

DIR Sud-Ouest

Rapport d'activité 2017



Direction interdépartementale des Routes Sud-Ouest

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



édito du directeur

La DIRSO est confrontée depuis 2015 à une réduction de ses effectifs, qui atteignait les -8,7 % début 2018. Dans le même temps, le budget d'exploitation et d'entretien du réseau de la DIRSO est passé de 28,9 à 41 millions d'euros par an, en moyenne, depuis 2016, soit 30 % d'augmentation. Ces évolutions (baisse des effectifs, augmentation des efforts d'entretien du patrimoine) sont destinées à se poursuivre.

Pour faire face à cette situation, la DIRSO a conduit, durant l'année 2016, une réflexion stratégique très participative en vue de définir et partager une vision de l'avenir. La nouvelle organisation qui en résulte a été mis en place, comme prévu, au 1er juillet 2017. Un recours accru à la sous-traitance a été organisé et la DIRSO a poursuivi ses efforts d'amélioration de sa performance, dans le cadre de son système de management de la qualité, certifié ISO 9001.

La sécurité de ses agents reste une préoccupation centrale. A ce titre, elle vise une certification de conformité à la norme ISO 45001 de son système de management de la santé et de la sécurité au travail, au cours de l'année 2018. Elle s'y est activement préparée tout au long de l'année.

L'année 2017 aura été riche en travaux d'amélioration du réseau, qu'ils soient réalisés pour le compte de la DREAL (déviations de Baraqueville, de Gimont, de Saint-Béat, ou de Joncet) ou pour le compte de la DIRSO.

Diverses actions de préparation de la prise en charge du tunnel de Saint-Béat ont notamment abouti à la mise au point du dossier de sécurité de ce nouveau tunnel, et à la réalisation des travaux de construction du nouveau CEI de Chaum et de rénovation du PC du CIGT de Saint Paul de Jarrat.

2017 aura aussi été une année chargée sur le plan des risques naturels. Le programme SAPYRA passe en phase travaux et un accord international sur l'amélioration de la viabilité des accès à l'Andorre (21 millions d'euros consacrés à la construction de paravalanches, pare-chutes de blocs ou aires de chaînage) a été signé.

Hubert Ferry-Wilczek

Les missions des DIR

Depuis 2007, L'État conserve sous sa responsabilité 8 000 km d'autoroutes à péage 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 interdépartementales des routes.

Leurs missions consistent à :

- **Exploiter le réseau routier**, en déployant les outils, les équipements, les techniques, pour assurer les meilleures conditions possibles de sécurité et de fluidité aux usagers.
- **Entretenir et maintenir le réseau** pour garantir sa viabilité dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, assurer sa pérennité notamment pendant l'hiver lorsque les conditions de circulation sont délicates.
- **Moderniser le réseau routier**, en réalisant les études d'ingénierie, dans le souci permanent d'un résultat de qualité, qui respecte les délais et les coûts, et intègre la sécurité des usagers et des intervenants. Cette mission inclue la direction de l'exécution des travaux routiers relatifs aux opérations de modernisation du réseau routier pilotées par la DREAL.

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



Répondre aux enjeux de sécurité des agents et des usagers



▲ Campagne de communication de la Sécurité des agents

Des agents très exposés

Les personnels d'exploitation, qui travaillent quotidiennement sur les routes, sont exposés à des risques importants. En dépit des actions entreprises depuis de nombreuses années, nous avons encore à déplorer trop d'accidents matériels et humains, qui tiennent à plusieurs facteurs, et en particulier, dans un cas sur deux, au manque de vigilance et d'attention des usagers de la route.

Depuis 10 ans, sur l'ensemble des DIR, ce sont 780 accidents relevés, 3 agents décédés et 95 blessés.

La DIRSO n'a, fort heureusement, pas eu à déplorer de décès d'agents, mais ce sont encore 9 accidents recensés en 2017, ayant blessé 1 agent et 2 usagers. 8 véhicules et engins de service ont été endommagés, occasionnant plus de 53 000 € euros de réparations.

Ateliers de la sécurité 2017

Afin d'améliorer en permanence les pratiques, le ministère organise chaque année des ateliers de la sécurité. Il s'agit de rencontres thématiques inter-DIR. Cette année, pour ce qui concerne le sud de la France, les 150 agents venus à Toulouse ont débattu sur les différentes actions en cours concernant directement leur sécurité : aménagements de sécurité du réseau, limitation du temps de présence des agents à bord de leurs véhicules au cours de leurs interventions, actions de sensibilisation des usagers...



