DIR MÉDITERRANÉE

SERVICE DÉDIÉ À L'EXPLOITATION
ET À L'AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES

EXPLOITER / ENTRETENIR / AMÉNAGER

ACTIVITÉ 2012

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIR
Direction Interdépartementale des Routes
MÉDITERRANÉE

ÉDITORIAL

Ce rapport d'activité retrace les principaux faits qui ont marqué l'action de la DIR Méditerranée dans ses différents champs d'intervention au cours de l'année 2012.
En matière de travaux, outre l'engagement effectif de la modernisation du viaduc de Martigues ou l'extension de l'artère de transmission Marius, il faut souligner le remplacement dans des conditions très contraintes du tablier du pont Saint Joseph qui permet à la RN 202 de franchir les gorges de la Galange dans le département des Alpes de Haute Provence. Cette opération, conduite dans d'excellentes conditions, illustre la remarquable collaboration, intégrée et globale, qui a pu s'opérer entre services en charge de l'exploitation et de l'ingénierie au sein de la DIR.
La réduction des vitesses à 90 km/h sur le réseau autoroutier des Bouches du Rhône a également constitué une action emblématique au service du développement durable par la réduction des émissions en particules fines et en oxydes d'azote, la diminution du bruit, l'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité sur le réseau.
Les trois derniers CEI construits dans le cadre du contrat de partenariat public-privé ont été livrés dans les Alpes et ont permis d'améliorer le cadre de travail des agents concernés.
L'aménagement du carrefour de Saint-Crépin, première réalisation concrète du programme de maîtrise d'ouvrage délégué par la DREAL PACA, correspond désormais à une nouvelle posture du service.
Enfin, l'objectif général du projet de service a été redéfini pour placer le développement durable au centre de nos missions en poursuivant et en démultipliant les démarches déjà engagées visant à favoriser la qualité des déplacements.
A ce titre, ont notamment été développées des pratiques de fauchage tardif, ainsi que des actions de communication sur les déchets ramassés sur les bords de route
Les personnels de la DIR contribuent chaque jour, dans leurs différents métiers, à assurer au plus près du terrain le maintien de la viabilité des réseaux et la sécurité des usagers.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Jean-Michel Palette
Directeur interdépartemental des routes Méditerranée

UNE MISSION D'ENVERGURE : FACILITER VOS DÉPLACEMENTS

La DIR Méditerranée est un service du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'énergie, Elle est placée sous l'autorité du Préfet des Bouches du Rhône, coordonnateur des itinéraires routiers de Méditerranée.

2006-2012 : SEPT ANS D'ACTION AU SERVICE DU PUBLIC

Créée par décret de mars 2006, la DIR Méditerranée est compétente en matière d'exploitation, d'entretien et d'ingénierie pour les routes nationales et les autoroutes sans péage qui demeurent sous la responsabilité de l'État.
La DIR Méditerranée exploite des voies rapides urbaines sur de grandes métropoles et agglomérations (Marseille, Toulon) mais aussi des routes de montagne notamment dans les Alpes du Sud, ainsi que des voies à fort trafic saisonnier dans le couloir rhodanien et sur l'arc languedocien.

RÉDUCTION DE LA VITESSE SUR AUTOROUTE

Dans le cadre de l'action de lutte contre la pollution atmosphérique et d'amélioration de la qualité de l'air et en appui de la politique lancée par le Préfet des Bouches-du-Rhône, la DIR Méditerranée a abaissé sur les autoroutes marseillaises la vitesse limite autorisée de 110 à 90 km/h. Ont été concernées les quatre autoroutes marseillaises, l'A7 et l'A51 jusqu'à Aix-en-Provence, l'A55 jusqu'au tunnel des Treize-Vents et l'A50 de Marseille à Aubagne. Cette mesure a également concerné la RN 568 entre Martigues et La Fossette. Une importante communication à destination des usagers a été engagée à partir de l'été 2012, afin de mettre en évidence les bienfaits de cette évolution : réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre pour préserver la santé, mais aussi diminution du nombre d'accidents, fluidité de la circulation, meilleure cohérence des limitations de vitesse, et enfin de réduction du bruit pour les populations riveraines.

EXPLOITER, ENTRETENIR ET AMÉNAGER LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Exploiter

La DIR Méditerranée surveille le réseau routier national, gère le trafic, informe les usagers, intervient sur les événements, et assure la viabilité hivernale.

