ont pas permis d'arrêter les circulations d'eau en provenance de la retenue.

Les investigations effectuées par les bureaux d'études ont mis en évidence un grand nombre de cavités sous la route, ainsi que des zones de fuites d'eau.

Les travaux de comblement des cavités, par le groupement Razel Bec et Résirep ont été réalisés en deux phases, pour un coût de 0,85 M€.

Les travaux des deux dernières années ont permis d'assurer la stabilité des soutènements de la route nationale, de combler les cavités sous la chaussée et de diminuer les circulations d'eau, sans les arrêter néanmoins.

Un protocole de surveillance a été mis en place et une étude hydrogéologique est lancée, en vue de connaître les circulations d'eau dans les remblais et le réseau karstique et d'étudier si des travaux de stabilisation à long terme de ce secteur sont possibles.



## De nouveaux PMV

Deux nouveaux Panneaux à Messages Variables ont été installés sur la RN116, près de Perpignan, et sur la RN20, en amont de la déviation d'Ax les Thermes. Activés par le centre d'ingénierie et de gestion du trafic, ils permettent d'améliorer l'information des usagers sur les événements perturbants et les conditions de circulation et la sécurité des usagers et des personnels de la DIRSO.

-  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



## Réparation du paravalanche du Carroutch à Mérens les Vals sur la RN 20

Les problèmes d'étanchéité et l'altération des poteaux du paravalanche par les sels de déverglaçage, ont conduit à engager des réparations pour un montant de 1,1 M€.

Après les travaux réalisés en 2019, pour déplacer 3000 m<sup>3</sup> de matériaux présents sur sa casquette, reposer 1000 m<sup>2</sup> d'étanchéité, reprendre l'assainissement et renforcer la structure, des travaux ont été réalisés en 2020 pour reprendre les poteaux.



▲ Un des nombreux murs à l'étude sur le secteur RN320

(notamment le long des RN 20, 320, 22 et 116, dans les Pyrénées), dont certains, au vu des inspections périodiques, nécessitent des opérations de réparation. En 2018, la DIRSO a lancé des études de réparation des murs qui se déroulent par phases. Une pré-visite de diagnostic permet de déterminer les désordres et de prévoir des reconnaissances géotechniques complémentaires. Ensuite un diagnostic est établi permettant de déterminer si une réparation est nécessaire ou si un entretien courant et une surveillance suffisent. Lorsqu'une réparation apparaît nécessaire, des études de niveau avant-projet, puis projet sont produites.

Sur les 70 murs diagnostiqués, 31 avant-projets et 10 projets de murs sont disponibles. 3 murs ont déjà été réparés et de nombreux autres suivront d'ici fin 2023.

## Un important programme de réparation des murs de soutènement

La DIRSO détient un patrimoine de 1149 murs de soutènement (notamment le long des RN 20, 320, 22 et 116, dans les



▲ Paravalanche du Carroutch  
Vue aérienne lors des travaux de 2019

# Organigramme



## Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest (DIR Sud-Ouest)

**Directeur**  
Hubert Ferry-Wilczek

**Directrice adjointe**  
Directrice des districts  
Anne Calmet

**Secrétariat général**  
Secrétaire général  
Jean Charles Mourey  
Adjoint  
Jean-François Rolland

**Service information et gestion du trafic**  
Chef de service  
Ludovic Alibert  
Adjoint  
Nicolas Le Bail

**Service ingénierie routière**  
Cheffe de service  
Sylvie Uhmann

**Service modernisation, entretien et exploitation**  
Cheffe de service  
Nathalie Richer

- Unité achats, moyens et immobilier
- Unité ressources humaines
  - Pôle gestion des carrières
  - Pôle gestion des compétences
  - Pôle gestion des maladies, accidents et prestations sociales
- Unité stratégie et qualité
- Unité sécurité et prévention
- Unité communication et coordination

- Responsables opérations de gestion de trafic
- Référent tunnels

- Centre information et gestion du trafic**
- Pôle préparation des évènements
  - PC de Toulouse
  - PC de Saint-Paul de Jarrat

- Unité maintenance, tunnels, équipements et réseaux**
- Pôle système et réseaux
  - Pôle maintenance des équipements de Toulouse
  - Pôle maintenance des équipements de Saint-Paul de Jarrat

**Division projets Est (Albi)**  
Cheffe de division  
Carole Vanel

- Unité études routes et équipements de sécurité
- Unité projet RN 88 Albi - Rodez
- Unité projet RN 88 Baraqueville

**Division projets Ouest**  
Chef de division  
Thierry Perez

- Unité d'études routes et équipements d'exploitation
- Unité projet A 620
- Unité projet RN 124

