

Rapport d'activité 2024

ENTRETENIR, EXPLOITER ET MODERNISER

**LES ROUTES NATIONALES ET
LES AUTOROUTES NON CONCÉDÉES
DU QUART SUD-EST DE LA FRANCE**

RÉSEAU DE LA DIR MÉDITERRANÉE

670 km d'itinéraires routiers répartis sur 2 régions et 8 départements



Réseau de la DIR Méditerranée

- Autoroutes non concédées
- Routes nationales à chaussée séparée
- Routes nationales bidirectionnelles
- Siège de la DIR

Exploitation

- District
- CIGT & PC : Information et gestion de trafic
- CEI : Centre d'entretien et d'intervention
- Centre secondaire d'un CEI
- Point d'appui VH : Viabilité hivernale

Ingénierie

- SIR : Service d'ingénierie routière Marseille
- SIR : Service d'ingénierie routière Mende-Montpellier
- Centre de travaux

A PROPOS DE LA DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES MÉDITERRANÉE (DIRMED)

Service déconcentré du Ministère des Transports, la Dirmed exploite, entretient et modernise près de 670 km d'autoroutes et de routes nationales, du quart Sud-Est de la France.

NOS MISSIONS : ENTREtenir, EXPLOITER ET MODERNISER



L'exploitation : cœur de métier de la DIRMED

La DIR Méditerranée préserve la viabilité du réseau routier 24h/24 et 7 jours/7, notamment en période hivernale. Elle protège les usagers de la route en veillant à la conservation du domaine routier et en assurant leur sécurité en cas d'incident ou d'accident. Enfin, elle optimise, gère de manière dynamique le trafic et contribue à l'information routière.

L'entretien du réseau national, une exigence de qualité pour la DIRMED

La DIR Méditerranée définit et met en œuvre les politiques de surveillance et d'entretien (entretien courant, assainissement, fauchage, propreté), visite et inspecte les ouvrages (chaussées, tunnels et ponts), entretient au quotidien les chaussées, les équipements, les espaces verts... Elle réalise également les travaux de réparation et de régénération d'envergure du patrimoine routier.



L'ingénierie routière : expertise de la DIRMED au service de la modernisation du réseau routier

En plus de l'exploitation et l'entretien quotidiens du réseau dont elle a la charge, la DIR Méditerranée investit et s'investit dans la modernisation du patrimoine routier. En effet, pour améliorer la résilience et la capacité d'ensemble de son réseau et pour l'adapter aux exigences à la fois des nouvelles mobilités mais aussi du changement climatique, la DIR Méditerranée travaille à l'aménagement de ce réseau et intervient, de plusieurs manières, dans la construction de nouvelles infrastructures.

SOMMAIRE

AGIR PRIORITAIREMENT POUR LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ ET LES CONDITIONS D'EXERCICE DES MÉTIERS	6
→ Poursuivre l'innovation et l'expérimentation visant à améliorer la sécurité des agents	6
→ Améliorer la prévention des risques	7
VALORISER DURABLEMENT LE PATRIMOINE ET GARANTIR SES DIFFÉRENTES FONCTIONNALITÉS	8
→ Assurer la pérennité du patrimoine et développer les approches de gestion patrimoniales	8
→ Déployer une politique de modernisation du réseau	12
ASSURER LA QUALITÉ DES MOBILITÉS ET RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS	16
→ Disposer d'un niveau de service adapté aux spécificités du réseau et à ses usages	16
→ Renforcer la sécurité des usagers	17
RÉPONDRE AUX ENJEUX DE TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE	18
→ Rendre la route plus respectueuse de l'environnement	18
→ Favoriser les modes de déplacements les plus vertueux	21
→ S'engager pour un service public éco-responsable	23
MODERNISER NOTRE ORGANISATION ET CONFORTER NOTRE EXPERTISE	24
→ Améliorer l'efficacité de la DIRMED	24
→ Renforcer la cohésion et la coopération au sein de la DIR	25
→ Affirmer l'identité de la DIRMED	27



ÉDITO



Denis BORDE

*Directeur interdépartemental
des routes Méditerranée*

2024 a été une année riche en réalisations et en perspectives d'avenir. La DIRMED continue à se mobiliser pour offrir un service public de qualité, respectueux de l'environnement et au service des usagers en s'appuyant sur un réseau routier plus durable et plus performant.