Entretenir

La DIR Méditerranée entretient un important patrimoine routier national, composé de chaussées et de leurs dépendances, d'ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnels et murs) et de nombreux équipements routiers (signalisation, dispositifs de retenue et de surveillance, dispositifs d'information routière).
La DIR Méditerranée procède aussi à l'entretien courant des abords des voies, notamment par le fauchage des bords de route et la maintenance de la signalisation.

Aménager

La DIR Méditerranée aménage le réseau routier national existant et construit de nouvelles infrastructures.
Elle assure ainsi la maîtrise d'ouvrage de certains investissements routiers qui concourent à la modernisation et à la mise en sécurité des axes existants qu'elle exploite.
Elle réalise également, en tant que maître d'œuvre, les études techniques et le contrôle des travaux, qu'il s'agisse de projets neufs ou d'aménagements sur place de routes existantes, pour le compte des DREAL Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne, pour la DIR Massif Central, ou pour son propre compte.

UN LARGE PÉRIMÈTRE D'ACTION

La DIR Méditerranée exploite et entretient un réseau de 750 km de routes dont 500 km en PACA, 200 km en Languedoc-Roussillon et 50 km en Rhône-Alpes.
Le réseau s'étend sur neuf départements : Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Bouches-du-Rhône, Gard, Isère, Hérault, Lozère, Var et Vaucluse. L'ingénierie de la DIR Méditerranée intervient en outre sur la Haute-Loire, le Cantal, l'Ardèche et l'Aveyron.

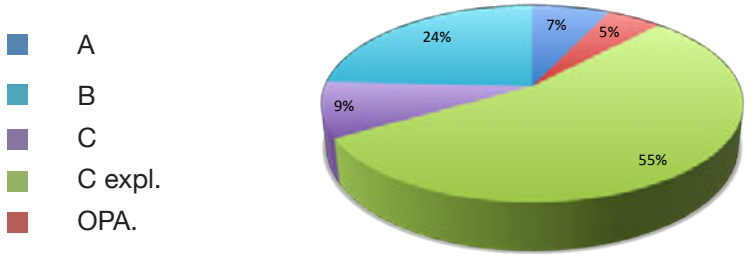
LA DIR MÉDITERRANÉE EST IMPLANTÉE DANS TROIS RÉGIONS AVEC :

- Un siège administratif à Marseille
- Trois SIR (Services d'ingénierie routière) implantés à Marseille (13), Montpellier (34) et Mende (48)
- Trois Districts à Nîmes (30), Gap (05) et Septèmes-les-Vallons (13), et des CEI sur l'ensemble du réseau
- Un CIGT (Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic) basé à Septèmes-les-Vallons, et des Postes de contrôle du trafic à Toulon, Nîmes et Gap, pour la gestion des flux routiers en temps réel et différé, ainsi que pour l'information des usagers.

DES HOMMES, DES MOYENS, DES METHODES

La DIR Méditerranée emploie 600 agents au service de la route, de la sécurité et des usagers.
Le Secrétariat général de la DIR veille à fournir aux agents un environnement de travail sécurisé.
Il octroie aux services opérationnels les moyens humains et logistiques nécessaires à la réalisation de leurs missions.
Le Service Prospective porte de multiples actions en faveur de l'amélioration du management du service : qualité, innovation, systèmes d'information, prévention du risque routier.

RÉPARTITION DE L'EFFECTIF PAR MACRO-GRADE



RECRUTEMENTS, CONCOURS & PROMOTIONS : DU MOUVEMENT EN 2012

Pour 34 départs recensés en 2012, la DIR Méditerranée a recruté 34 agents (soit un taux de renouvellement de 5%), permettant de maintenir l'effectif au même niveau qu'en 2011 :

- 22 agents par mutation interne
- 9 par recrutement suite à concours
- 3 recrutements sans concours afin de contribuer à l'enrichissement de la culture administrative de la DIR Méditerranée.

37 agents ont accédé à un grade ou un corps supérieur (soit un taux de 6,3%) dont 5 à un corps supérieur à leur corps d'origine, participant de la promotion sociale.

La formation a toujours constitué un pilier du management de la DIR Méditerranée pour assurer la pérennisation et l'actualisation de ses compétences techniques. Chaque agent de la DIR Méditerranée a reçu en moyenne 4,55 journées de formation en 2012.

