

Edito



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 2014.

Dans un contexte globalement contraint, le budget consacré à l'entretien et à l'exploitation du réseau s'est élevé à 42,7 millions d'euros, grâce à un complément exceptionnel de dotation pour la requalification des chaussées, les aménagements de sécurité ainsi que pour les travaux à réaliser en urgence suite à l'accident du train des Pignes.

Les conséquences des événements climatiques intenses, qu'il s'agisse d'éboulements rocheux ou de coulées de boues, d'épisodes cévenols très marqués ou des fortes chutes de neige de fin d'année, ont particulièrement mobilisé les équipes à tous niveaux et ont permis de démontrer toute l'efficacité de notre action pour une route plus sûre et accessible.

Le renforcement de la résilience de notre réseau routier, c'est à dire de sa capacité à faire face à un événement exceptionnel, doit permettre de mieux assumer des vulnérabilités dont la réduction serait à certains égards jugée inaccessible.

Sur le registre des grands projets, je retiendrais tout particulièrement l'achèvement du second tube du tunnel de Toulon après plusieurs décennies d'études et de travaux et sa mise en service dans de très bonnes conditions. Dans le même temps, les travaux de développement et d'amélioration du réseau se sont poursuivis et ont représenté plus de 40 millions d'euros.

Enfin, la prise en compte des risques psychosociaux a fait l'objet d'une démarche participative et structurée à la mesure des enjeux au sein d'un groupe de travail qui doit poursuivre son action en 2015 avec notamment un questionnaire à destination de tous les agents.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Jean-Michel Palette
Directeur interdépartemental
des routes de Méditerranée



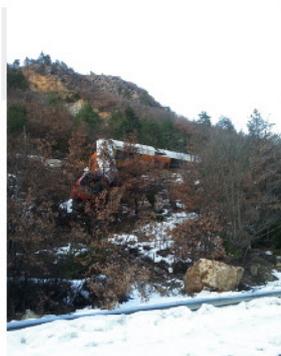
► Vulnérabilité des infrastructures aux risques naturels

La route est une infrastructure particulièrement sensible aux risques à la fois par son maillage sur tout le territoire et par son positionnement toujours proche d'aléas potentiels : cours d'eaux, montagnes, parois rocheuses, couloirs d'avalanche ou de coulées de boue, passage d'animaux, ...

Pour diminuer ce risque, la DIRMED développe conjointement deux types d'approches complémentaires :

- la première concerne le suivi des aléas déjà diagnostiqués : surveillance des zones à risques connues, souvent empiriquement, mais également des dispositifs de sécurité déjà existants : protection des rives (Gardon, Coulomb, Bléone), instrumentation de certains ouvrages (mur de la Guingette RN85), réparation ou remplacement des filets existants (A7, RN94) et de murs de protections (Mur Saint-Privat RN106) ;
- la seconde consiste dans la création de nouvelles infrastructures ou de nouveaux dispositifs conjointement avec les DREAL (DRAC, RN106, RN88) ou dans le cadre d'opérations maîtrise d'ouvrage délégué (RN 85-202 protection contre les risques naturels, ...) ;

Enfin la DIRMED intervient aussi en réparation, plus ou moins dans l'urgence, après la survenue d'événement. Ce fut le cas cette année à plusieurs reprises : chute de pierres sur le train des pignes (RN202), inondations et éboulements (RN106), ...



► L'accident du train des Pignes (Alpes de Haute-Provence, RN202)

Le 8 février, sur les contreforts surplombant la RN202 et le chemin de fer de Provence, un bloc de 15T se décroche, traverse les protections en place (filets) et heurte le train des Pignes causant le décès de deux voyageurs. Le rocher finit sa course en bordure de RN.

Une première phase de travaux de sécurisation d'urgence a permis la réouverture partielle de la route dès la fin mars, suivie d'une deuxième qui visait à revenir au niveau de l'aléa et de protection d'avant l'accident qui a permis fin mai la réouverture complète des deux axes (route et fer).