Journée nationale pour la sécurité des personnels sur routes et autoroutes

Afin d'appeler les usagers à la vigilance lors de leurs déplacements, l'ensemble des gestionnaires du réseau routier national (dont la DIRSO et Vinci) se sont associés les 20 et 21 octobre, pour rappeler le rôle des personnels intervenant sur la route, mais aussi pour faire prendre conscience au grand public et aux médias des conséquences des comportements dangereux.

Comportements dangereux contre les agents présents sur les routes

Les agents de la DIRSO sont régulièrement confrontés aux agressions physiques ou verbales de la part de certains usagers. La DIRSO a mis en place une démarche interne d'accompagnement pour aider l'agent victime à obtenir réparation en justice, s'il souhaite porter plainte.



Management de la santé et de la sécurité au travail

Afin d'améliorer la prévention des risques professionnels dans l'ensemble de ses activités, la DIRSO s'engage vers la certification ISO 45001 de son système de management de la santé et de la sécurité au travail. Le document unique d'exposition aux risques professionnels (DUERP) a été actualisé, et le programme annuel de prévention (PAP) a été bâti dans cette perspective, en concertation étroite avec les représentants du personnel.

Prendre en compte les risques naturels

Des routes nationales très exposées aux risques naturels

Les routes nationale situées en secteur de montagne (notamment la RN 20 et la RN 116) sont largement exposées aux risques naturels :

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

D'après les relevés effectués depuis les 5 dernières années, ce sont plus de 130 événements d'aléas rocheux qui ont atteint les RN du district Sud, soit environ 25 par an. A noter que sur les 130 événements, 70 concernaient la seule RN116.

Sur le versant Nord, la RN20 est particulièrement exposée aux aléas torrentiels dans les Gorges de Mérens et aux mouvements de terrains au droit de Luzenac, mais également sur le secteur de Foix.

Des travaux d'investissement et d'entretien des ouvrages de protection, sont programmés chaque année afin de sécuriser les RN et de gérer le risque de chutes de blocs sur les itinéraires exposés.

Les années 2016 et 2017 ont vu s'achever les travaux de confortement des secteurs de Fontpédrouse, et débuter ceux de Sauto. Ils se poursuivront en 2018 pour les secteurs de Fedges, Sauto, et Thues.

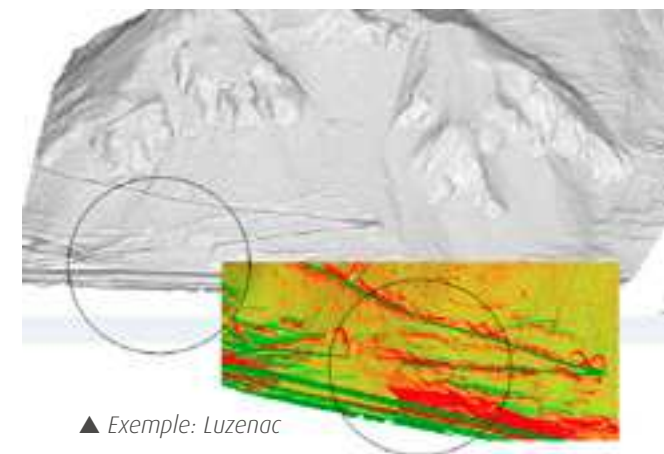


▲ Filet de protection contre la chute de blocs

Analyses LIDAR

Afin de mieux qualifier les aléas de mouvements de terrains (glissements et chutes de blocs) susceptibles d'atteindre la RN20, la DIRSO a commandé la réalisation de relevés LIDAR haute définition sur 7 sites pré-identifiés par le CEREMA. Le LIDAR est un appareil qui émet un faisceau laser et en reçoit l'écho (comme le radar), permettant de déterminer la distance d'un objet.

A ce jour, deux sites ont fait l'objet d'une interprétation par la DIRSO : Luzenac et Tarascon – Quié. Les LIDAR ont permis bien cerner le contexte géologique et géomorphologique des sites étudiés et d'identifier les zones de risque.



▲ Exemple: Luzenac

Signature de l'accord Franco-andorran

Le 22 mars 2017, à l'Hôtel de Matignon, le Premier ministre, Bernard CAZENEUVE, et le chef de Gouvernement de la Principauté d'Andorre, Antoni MARTI PETIT, ont signé un accord international visant à améliorer la viabilité de l'accès à la principauté d'Andorre depuis Tarascon, liée aux risques naturels.

Cet accord prévoit que la France et l'Andorre cofinancent, à hauteur de 21 M euros, un programme d'études et de travaux, tels que des paravalanches, des pare-chutes de bloc, ou des aires de chaînage.