LA FORMATION À LA CONDUITE D'ENGINS DE DÉNEIGEMENT

La DIR Méditerranée a organisé pour la troisième année consécutive une formation viabilité hivernale sur le circuit de glace de Serre-Chevalier.
Cette action a permis à 28 agents de se familiariser à la conduite d' engins de déneigement en toute sécurité, du montage/démontage des chaînes à neige, à la conduite sur glace des véhicules légers, ainsi qu'au rappel théorique du salage, de l'entretien des véhicules et du constat amiable.

Cette formation, quasi-unique en France, a été entièrement conçue et réalisée par les agents de la DIR. Elle a été proposée en priorité aux chauffeurs de la plaine, peu habitués à conduire dans des conditions hivernales.

LE SOUCI PERMANENT DE LA SÉCURITÉ DES AGENTS

Le renforcement de la sécurité des agents est une des lignes directrices du management de la DIR Méditerranée. Si le budget de fonctionnement s'est établi à 1,813 millions d'euros, en diminution de 7% par rapport à 2011, le poste Équipement de Protection Individuelle, qui représente près de 8% du budget de fonctionnement, est en progression de 10% par rapport à 2011. En 2012, 483 agents ont suivi des formations portant sur leur sécurité dans l'exercice de leurs activités professionnelles (habilitations à la conduite d'engins, utilisation de matériels, sécurité lors des interventions sur voies rapides), soit +3% par rapport à l'année dernière, et qui représentent près de 23% des formations réalisées.

LE DIALOGUE SOCIAL AU CŒUR DES RELATIONS PROFESSIONNELLES

Afin de consolider toujours davantage la prise en compte de l'aspect social à la DIR Méditerranée, un pôle dialogue social a été constitué au sein de l'unité Gestion des emplois et des compétences, lien direct entre les agents et la direction. Les objectifs de ce pôle sont à la fois de s'inscrire dans une vision d'ensemble du dialogue social à la DIR Méditerranée, notamment à travers la gestion administrative des différentes instances y participant (CT, CHSCT, réunions informelles), mais également de mieux prendre en compte les questions de suivi individuel de situation personnelle complexe.

UNE COMMUNICATION AXÉE SUR L'INFORMATION DES USAGERS ET DES INSTITUTIONS

A l'occasion de multiples événements ayant eu un impact sur le fonctionnement de son réseau routier, notamment les grands chantiers sur réseau comme la réparation du viaduc de Martigues ou le Pont Saint-Joseph dans les Alpes du Sud, la DIR Méditerranée a veillé à garantir une communication externe claire et exhaustive en direction des institutions, des médias, des acteurs économiques et de ses usagers : développement de sites internet, envois de communiqués de presse, actions de communication , reportages, visites de sites et de chantiers.

UNE DÉMARCHE QUALITÉ, POUR UN SERVICE PLUS PERFORMANT

La DIR Méditerranée met progressivement en place un management par la qualité. Cette démarche vise à garantir un service public de qualité, qui place l'usager de la route et le développement durable au centre des préoccupations, tout en répondant aux exigences de la Direction des Infrastructures de Transport et des maîtres d'ouvrage. Elle conduit aussi à porter un regard critique sur les pratiques en cours, dans le but de les améliorer.

DES SYSTÈMES D'INFORMATION OPTIMISÉS

Sur la base du diagnostic des systèmes d'information conduit en 2011, un plan de développement triennal a été adopté en juin 2012. Il a fixé des orientations dans les différents domaines et a identifié des projets à mener :

- Mieux organiser l'assistance informatique,
- Sécuriser les systèmes d'information,
- Améliorer le classement et la sauvegarde ,
- Développer l'utilisation de la radio
- Optimiser les apports des SIG
- Faciliter le travail collaboratif.