**Division projets Sud et ouvrages d'art**  
Chef de division  
David Morellato

- Unité projet ouvrages d'art
- Unité projet montagne

**Division maîtrise d'ouvrage**  
Chef de division  
Jean-François Messenger

- Unité budget, marchés et commande publique
- Unité gestion comptable
- Unité affaires juridiques et domaniales
- Unité modernisation du réseau

**Division entretien et exploitation**  
Chef de division  
Eric Chamard

- Chargée de mission d'animation des politiques d'entretien exploitation  
Anne-Lise Dauphin
- Unité exploitation, sécurité routière et matériels
  - Pôle matériels
- Unité entretien du patrimoine routier

**District centre (Toulouse)**  
Chef de district  
Lilian CRUVEILLER

**District est (Rosières)**  
Chef de district  
Thierry MALIGE

**District sud (Foix)**  
Chef de district  
Jean-Hugues VOS

**District ouest (Auch)**  
Chef de district  
Eric GLEYZE

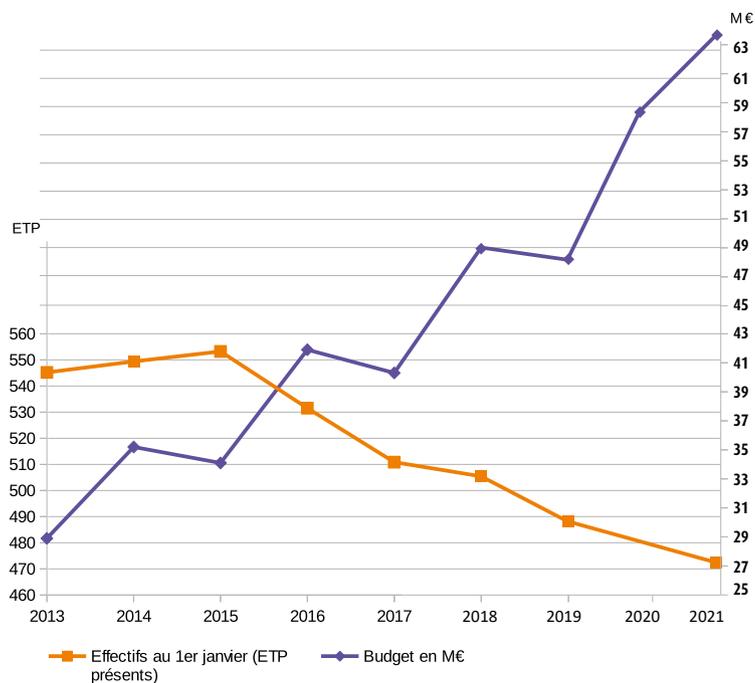
Janvier 2022

# Budget - effectifs

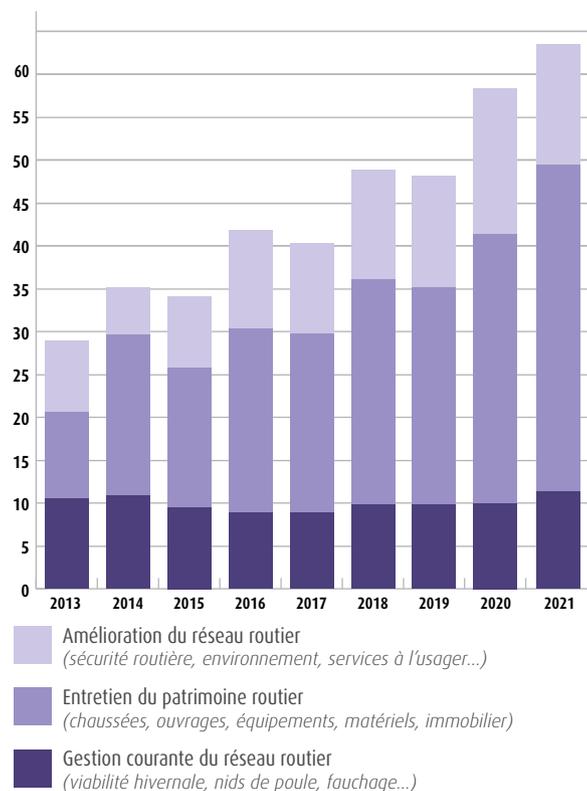