La maîtrise d'ouvrage de ces travaux est assurée par la DIRSO.



La gestion du risque avalancheux

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 (PLRA). Cette expertise technique est basée sur l'expérience du fonctionnement des couloirs d'avalanches, sur l'analyse du manteau neigeux et de son évolution en fonction des conditions météorologiques.

En complément, des agents du CEI de l'Hospitalet sont formés pour provoquer des avalanches par l'utilisation de CATEX (dispositif qui permet de transporter une charge d'explosif par un câble porteur jusqu'au lieu de largage, puis de déclencher l'explosion pour provoquer une avalanche).

Sur le versant Sud à Latour de Carol les couloirs sont équipés de GAZEX (dispositif fixe qui permet, par la déflagration d'un mélange gazeux, de provoquer une avalanche).

Ces moyens permettent de purger les couloirs d'avalanche et d'éviter le déclenchement naturel d'avalanche alors que des véhicules sont sur la route. En 2017, 8 tirs d'avalanche ont été réalisés par les agents de la DIRSO.



▲ Avalanche provoquée par l'utilisation du CATEX

La Viabilité Hivernale du district Sud

Les services du district Sud entretiennent et gèrent 161 km de routes bidirectionnelles dont la majeure partie sont situées en secteur montagneux, voire en haute montagne, auxquelles il faut rajouter 64 km de routes à 2x2 voies en Ariège et dans les Pyrénées Orientales.

Ce secteur de montagne 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.

23 engins de déneigement, dont plusieurs spécifiques à la haute montagne, assurent le déneigement dans ce secteur.

La période de viabilité hivernale s'étend depuis la fin du mois d'octobre jusqu'au début du mois de mai.

SAPYRA

Le programme Sapyra (Sécurité des accès pyrénéens face au risque avalanche) a pour objectif d'améliorer la viabilité des accès à Andorre. Il comporte un programme d'études et de travaux permettant d'agir sur les risques d'avalanche : pose de dispositifs paravalanche, instrumentation des couloirs pour fermer la route à temps et amélioration de la PLRA (Prévision Localisée du Risque Avalanche). L'année 2017 a été l'occasion de démarrer la première phase de travaux sur le couloir H4 à l'Hospitalet par la pose de filets paravalanche. Trois millions d'euros, cofinancés par Andorre et le programme européen POCTEFA vont ainsi être déployés sur le massif pyrénéen des Pyrénées Orientales et de l'Ariège.



▲ Travail en cours de la fraise à neige



▲ Transport de matériels pour paravalanche par hélicoptère

Faciliter les déplacements

Béluga XL

Airbus a engagé un programme de construction d'une nouvelle génération de Béluga de grande dimension. Le passage du convoi de cet avion-cargo hors norme a nécessité des mesures d'accompagnement particulières, comme la dépose inhabituelle des barrières et de la signalisation des deux passages à niveau ou l'ajustement du séquentiel des mesures de gestion du trafic, activées par le PC du CIGT de Toulouse.

Ce dispositif sera reconduit pour les 4 prochaines années, au rythme d'un avion par an.

◀ Premier convoi du Beluga le 15 mars 2018
© Airbus

Des études pour limiter la congestion du périphérique de Toulouse

Le dossier d'étude d'opportunité du Schéma Directeur de Gestion du Trafic (SDAGT) a été mis au point en concertation avec les partenaires de la DIR, particulièrement Vinci Autoroutes, Toulouse Métropole et Tisséo, et a été transmis au ministère pour approbation. Il met en évidence les mesures de gestion dynamique du trafic qui pourraient permettre de limiter la congestion récurrente du périphérique et de contribuer à l'amélioration de la mobilité des usagers, par exemple :

- la régulation d'accès par feux sur certaines bretelles d'entrée,
- une information, par panneaux à message variable, permettant aux usagers accédant au périphérique de choisir le meilleur sens de circulation pour atteindre leur destination,

- l'amélioration du jalonnement des parkings relais et une information en temps réel sur leur remplissage.

La prochaine étape va consister à établir un dossier d'études du programme d'installation de ces dispositifs d'amélioration de la gestion du trafic.

Parallèlement, une réflexion a été menée au sein de la DIR pour affiner le diagnostic de la congestion récurrente, et identifier des pistes de solutions d'aménagement ponctuel de l'infrastructure. Ces pistes de solution restent à partager et approfondir avec nos partenaires, et ont vocation à être intégrées aux études prospectives multimodales sur l'aire métropolitaine pilotées par la DREAL Occitanie, en lien avec Toulouse Métropole, le Conseil régional et le Conseil départemental.