► Protection contre les risques naturels (Alpes de Haute-Provence, RN85-202)

Le PDMI 2009-2014 prévoyait une opération de protection contre les risques naturels identifiés tels que les chutes de pierres, les avalanches, les érosions hydrauliques, les inondations, les mouvements de terrain, de l'itinéraire RN85-202 doté de 20M€. Le CETE a établi un diagnostic général d'itinéraire en 2001 et certains secteurs ont fait l'objet de travaux de sécurisation (pose de filets). La DIRMED a depuis réactualisé le diagnostic et déterminé onze secteurs homogènes qu'elle a classés par ordre de priorité d'aléa dont notamment une chandelle au lieu dit ravin de La Lare.



► Le Ravin de La Lare (Alpes de Haute-Provence, RN85-202)

La DIR a procédé, le 3 décembre, à la destruction d'un éperon rocheux de plus de 300 m³, située en surplomb de la route et de la voie des chemins de fer. L'intervention a consisté en une destruction par micro-minage à l'explosif. En préalable au minage ont été déployés en protection : un filet métallique sur la colonne afin d'éviter les projections, un écran déflecteur posé en pied de la falaise pour freiner les blocs, un filet anti sous-marin pour stopper les plus gros blocs et enfin, une protection de blocs béton et de grillage sur la route nationale.



► Contournement du Puy-en-Velay (Haute-Loire, RN88)

Cette opération d'un montant de 185 M€ consistait à réaliser une voie express de 7,5 km permettant le contournement du Puy-en-Velay par la RN88. Inscrit au PDMI 2009-2014, la maîtrise d'ouvrage a été assurée par la DREAL Auvergne et la maîtrise d'œuvre par le SIR du Puy. La DIR est intervenue en appui pour la réalisation des ouvrages d'art courants. Après la construction en 2012-2013 de 4 passages inférieurs, lancement de la construction de 3 passages supérieurs. Ces ouvrages, à deux travées, sont de type mixte (acier-béton). Un premier ouvrage a été mis en service en 2014. La réalisation des autres devrait s'achever au printemps 2016.



► Torrent des Rouyes (Hautes-Alpes, RN94)

Le torrent des Rouyes est situé sur la commune de l'Argentière la Bessée. Il draine des laves torrentielles caractérisées par un mélange d'eau, de sédiments fins et d'éléments rocheux. Ses crues récurrentes présentent un risque important pour les riverains et tout particulièrement un collège. Des études de fonctionnement des crues ont permis d'arrêter le programme des travaux pour évacuer une crue centennale. L'aménagement qui améliorera l'évacuation des laves torrentielles consiste en un approfondissement du lit du ruisseau, une reconstruction du pont avec un gabarit plus important et la construction d'un ouvrage d'évacuation en "U" à l'aval qui confortera une digue de protection existante.



► Episode Cévenol (Gard, RN 106)

La RN106 a été fortement touchée par les pluies diluviennes de l'épisode cévenol du 10 octobre 2014. En 4 jours, sur le secteur d'Alès, il est tombé plus de 700 mm d'eau -plus de 4 fois la normale- avec des cumuls très localisés de plus de 200 mm en quelques heures.

Ces intempéries ont entraîné de fortes perturbations de trafic avec fermeture de la RN 106 pendant une demi-journée, entre Nîmes et La Calmette, suite aux débordements des cours d'eau.

La remise en état des chaussées, ouvrages hydrauliques et protection contre les chutes de blocs ont nécessité l'intervention des agents de l'ensemble du district Rhône-Cévennes.

► Vallon de la Bataille (Bouches du Rhône, A7)

Suite au rapport d'inspection du CEREMA sur les ouvrages de protection contre les chutes de blocs sur les autoroutes A7-A51-A55, le district urbain a identifié et priorisé, avec l'appui du PPOA, les actions d'entretien nécessaires.