LA PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER : UN ENJEU MAJEUR

La spécificité des missions expose quotidiennement les agents sur la route et l'étendue du réseau génère de nombreux et longs déplacements. En tant que professionnels de la route, les agents doivent se montrer exemplaires, et relayer les messages de sécurité auprès des usagers. La DIR Méditerranée s'est donc dotée d'un plan d'action pluriannuel visant à :

- Faire du risque routier une préoccupation permanente
- S'organiser pour mieux prendre en compte la sécurité routière
- Agir auprès des agents conducteurs
- Sécuriser la flotte de véhicules et engins
- Sécuriser les implantations de la DIR

ID'BOX POUR PROMOUVOIR L'INNOVATION

Dans le cadre de la démarche de management de l'innovation, la DIR a conçu, expérimenté et généralisé un dispositif baptisé ID'Box destiné à collecter et à exploiter les idées innovantes des agents. Ce dispositif implique chacun dans l'amélioration du service et des conditions de travail par l'innovation.

ID'BOX
dire et faire vos idées

MAITRE D'OUVRAGE POUR SECURISER ET MODERNISER LE RESEAU

Des voies rapides urbaines à fort trafic aux routes de montagne, le réseau géré par la DIR Méditerranée se voit consacrer d'importants investissements visant à le rendre plus sûr, plus facile d'usage et plus moderne, tant pour l'usager que pour l'environnement riverain. La DIR Méditerranée assure la maîtrise d'ouvrage de ces opérations.

MODERNISER ET DÉVELOPPER MARIUS AU BÉNÉFICE DES USAGERS

Afin de permettre au Centre d'Ingénierie et de Gestion de Trafic (CIGT) de connaître les événements de trafic sur l'A7 entre Rognac et Marseille et sur A51 et N296 de Marseille à Aix-en-Provence a été créée une artère de génie civil qui accueillera les réseaux de transmission raccordant les futurs équipements au CIGT. 22 km d'autoroute ont ainsi été équipés, soit 88 km de fourreaux.
Le CIGT a conçu et réalisé en laboratoire la future architecture du réseau de transmission entre les équipements dynamiques et le CIGT ; la nouvelle architecture s'appuiera désormais sur le protocole TCP/IP et le déploiement pourra débuter dès 2013.

AMÉNAGER POUR COMBATTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE...

En 2012, la DIR Méditerranée a sécurisé les traverses d'agglomération de La Fare-en-Champsaur sur la RN 85 et de Mornas sur la RN 7. Sur la RN 94, les travaux d'aménagement du carrefour de Saint-Crépin-sud ont été réalisés au printemps. Les études se poursuivent sur les carrefours de Chorges, Saint-Crépin-centre dans les Hautes-Alpes et de Château-Arnoux et Mallemoisson dans les Alpes de Haute-Provence. En complément de ces derniers, les études pour l'achèvement de la mise en sécurité de la RN 85 entre Malijai et Digne ont été relancées fin 2012.

...ET RÉDUIRE L'EXPOSITION AUX RISQUES NATURELS

Plus à l'Est, un important programme de protections face aux risques naturels des RN 85 et 202 a été inscrit au Programme de Modernisation Des Itinéraires (PDMI) 2009-2014. Les études de détail du secteur du ravin de La Larre ont été finalisées en 2012. La DIR Méditerranée a également lancé la mise en sécurité de la RN 85 à Aspres-les-Corps dans les Hautes-Alpes.

DEVELOPPEMENT DURABLE UNE APPROCHE ECO-CITOYENNE ET RESPONSABLE

Le développement durable et la prévention des risques constituent des sujets à enjeux qui concernent l'ensemble de la société. La DIR Méditerranée est partie prenante et s'attache à développer une démarche citoyenne et éco-responsable.

MIEUX MAÎTRISER LES IMPACTS DES CHANTIERS SUR L'ENVIRONNEMENT

Soucieuse de minimiser l'impact des chantiers sur l'environnement, la DIR Méditerranée a créé un poste de manager environnemental de chantier au SIR de Montpellier. Elle a mis en place un système de management environnemental ISO 14001 pour le chantier de la déviation de Pézenas et l'étend progressivement aux autres chantiers.

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DANS L'ATMOSPHÈRE POUR PROTÉGER LE CLIMAT

Le bilan des émissions de l'ensemble de ses activités a été réalisé en 2012 : le total s'élève à l'équivalent de 11 800 tonnes de CO2. Ce volume s'explique par l'utilisation de matériaux exigeants en énergie - les matériaux bitumineux, les glissières en acier galvanisé - et par les déplacements professionnels. Pourtant, ces émissions représentent encore moins de 1% des émissions liées au trafic automobile sur le réseau de la DIR. Le bilan a permis d'élaborer un plan d'action pour réduire les émissions et contribuer à la lutte contre le changement climatique.