Le territoire Centre

Effondrement de la chaussée du périphérique

Dans la journée du 14 mars 2017 un « trou », ou plutôt un affaissement d'une quinzaine de centimètres, est apparu sur l'A620, périphérique intérieur, juste après la jonction avec l'A64. Après deux interventions d'urgence pour combler le terrain et réparer les voies, le BRGM a été mandaté pour déterminer l'origine de ce désordre. Le 6 mars 2018, une expertise judiciaire a été menée afin d'évaluer les responsabilités. Cette expertise doit se poursuivre par des sondages localisés permettant de définir les causes et ainsi procéder à des travaux pérennes de réfections des voies.

▼ Trou dans la chaussée de la rocade



- 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

Fin des travaux d'implantation des écrans acoustiques sur A620

L'élargissement du périphérique (passage à 2X3 voies) entre Rangueil et Lespinet est inscrit au contrat de plan Etat-Région. Il a commencé par la réalisation d'écrans acoustiques sur 1800 ml. En concertation avec les collectivités territoriales et les riverains, les travaux, réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL, ont été suivis minutieusement par le service d'ingénierie de la DIRSO. Ils se sont déroulés d'août 2016 à octobre 2017, sans impact sur le trafic intense du périphérique.

▼ Écrans antibruit A620





La construction du tunnel de Saint Bât, et la préparation de sa prise en charge par la DIR

La construction du tunnel de Saint Bât, qui fait partie de la section nord de la déviation de Saint Bât, en Haute-Garonne, a été achevée fin 2017. Les équipements de sécurité du tunnel et l'aménagement du poste de contrôle du CIGT de Saint Paul de Jarrat, qui aura pour mission de surveiller et de mettre en sécurité les usagers en cas d'incident dans le tunnel, ont été réalisés pour l'essentiel en 2017 et sont en cours de mise au point finale au premier trimestre 2018.

La DIR assure la maîtrise d'œuvre de l'ensemble de cette opération pilotée par la DREAL Occitanie.

La DIR se prépare également à prendre en charge l'entretien et l'exploitation du tunnel à compter de la mise en service de la déviation, en s'appuyant, d'une part sur le CIGT de Saint Paul de Jarrat, déjà en charge de la surveillance du tunnel de Foix (RN20 dans l'Ariège) et de la maintenance de ses équipements de sécurité, et d'autre part sur le nouveau CEI récemment construit sur le site de Chaum à proximité immédiate du tunnel de Saint Bât.

Quand l'insertion professionnelle rejoint les enjeux environnementaux et citoyens

40 jeunes de 18 à 25 ans sortis du système scolaire et désormais accompagnés par l'EPIDE ont participé à des opérations de nettoyage des abords du périphérique toulousain pendant l'été sous la responsabilité des agents du centre d'exploitation et d'intervention de Toulouse. Ces jeunes ont découvert des sujets tels que la sécurité routière, le respect de la biodiversité, les gestes et postures à adopter pour travailler en toute sécurité.



Le territoire Est



Déviation Baraqueville

Pas moins de 14 km en chantier, pour cette déviation à 2x2 voies avec un échangeur complet.

En 2017, ce sont principalement des travaux de terrassement de la section Nord et des ouvrages d'art de la section Sud qui ont été réalisés. Quelques intempéries dans ce territoire situé à 800m d'altitude, ont un peu ralenti la cadence. Les travaux de couche de forme et de chaussées reprennent au printemps 2018.



Minéralisation du terre plein central de l'A68

Le terre plein central (TPC) de l'A68 est actuellement occupé par une haie de végétaux denses et une glissière métallique.

Cette situation présente un risque, tant pour les agents, puisqu'elle implique d'entretenir le TPC régulièrement (taille des végétaux et réparation des glissières métalliques) que pour les usagers en réduisant la visibilité.

Par ailleurs, les parties végétalisées sont des zones attractives pour les animaux, ce qui favorise les collisions avec les véhicules.

Minéraliser le TPC et remplacer la glissière métallique par une glissière béton permet de diminuer considérablement l'exposition des agents de la DIRSO aux risques de la route, de favoriser la sécurité des usagers et de réduire la mortalité animale.

En 2016 et 2017, 5 km de minéralisation de TPC ont été réalisés chaque année pour un coût de 1,5 M€ par an. En 2018, une tranche équivalente de travaux est programmée.