## Budget par type de dépenses

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gestion courante du réseau routier (viabilité hivernale, nids de poule, fauchage,...)	10,5	10,9	9,5	8,9	8,4	9,8	9,8	9,9	11,4
Entretien du patrimoine routier (chaussées, ouvrages, équipements, matériels, immobilier)	10,1	18,7	16,3	21,4	19,6	26,3	25,4	31,1	37,5
Amélioration du réseau routier (sécurité routière, environnement, services à l'utilisateur,...)	8,3	5,6	8,3	11,6	12,3	12,8	12,9	17,7	14,2
<b>Total en M€</b>	<b>28,9</b>	<b>35,2</b>	<b>34,1</b>	<b>41,9</b>	<b>40,3</b>	<b>48,9</b>	<b>48,1</b>	<b>58,7</b>	<b>63,1</b>
Travaux conduits pour la DREAL(en M€)	55,4	62,8	39,5	34,1	55,3	42,7	50	53,5	40
Effectifs au 1 <sup>er</sup> janvier (ETP présents)	545,2	549,5	553,5	531	510,7	505,5	488,2	486,1	470,4

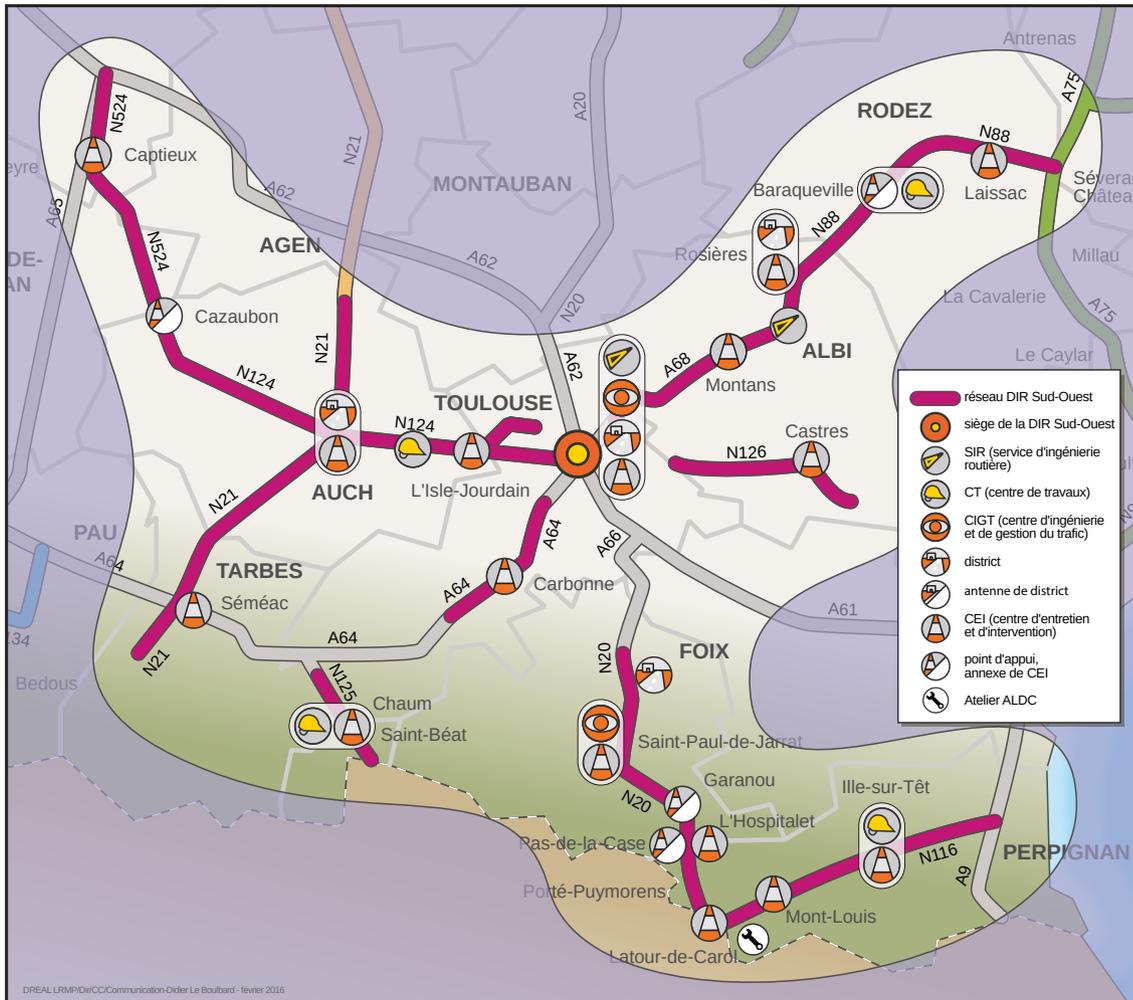
## Évolution des effectifs et du budget



## Budgets



# Le réseau de la DIR Sud-Ouest



## 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

[dir-sud-ouest@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dir-sud-ouest@developpement-durable.gouv.fr)