Les dramatiques accidents lors d'intervention sur le réseau et qui ont coûté la vie à plusieurs de nos collègues ces derniers temps dans la France entière, témoignent malheureusement de la nécessité de progresser en matière de prévention et d'exposition aux risques, et aussi de poursuivre la réflexion en interministériel. La DIRMED s'y emploie comme en atteste son action 2024 ; la sécurité de ses agents reste une priorité absolue et est un des piliers de son nouveau projet de service, fruit d'un travail collectif de ces deux dernières années.

Le présent rapport d'activité a été bâti pour une meilleure compréhension de notre action selon les nouvelles orientations stratégiques qui constituent le fondement du projet de service ; ces dernières s'inscrivent dans la durée car en phase avec les attentes de nos usagers et les évolutions des politiques publiques en faveur de la pérennité et de la résilience du patrimoine routier mais aussi pour combattre les effets du changement climatique.

La mobilisation des agents de la DIRMED s'appuie sur leur capacité d'innovation, d'adaptation et ouvre le champ à de multiples expérimentations. Je tiens à les remercier chaleureusement pour leur engagement et leur dévouement qui n'ont de sens que grâce à la confiance de nos principaux partenaires comme les services du pôle ministériel, les préfetures ou les collectivités.

Un grand nombre d'entre eux se tournent résolument et avec tout le professionnalisme qu'on leur connaît vers la sécurisation des infrastructures routières nationales desservant les futurs sites olympiques haut-alpins dans le cadre des JOP 2030.

Je vous invite à découvrir les détails de nos actions et de nos projets dans ce rapport d'activité 2024 dont je vous souhaite une agréable lecture.

AGIR PRIORITAIREMENT POUR LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ ET LES CONDITIONS D'EXERCICE DES MÉTIERS

POURSUIVRE L'INNOVATION ET L'EXPÉRIMENTATION VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES AGENTS

L'expérimentation et l'évaluation du Système d'Alerte Véhicule Évacuation (SAVE)

Le projet SAVE vise à améliorer la sécurité des agents intervenant sur le réseau en les alertant de l'approche de véhicules à vitesse élevée susceptibles de les heurter. Ce dispositif, entièrement automatisé, utilise un radar pour analyser la vitesse et la trajectoire des véhicules, déclenchant une alerte sonore 3 à 5 secondes avant un potentiel impact. Après une première expérimentation en 2023 par la DIR Centre-Ouest, la DIR Méditerranée a décidé de tester SAVE sur un fourgon patrouilleur dès 2024. L'expérimentation a été lancée au CEI de Clérissy permettant de tester le comportement du dispositif sur un réseau autoroutier de zones urbaines, à fort trafic. Des échanges réguliers entre les agents du centre et l'encadrement du district urbain ont été organisés afin d'améliorer le système et de l'adapter au mieux aux conditions réelles. L'expérimentation se poursuivra en 2025 au CEI de Clérissy, puis au CEI de Boucoiran permettant de tester le dispositif dans une zone interurbaine, sur route à chaussée séparée avec un trafic plus faible.

La sécurisation et la modernisation des travaux d'espaces verts : retour d'expérience sur le robot faucheur de La Garde

Depuis deux ans, la DIRMED expérimente des robots faucheurs pour moderniser l'entretien des espaces verts et réduire ainsi l'exposition des agents aux risques. Le robot, acquis en 2023 pour le CEI de La Garde, est un porte-outil radiocommandé capable de travailler sur des terrains difficiles. Son utilisation améliore la sécurité des agents, réduit les risques musculo-squelettiques et auditifs, et ne nécessite pas le permis PL. Économiquement, son coût d'acquisition (70k€) est inférieur à celui d'un tracteur épareuse (170k€), avec une consommation de carburant divisée par trois. Il offre des avantages en termes de transport et d'entretien. Au vu du gain constaté pour la sécurité et les conditions de travail des agents, l'acquisition d'un second robot pour une utilisation mutualisée est envisagée.



L'aménagement de sécurité sur les ouvrages d'art

La DIRMED exploite sur son réseau environ 1000 ponts et 900 murs. Ces ouvrages d'art sont régulièrement inspectés dans le cadre des visites IQOA (tous les 3 ans) et de manière approfondie lors des IDP (tous les 6 ans). Ils font également l'objet d'une surveillance continue par les agents des districts pour lesquels l'accès à ces ouvrages doit se faire en toute sécurité. Sans nécessiter d'équipements particuliers et lourds à entretenir, divers aménagements peuvent supprimer les risques : garde-corps, escaliers d'accès aux culées, lignes de vie ou éclairage. En 2024, la DIRMED a consacré un budget de 339 k€ TTC pour la réalisation d'aménagement de sécurité en liaison avec les ouvrages d'art (200 k€ en 2023). Les districts, en charge de proposer les travaux et de suivre leur bon déroulement, ont ainsi pu faire réaliser la pose de garde-corps, l'aménagement et la création d'escaliers d'accès avec rampe et passerelle sur les RN85, RN86, RN202, RN580 et la RN106. Les besoins importants et la pérennisation de la démarche permettront d'aménager progressivement l'ensemble des ouvrages « à risque ».