L'opportunité de la dénivellation des giratoires de Rodez est actée

Sur la rocade de Rodez, les études de dénivellation des 3 principaux giratoires sont en cours. Dans un contexte urbain, avec des contraintes d'inondabilité et d'exploitation sous chantier, les choix d'aménagement ont été fixés : passage inférieur à Saint Félix, passages supérieurs aux Moutiers et à Saint Marc, mise en place d'une surlargeur pour faciliter l'exploitation. La concertation publique a permis de valider les principes proposés.



Aménagement des locaux du CEI de Castres

Les locaux du CEI de Castres, qui étaient très vétustes, ont fait peau neuve. Deux vestiaires séparés par un local de séchage ont été créés, ainsi que 3 douches individuelles et 2 toilettes.

Sur la base d'un diagnostic thermique, il a été réalisée la pose d'une climatisation réversible, de menuiseries isolantes et de stores.

Le personnel du CEI a contribué à la réussite de cette opération en réalisant certaines prestations et en assurant un suivi régulier des travaux.

Le territoire Ouest

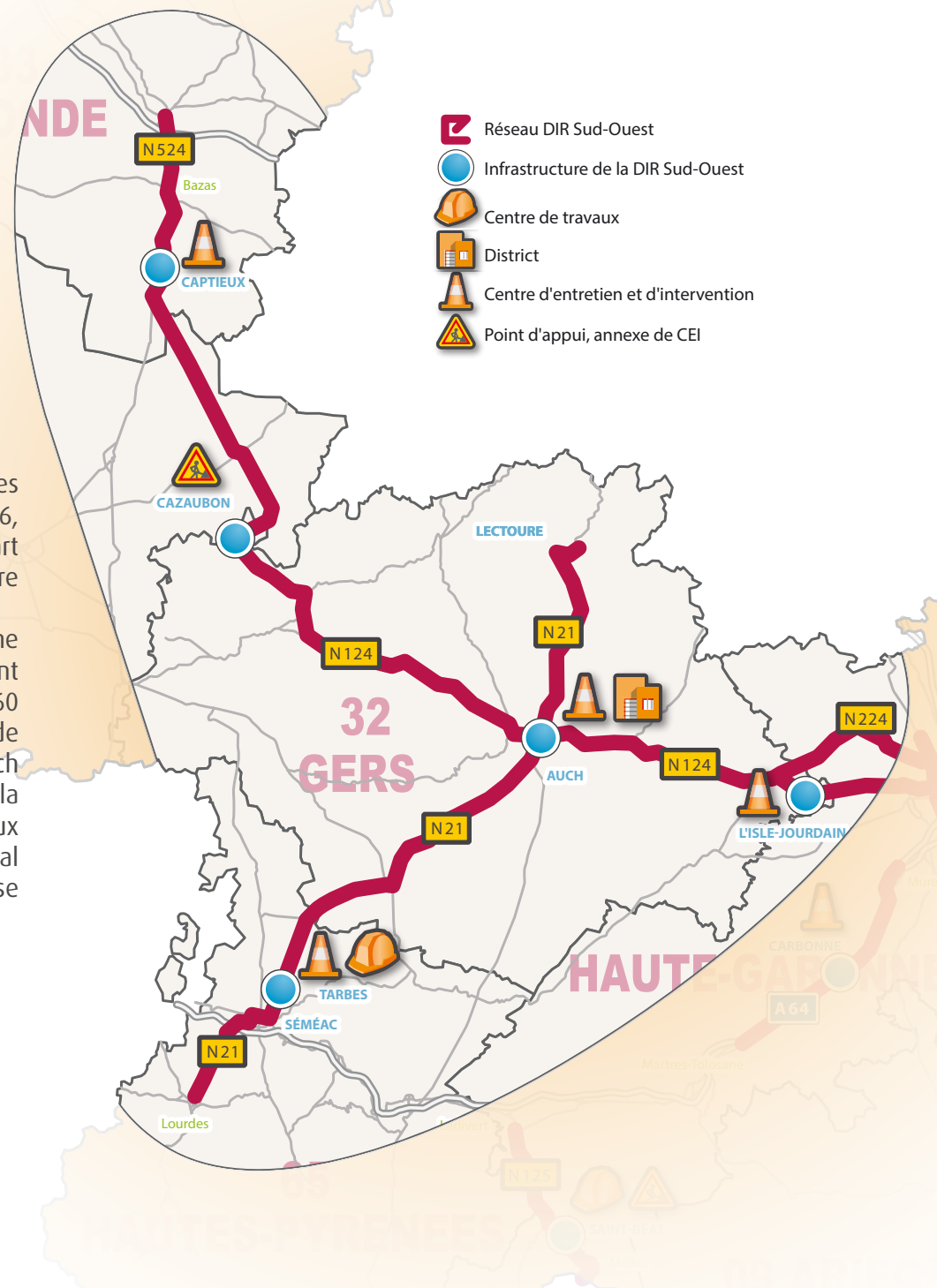


RN 124 : Déviation de Gimont

Dans la continuité des ouvrages d'art courants engagés en 2016, les marchés des ouvrages d'art complexes ont démarré sur la future déviation de Gimont (Gers).