La zone la plus critique s'est révélée être le "Vallon de la Bataille", les dispositifs de protections y culminent à 25 m de hauteur et présentent de très forte corrosion des grillages et des ancrages.

Le remplacement de la totalité de la protection en chaussée montante a été effectuée, soit une surface de plus de 2700 m² de grillage.

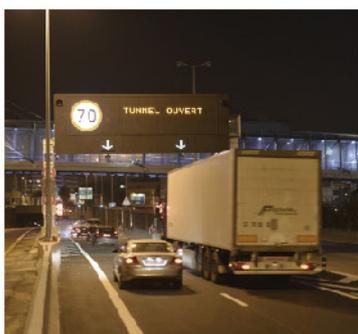


► Tunnel de Toulon, un grand projet qui s'achève (Var, A57)

46 ans après le début des études, 21 années après le premier coup de pioche, 12 après l'ouverture du tube nord, le 19 mars à 5h15, les premiers usagers ont emprunté le tube sud (Marseille-Nice).

D'une longueur de 3 395 m, il a nécessité 26 000 tonnes d'aciers, 363 000 m³ de déblais, 95 000 m² d'étanchéité, 45 000 m³ de béton projeté et 115 kilomètres de câbles électriques.

Sa caractéristique principale: une sécurité accrue par la mise en place d'un système de maîtrise longitudinal du courant d'air en complément des ventilateurs extracteurs et par une meilleure auto-évacuation des usagers grâce à 15 issues de secours dont 11 rameaux inter-tubes.



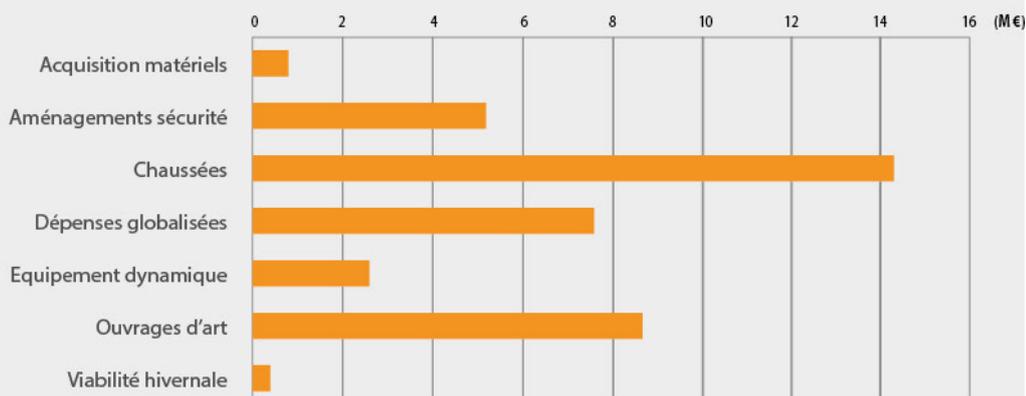
► Zone d'ombre - Terminal Tigre

Sur routes à chaussées séparées, les flèches lumineuses de rabattement (FLR) et les flèches lumineuses d'urgence (FLU) sont à utiliser selon certaines conditions de visibilité. Pour améliorer la sécurité de ses agents, la DIR Méditerranée a donc recensé en 2014 l'ensemble des zones à visibilité réduite sur son réseau. La localisation de ces zones à visibilité réduite a ensuite été intégrée au sein des postes radio des véhicules d'intervention. A tout moment, en fonction de sa localisation, l'agent d'exploitation est donc maintenant en mesure de vérifier qu'il ne se situe pas dans une zone de visibilité réduite avant de déployer sa FLR ou sa FLU.