AMÉLIORER LA PRÉVENTION DES RISQUES

Santé et Sécurité au Travail

En termes de documents-socles, après les refontes de son Règlement Intérieur SST, et de son DUERP, la DIRMED a élaboré et validé son nouveau Plan de Prévention des Risques Professionnels et d'Amélioration des Conditions de Travail. Ce Plan est le fruit d'un travail collectif mené lors d'ateliers dédiés avec les agents, de CODIR Hygiène et Sécurité et de Formations Spécialisées en SSCT. Il fera dorénavant l'objet de déclinaisons annuelles. A vu également le jour le nouveau Plan de Prévention des RPS, suite à l'actualisation du diagnostic réalisé l'année précédente. D'autres plans ministériels ont également été déclinés localement (cf PPMR ci-dessous).

Un certain nombre de manifestations destinées aux partages d'informations, d'échanges, et de sensibilisations se sont également tenues. Ce sont ainsi deux sessions plénières dites des « Rendez-vous de la santé et de la sécurité » qui ont été organisées en mai et en octobre, rassemblant chaque fois plus d'une centaine d'agents. Des opérations de sensibilisation des usagers de la route ont également été organisées dont celle avec VINCI Auto-

routes en avril autour du thème du corridor de sécurité.

A l'échelle des services et des agents, soulignons également la tenue des Comités Locaux de Prévention, instances d'échanges rassemblant les acteurs locaux de la Prévention (coordinateurs, correspondants SST, chefs de CEI, chefs de district). Le travail engagé sur les analyses d'accidents s'est également poursuivi permettant d'identifier des actions d'amélioration pour l'ensemble des agents de la DIRMED. La sensibilisation aux risques professionnels s'est aussi poursuivie au travers de la tenue régulière de quarts d'heure sécurité.

Soulignons enfin l'important investissement réalisé sur le champ de la formation. Ce sont plus de 1200 jours de formation qui ont été dispensés en 2024 dans le domaine de la Santé-Sécurité, représentant 1 à 4 jours de formation par agent. Ce domaine a représenté 56 % des formations totales suivies. Il s'agit en grande partie des formations qualifiantes (ACES, Habilitations Electriques...), lesquelles permettent la délivrance des autorisations employeur.

Déclinaison locale du Plan Ministériel de Prévention Renforcé (PPMR)

De nombreux accidents d'agents des routes sont à déplorer dans le cadre de l'exercice de leurs missions, certains s'avérant mortels. Une évaluation des dispositifs de prévention pour identifier les pistes de travail permettant d'empêcher de tels drames a été engagée par le ministère en 2022.

Sur la base des recommandations faisant suite à cette évaluation, un Plan Ministériel de Prévention Renforcé a été établi (2023-2027) définissant des actions nouvelles prioritaires, complémentaires à celles déjà en cours. Ce plan s'articule autour de 7 grands axes tels que la connaissance du risque, le comportement des usagers, la doctrine ou encore l'accompagnement des agents et de leur famille. Un budget de 40 M€ lui est consacré.

Même si certaines actions relèvent d'un travail conjoint en interministériel ou encore

du niveau de l'administration centrale du Ministère des Transports, sa mise œuvre effective repose également sur une mobilisation au niveau local de chaque DIR. Dans ce

contexte, la DIRMED a formalisé et validé à l'été 2024 une note de déclinaison de ce plan et a engagé depuis un certain nombre d'actions au travers de contributions de sujets portées à l'échelle nationale, ou encore d'initiatives à l'échelle locale.

A noter en particulier le pilotage par la DIRMED du groupe de travail national chargé des rélexions relatives à l'extension de la zone dite « tampon », zone minimale à respecter dans la mise en œuvre des dispositifs de signalisation en amont d'un évènement.