Le premier marché concerne les ouvrages de franchissement de la Marcaoué et de la RD160 et le deuxième, le marché de franchissement de la voie SNCF Auch - Toulouse et du franchissement de la Gimone, intégrant également deux ouvrages d'art courant : coût total 26 M€ TTC. Les travaux doivent se prolonger sur toute l'année 2018.

◀ Futur franchissement de la voie ferrée.



RN 21 : Réparation du Pont de la Galotte

Dans le cadre de son programme d'entretien d'ouvrages d'art, la DIRSO a procédé à la réparation du pont de la «Galotte», dans l'agglomération de Rabastens-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées), sur la RN 21. Les travaux se sont étalés du lundi 3 au vendredi 28 avril 2017. L'opération a consisté à reconstruire la totalité du tablier de l'ouvrage, en substituant les anciennes dalles par des nouvelles préfabriquées et ainsi profiter de l'occasion pour réaliser une étanchéité sur cet ouvrage pour un coût total de 108 k€.



▲ Pont de la Galotte en chantier

Le territoire Sud

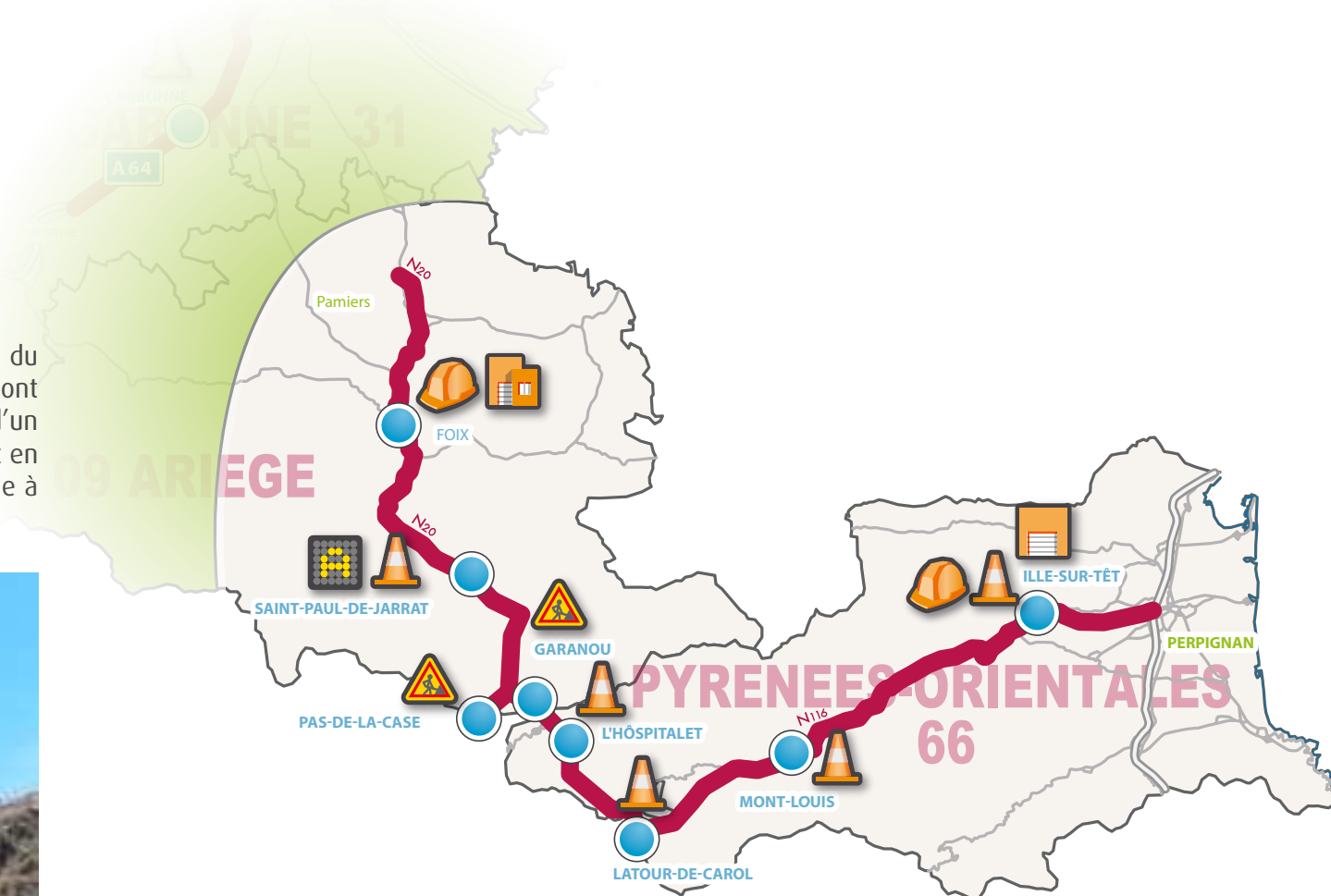
RN 116 Déviation de Joncet

Démarrés en 2016, les travaux de la déviation du hameau de Joncet sur la commune de Serdinya ont continué avec la réalisation des terrassements, d'un ouvrage d'art mixte et de murs de soutènement en remblais renforcés. La mise en service est prévue à l'été 2018.



RN 116 Giratoire de Gibraltar à Prades

A Prades, sous des contraintes d'exploitation importantes, un passage dénivelé a été réalisé sous la route nationale à proximité du giratoire de Gibraltar pour permettre le cheminement sécurisé des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cycles.



- 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

RN 320 et RN 20 Réparation des ouvrages d'art de L'Exergue et Vicdessos

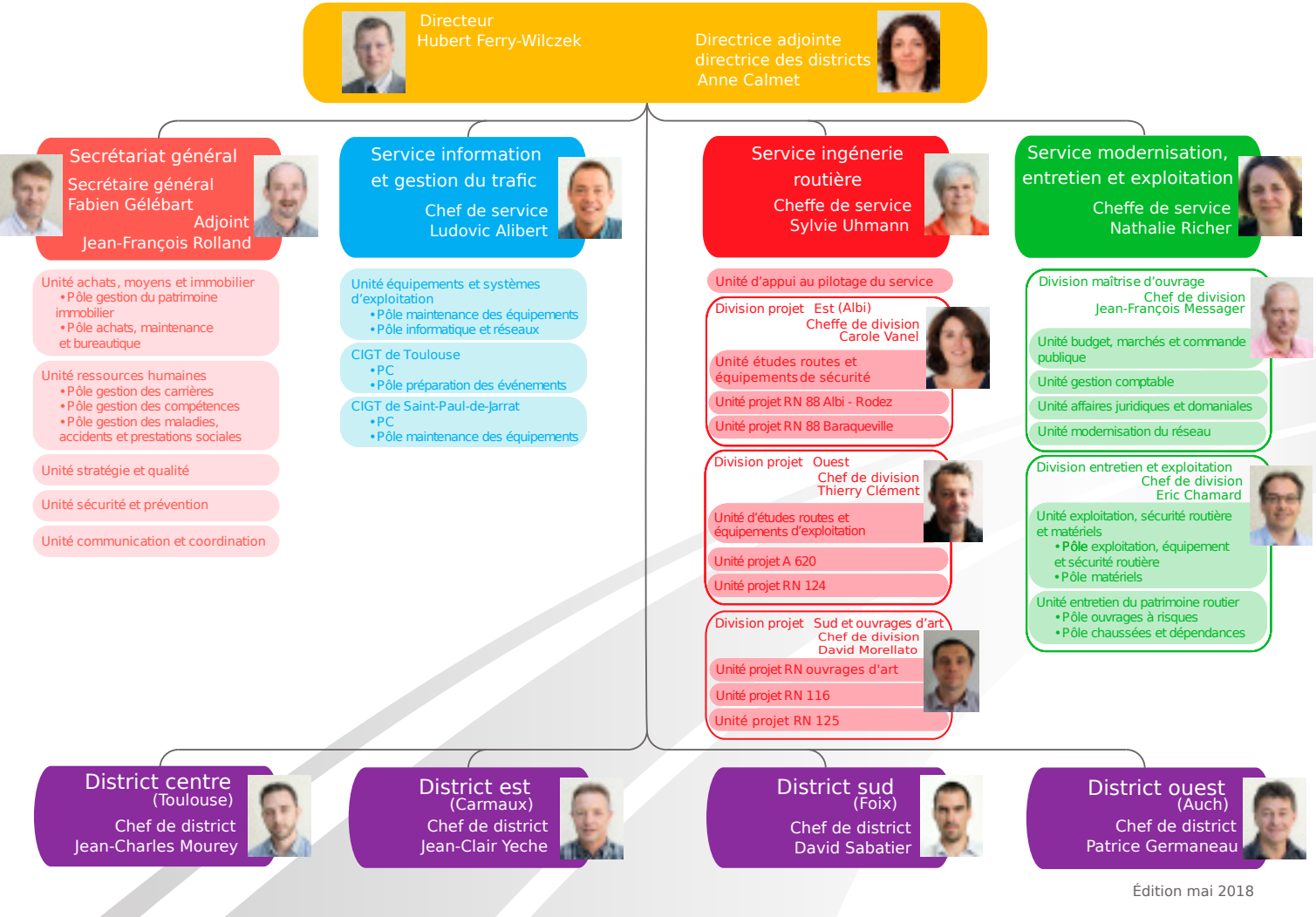
Le pont, dit de l'Exergue, de type voûte en maçonnerie construit au XIXe siècle sur la RN320, a fait l'objet d'une première phase de travaux d'étanchéité d'avril à juin 2017. Une deuxième phase de travaux est prévue en 2018.