SENSIBILISER SUR LE THÈME DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pour son personnel, la DIR Méditerranée organise des visites de terrain encadrées par des scientifiques et des supports pédagogiques pour la découverte des milieux naturels. Pour ses interlocuteurs externes, elle installe des panneaux d'information et conduit des actions de sensibilisation à la protection de l'environnement.

Un filet des déchets ramassés sur les bords de la RN85 pour sensibiliser les usagers

VERS UNE GESTION DURABLE DES BORDS DE ROUTE : LE FAUCHAGE TARDIF

Suite au Grenelle de l'Environnement et à la prise de conscience collective des enjeux environnementaux et plus largement de développement durable, notre action en matière de fauchage s'adapte aux objectifs désormais communs de réduction de l'impact de l'activité humaine sur la santé publique, sur la biodiversité ou encore sur la pollution des milieux.

Cinq sites tests (RN7, RN86, RN85, RN94, et RN568) ont été retenus pour la mise en place du fauchage tardif avec une campagne d'information auprès des usagers.
Le fauchage tardif consiste à faucher différemment afin d'éviter la détérioration du tapis végétal grâce à une action plus tardive dans la saison et une hauteur de coupe comprise entre 8 et 15 centimètres tout en maintenant un niveau de sécurité, de lisibilité et de visibilité de la route.
Cette expérience va s'étendre sur l'ensemble de notre réseau, avec une réflexion sur l'achat de matériel adapté pour la bonne exécution de ce fauchage tardif.

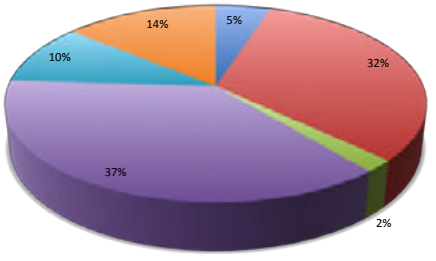
L'INGÉNIERIE ROUTIÈRE :

DE LA CONCEPTION À LA CONDUITE DES TRAVAUX

(SIR) ont pour fonction première d'assurer des missions de maîtrise d'oeuvre auprès des services de l'Etat –DIR ou DREAL -chargés de la maîtrise d'ouvrage des investissements routiers.

En 2012, les trois SIR de Marseille, Montpellier et Mende ont connu une activité soutenue d'études liées essentiellement à l'exécution des PDMI 2009-2014 (programmes de modernisation des itinéraires routiers) en régions PACA, Languedoc-Roussillon, Auvergne et Rhône-Alpes. L'année 2012 a constitué une année de transition pour ce qui est de la direction de l'exécution des travaux. Dans le même temps, leur activité d'ingénierie pour la maintenance et la modernisation du patrimoine (chaussées, équipements, ouvrages d'art, dépendances vertes et bleues) s'est intensifiée pour le compte des DIR Méditerranée et Massif-Central.

Soucieux de concevoir et de construire des routes durables, les SIR privilégient le respect de l'environnement lors du choix des tracés et des solutions techniques. L'année 2012 a été marquée par le déploiement d'une fonction de manageur environnemental de chantier au SIR de Montpellier en appui des autres services de la DIR.



- Interventions sur patrimoine
- Aménagements de sécurité
- Investissement études amont
- Investissement RRN : études aval
- Investissement planification gestion
- Investissement travaux

Travaux achevés en 2012

A 75	Finitions entre Millau et Béziers
RN 88	Echangeur de Fay-la-Triouleyre
RN 94	Carrefour de Saint-Crépin Sud
A 51	1ère extension du réseau MARIUS
RN 202	Créneaux de Gévaudan
RN 202	Construction d'un ouvrage provisoire au Pont Saint-Joseph

Chantiers en cours ou lancés en 2012

RN 202	Reconstruction du pont des chemins de fer de Provence
RN 88	Contournement du Puy-en-Velay : Construction de 4 ouvrages d'art
A 55	Réparation et mise en conformité du viaduc de Caronte
A 7	2ème extension du réseau MARIUS
RN 85	Tunnel de Chabrières
RN 94	Traversée de L'Argentière-la-Bessée
	Liaison Est-Ouest à Avignon : aménagements paysagers et finitions