► Budget

Forte augmentation du budget exécuté de la DIR avec 42,7M€ (+8%) du fait notamment d'une rallonge à l'été en requalification des chaussées et en aménagement de sécurité mais également pour les travaux d'urgence suite à l'accident du train des Pignes (RN202).



dont "Train des Pignes" pour 2,4 M€ (aménagement de sécurité)



► Gérer nos dépendances vertes en maîtrisant les risques sanitaires

Pour gérer de manière durable le réseau, mais aussi pour réduire les risques sanitaires dans l'environnement et protéger la santé de nos agents, le Service Prospective a poursuivi son action dans 2 domaines :

- pour limiter l'usage de produits phytosanitaires dans l'entretien des dépendances aux opérations strictement nécessaires, en préparant un règlement intérieur sur l'utilisation de ces produits chimiques : diminution de 90 % depuis 2008 ;
- pour traiter les surfaces envahies par l'ambrosie, en suivant leur évolution et en appliquant les politiques de traitement les plus adaptées : réduction d'environ 25 % de la surface couverte par cette espèce invasive et toxique.

► Certification ISO 9001

La certification pour la partie « Ingénierie Routière » et supports associés a été obtenue le 28 février 2014. C'est maintenant au tour de « l'Entretien & Exploitation » de se lancer dans la course, objectif, fin 2016.

► Immobilier

En début d'année, livraison des nouveaux dortoirs de l'astreinte du district urbain et du laboratoire dédié à la maintenance des équipements dans le nouveau bâtiment du CIGT.

Fin d'année, toujours à Septèmes-les-Vallons, déménagement des chefs de district et du responsable du CAM ainsi que leurs équipes dans les anciens bureaux du CIGT qui ont été réaménagés.



► Les Risques Psycho-Sociaux (RPS)

Le document unique d'évaluation des risques professionnels a été approuvé au CHSCT du 17/06/2014. Les Risques Psycho-Sociaux (RPS) ont été identifiés dans le Document Unique et un groupe de travail représentatif des corps de métier de la DIRMED a été défini pour évaluer et coter ces risques.

► Personnel

La situation des ETP arrêtée au 31/12/2014 était de 551,1 pour une cible de 570. Les mouvements d'entrée/sortie sur l'année se sont soldés sur un solde positif de +1 (41/40). Il est à noter que le CRICR et ses 6 agents ont intégré la DIR en début d'année. Enfin, 34 agents ont bénéficié de promotions dans l'année (6%).

Taux de féminisation : 9,5% Age médian 47,50 ans
Temps partiel : 4,50% Age moyen 46,75 ans

► La formation

1913 jours de formation (+12%) soit un ratio moyen de 3,5 jours/agent en progression régulière. Plus du tiers de ces journées a été organisé en interne. Au niveau des partenaires, les CVRH restent le maître d'œuvre principal suivi de la préfecture et la DGITM.

FC 64%, PEC 18% et PP 18%



► Le dialogue social

3 CHSCT et 2 CT se sont tenus. Elections professionnelles du 4 décembre : le taux de participation a été plus important (+3 points) qu'au dernier scrutin de 2011. Il est à noter qu'une soixantaine d'agents d'exploitation des DDT et de la DREAL de la région PACA est maintenant rattachée à la CAP de la DIR.

► L'accompagnement des agents du centre autoroutier de Toulon

Le projet de plan de relance autoroutier, dont le principe a été validé par la commission européenne, comporte la mise en concession du tunnel de Toulon. Les avenants au contrat de concession pourraient être signés au cours de l'été 2015.

Sur recommandation du médecin de prévention, et conformément aux engagements pris lors du CHSCT du 18 mars 2013, il a été fait appel aux services d'un psychologue du travail. Après des premiers entretiens engagés en 2013, des rencontres individuelles avec le secrétaire général et la psychologue ont été organisées pour éclairer les agents sur leurs choix de mobilité dans l'hypothèse d'un transfert, en prenant en compte leurs contraintes personnelles et professionnelles. La totalité des agents ont pu exprimer leurs attentes.