Sur cet axe vers l'Andorre, le pont maçonné dit de Vicdessos, à Tarascon-sur-Ariège sur la RN20, a fait l'objet d'études de réparation et un dossier de consultation des entreprises a été établi pour que les travaux soient réalisés sur la période la moins contraignante au printemps 2018.



Organigramme

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



Budget - effectifs

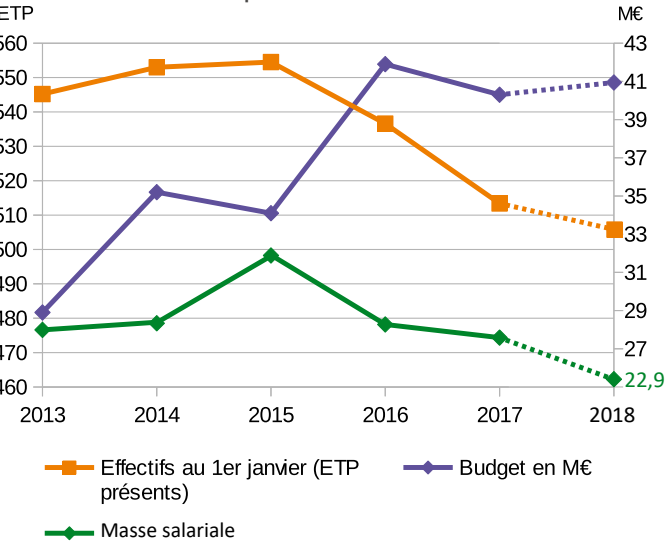
Budget par type d'investissement de 2013-2018

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gestion courante du réseau routier (viabilité hivernale, nids de poule, fauchage,...)	10,5	10,9	9,5	8,9	8,4	8,9
Entretien du patrimoine routier (chaussées, ouvrages, équipements, matériels,immobilier)	10,1	18,7	16,3	21,4	19,6	2,2
Amélioration du réseau routier (sécurité routière, environnement, services à l'usager,...)	8,3	5,6	8,3	11,6	12,3	10
Total en M€	28,9	35,2	34,1	41,9	40,3	40,9

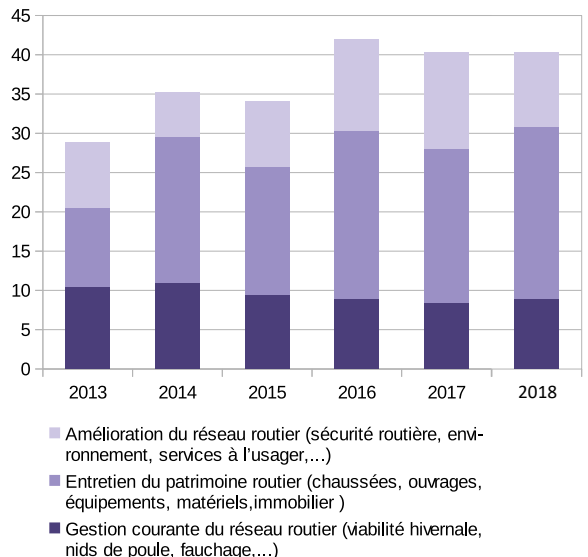
Effectifs et masse salariale de 2013-2018

Effectifs au 1 ^{er} janvier (ETP présents)	545,2	553	554,5	536,6	513,4	506
Masse salariale en million €	27,73	28,14	31,97	27,90	27,23	22,9

Effectifs masse salariale, budget d'entretien et d'exploitation 2013-2018



Investissements, 2013-2018



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