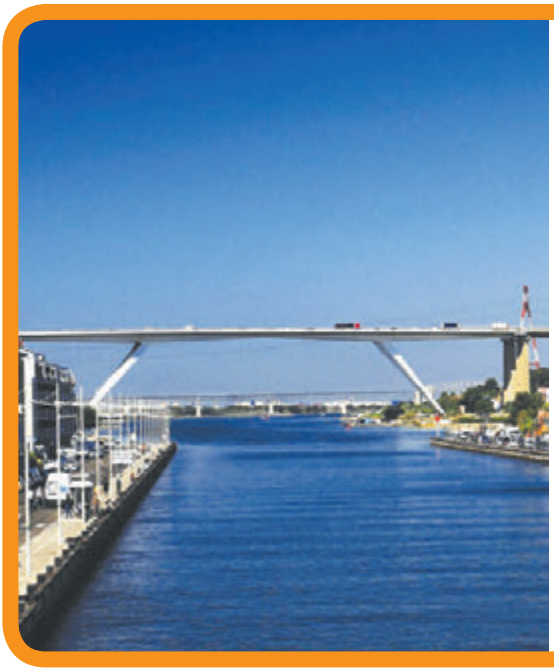
Principales études réalisées ou en cours

RN 106	La Calmette-Nîmes (AVP)
RN 568	Carrefour de Saint-Gervais (AVP)
RN 85	Berges du Drac (PRO et DCE)
RN 202	Falaises de La Larre (DCE)
RN 94	Carrefours Chorges et St-Crépin (EP)
A 57	Mise à 2 x 3voies (DCE)
RN 85	Rocade de Gap (AVP)
RN 106	Carrefour du Paratonnerre (DCE)
RN 122	Créneaux Murat-Massiac (EP)
RN 102	Sécurisation de 2 passages à niveau
RN 122	Déviation de Sansac (EP)
RN 102	Liaison A75-Brioude (EP)
RN 102	Côte de Mayres (EP)
RN 88	Rocade Ouest de Mende (AVP)

Outre ces missions de maîtrise d'oeuvre, les SIR interviennent pour différentes missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de conduite d'opération, de contrôles et d'audit.

REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE DE LA RN 88 EN HAUTE-LOIRE

A la demande de la DREAL Auvergne, le SIR de Mende est intervenu sur un projet de requalification de la RN 88 à 2 x 2 voies au Nord-Est du Puy-en-Velay. Ce projet, d'un coût global d'environ 3 M€, prévoit une mise aux normes des bretelles de l'échangeur, la pose de 1100 m d'écrans acoustiques et la réalisation d'un bassin de récupération des eaux de la plate-forme routière.
Les travaux démarrés en mai se sont achevés fin novembre. Avec l'appui du pôle Environnement du SIR de Montpellier, le SIR de Mende a effectué sa première mission de management environnemental d'un chantier.



RÉPARATION D'UN TRÈS GRAND OUVRAGE : LE VIADUC DE MARTIGUES

Long de 874 m et s'elevant à 50 m au dessus du canal de Caronte, le viaduc de l'A 55 à Martigues a été construit entre 1969 et 1972 selon une structure originale, associant travée centrale métallique et viaducs d'accès en béton précontraint. Il nécessite un important programme de mise en sécurité de sa structure et de mise aux normes environnementales, pour un montant total de 25 M€. La première tranche, démarré début 2012, concerne les viaducs d'accès Est. Elle consiste à réparer les fissurations, renforcer la précontrainte, mettre l'ouvrage aux normes antisismiques et remplacer les appareils d'appui. Les conditions d'exécution de ce chantier sont particulièrement complexes du fait du maintien de la circulation et ont appelé des mesures particulières de gestion de trafic et d'information usagers. La maîtrise d'oeuvre est assurée par le SIR de Marseille, le SPEP assurant la conduite d'opération pour compte propre de la DIR Méditerranée.

PROMOUVOIR L'INNOVATION TECHNIQUE : LE PONT DE L'AIRE DU BOSC

Le projet de création d'une aire de repos sur A 75, sur la commune du Bosc dans l'Hérault vise à faciliter l'exploitation de l'autoroute, en offrant une aire de retournement de poids lourds en période hivernale.
Le pont franchissant l'autoroute, à travée unique de 40 m de portée, bénéficiera d'une structure dite « intégrale » , sans joint de chaussées ni appareils d'appui . Après études détaillées de sept versions possibles, le choix s'est porté sur un ouvrage innovant de type quadri-poutre mixte avec dalle BFUP (Béton Fibré à Ultra-hautes Performances). Cette solution est une adaptation du projet national de recherche et développement MIKTI "sur les ponts et passerelles mixtes de demain". Malgré un coût légèrement plus élevé et des études plus longues comparés aux ouvrages classiques, cette solution présente une durabilité accrue par rapport aux ouvrages traditionnels, une meilleure sécurité pour les usagers par l'absence de pile centrale et une construction limitant la gêne à la circulation.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION EN MODES DYNAMIQUE ET DURABLE

Les trois districts forts de leurs 18 Centres d'Entretien et d'Intervention, de leur CIGT et de leurs trois PC de contrôle ont pour préoccupation quotidienne d'assurer à l'usager les meilleures conditions de circulation et de sécurité, en toute saison et à toute heure du jour et de la nuit. Avec l'appui du Service des politiques de l'exploitant et de la programmation, la DIR Méditerranée met en place les actions nécessaires à l'entretien et l'amélioration du patrimoine dans un souci de développement durable.

DES SOINS ATTENTIFS POUR LES OUVRAGES D'ART...

L'année 2012 a été marquée par un effort particulier dans la surveillance et la réparation de plusieurs ouvrages d'art, en particulier,

- La mise en sécurité du viaduc de Martigues
- Le remplacement du tablier du pont Saint-Joseph sur la RN 202
- La réparation du pont de Blaye sur la RN 202
- La reconstruction du pont franchissant la voie des chemins de fer de Provence à Saint-Benoît (04).

UN PONT DE SECOURS AU PONT SAINT-JOSEPH

Fin août 2012, le CETE Méditerranée confirme l'urgence de fermer la circulation sur le pont Saint-Joseph de la RN 202, ouvrage maçonné de plus de deux siècles qui révèle une fragilité marquée dans sa voûte de pierre et sa structure.

Afin de limiter à deux semaines la coupure de circulation sur cet axe stratégique n'offrant aucune solution de déviation confortable, la DIR Méditerranée a décidé de mettre en place un ouvrage provisoire du Centre National des Ponts de Secours.

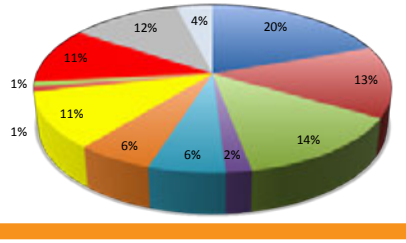
Après des travaux préparatoires ayant nécessité soit des coupures de nuit, soit des alternats notamment pour dérocter 600 m3 de falaise et renforcer les murs de soutènement de part et d'autre du pont, les travaux de terrassement, de réalisation des fondations par micropieux, de pose des culées préfabriquées pour l'occasion, de pose de deux Viaducs Métalliques Démontables de 30 m de long et 39 tonnes chacun, de réalisation des remblais d'accès, des chaussées, du marquage au sol, des dispositifs de retenue et de la signalisation verticale ont été réalisés entre le 5 et le 17 novembre.

Le 18 novembre à 10h, le CEI de Saint-André procédait à la ré ouverture de la RN 202, avec un jour d'avance sur le planning annoncé. Ce pari réussi est dû à la synergie exceptionnelle qui a été développée au sein de la DIR Méditerranée entre maître d'ouvrage (SPEP/PPOA), maître d'œuvre (SIR de Marseille) et exploitant (CEI et PC DADS) mais également en externe avec d'autres services de l'Etat (dont le CNPS), le CG04 et les entreprises qui ont réalisé ces travaux parfois dans des conditions extrêmes.

BUDGET GLOBAL 2012 : 31,1 MILLIONS D'EUROS

Zoom en chiffres :

La DIR Méditerranée a bénéficié en 2012 d'un budget dédié à l'entretien et à l'exploitation du réseau en nette hausse par rapport à celui de 2011. Les 31,1M€ de ce budget se déclinent selon :



- Entretien préventif et réhabilitation de chaussées
- Entretien et réparation d'ouvrages d'art et de tunnels
- Entretien courant, exploitation et dépendances
- Viabilité hivernale
- Maintenance des équipements dynamiques et radio
- Réparation des DDP et contentieux
- Matériels et engins
- Immobilier
- Mise en sécurité des tunnels
- Aménagements de sécurité
- Régulation dynamique (PDMI)
- Régénération OA (Caronte et St Joseph)

ET LES CHAUSSÉES ET DISPOSITIFS DE RETENUE

Trois opérations ont été menées en réhabilitation de chaussées :

- 3 km de la RN113 dans le Gard
- 2 km de l'A7 entre Rognac et Vitrolles dans les Bouches du Rhône
- 5 km de l'A51 entre Plan de Campagne et Les Milles dans les Bouches du Rhône

En entretien préventif, les deux principales opérations ont concerné les traversées de la Fare-Brutinel et Chamandrin (Hautes Alpes)

La maintenance du patrimoine passe également par la rénovation des dispositifs de retenue, au bénéfice de la sécurité des usagers. Les travaux de rénovation des parapets maçonnés des têtes d'aqueducs de la RN106 entre La Grand-Combe et le Col de Jalcreste du Gard et de la Lozère ont été réalisés entre 2009 et 2012. Ces travaux sous maîtrise d'ouvrage DIRMED et dont le coût est de 1,5 M€ ont été terminés en 2012. La restauration d'un patrimoine auquel la DIRMED est très attachée a ainsi permis de sécuriser ce secteur de la RN106.

LA MAINTENANCE DU RÉSEAU D'ÉQUIPEMENTS : UNE LUTTE VIGOUREUSE CONTRE LE VANDALISME...

Face aux actes de vandalisme récurrents qui frappent les installations nécessaires au fonctionnement des équipements dynamiques de surveillance du réseau et d'information des usagers, la DIR a mis en place en 2012 une stratégie de lutte contre ces vols et dégradations.
Cette stratégie passe par la substitution du cuivre, objet de convoitise, par la fibre optique plus moderne, la sécurisation des installations existantes et des locaux techniques, et enfin un suivi des actes de dégradations avec dépôt de plainte systématique et suivi en lien avec la préfecture de police. Les actions lancées en 2012 ont ainsi permis rapidement de mettre fin aux principaux vols.

Le chantier de rénovation du réseau de transmission sur A7 et A55, comportant la réparation des locaux techniques vandalisés et le remplacement des 35 km de fibre optique obsolète a permis de rendre opérationnels à nouveau les PMV de la Communauté Urbaine de Marseille et ceux de la DIR juste avant les cérémonies d'inauguration de MP 2013.

...ET LA RECHERCHE DE DISPOSITIFS INNOVANTS

Outre l'extension du réseau MARIUS dans les Bouches-du-Rhône, l'année 2012 a été marquée par deux expérimentations visant à améliorer la gestion des risques.

RN94, DÉTECTEUR DE CRUES DU DÉVEZET

Le Dévezet est un torrent de montagne franchi par la RN94. En cas de fortes précipitations, ce torrent est sujet à des phénomènes de laves torrentielles suite à la mise en mouvement de boues et de rochers dans son lit et susceptibles de submerger la route.
Afin d'alerter les usagers, la DIRMED a installé en amont du torrent des capteurs détectant la formation de laves torrentielles et déclenchant simultanément

- Une alerte au PC de Gap,
- Des messages d'alerte prioritaires sur les PMV existants de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement
- L'allumage de feux imposant l'arrêt immédiat aux usagers.

SÉCURISATION DU PN1 DE NÎMES SUR LA RN 113

Une remontée de bouchon empiétant sur les voies SNCF situées sur la RN113 en sortie d'agglomération de Nîmes pouvait créer un problème de sécurité en cas de passage de trains. Les travaux de sécurisation d'un montant de 220 K€ ont consisté à installer un équipement permettant de détecter les bouchons à l'approche du passage à niveau, d'informer les usagers par panneaux à messages variables et de déclencher un système à feux tricolores. L'ensemble est piloté par un automate industriel depuis le PC de Nîmes.

DIR
MÉDITERRANÉE

16, rue Bernard du Bois
13001 Marseille
Tél. : 04 88 44 53 00
Fax : 04 88 44 52 55
dirmed@developpement-durable.gouv.fr
Contact usagers : relations-usagers.dirmed@developpement-durable.gouv.fr

www.dirmed.fr