VALORISER DURABLEMENT LE PATRIMOINE ET GARANTIR SES DIFFÉRENTES FONCTIONNALITÉS

ASSURER LA PÉRENNITÉ DU PATRIMOINE ET DÉVELOPPER LES APPROCHES DE GESTION PATRIMONIALES

A55 - Bouches-du-Rhône

Fin des travaux anti-corrosion du viaduc de Martigues

Les travaux portant sur la réfection de la protection anti-corrosion de l'ouvrage central métallique ainsi que sur la réparation des fissures du tablier métallique (caissons et encorbellements), débutés en 2022 sur le viaduc de Martigues ont été finalisés en octobre 2024. Une dernière phase des travaux, qui devrait débuter dans 3 ans, concernera la rigidification du platelage afin de corriger son dimensionnement et ainsi limiter les fissures de fatigue. Ce renforcement marquera le point final des travaux ayant débuté dans les années 2010.

La réhabilitation du viaduc, pilotée par la DIRMED en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre, est financée à 100 % par l'Etat pour un montant total de 40M€.

Construit entre 1969 et 1972, le viaduc de Martigues a fortement participé à l'expansion économique de la région en reliant le centre tertiaire de Marseille, la zone portuaire du golfe de Fos et les implantations industrielles de Port-de-Bouc, Lavéra, La Mède et Martigues. Avec un trafic de 80 000 véhicules par jour, il représente un véritable enjeu local.



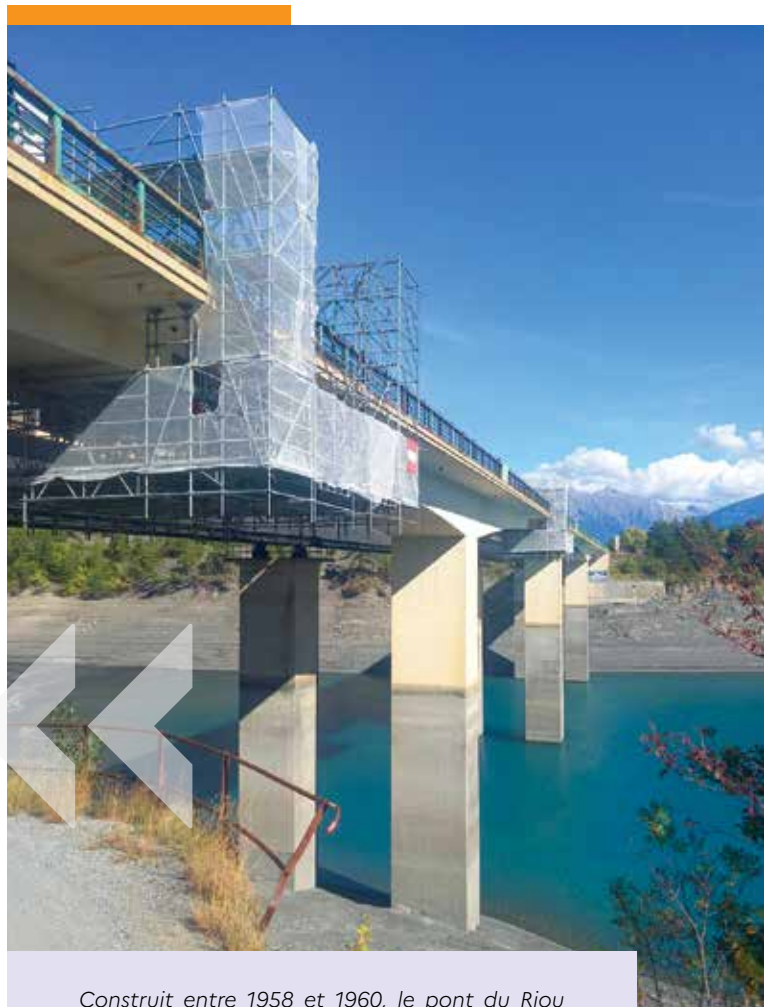
RN94 - Hautes-Alpes

Pont du Riou Bourdou : fin des travaux de réparations structurelles

Au niveau de la commune de Savines-le-Lac, le Pont du Riou Bourdou est constitué de 4 travées reliées en leur milieu (clé) par des articulations qui nécessitent des travaux de renforcement structurel (1^{ère} tranche). Les superstructures du tablier nécessitent par ailleurs des travaux d'entretien lourd ainsi qu'une modernisation (2^{ème} tranche). L'objectif principal de cette opération, placée sous la maîtrise d'ouvrage opérationnelle et la maîtrise d'œuvre de la DIRMED, était de remédier au sous-dimensionnement de ses articulations, un enjeu pour sa capacité à supporter les convois exceptionnels et assurer sa pérennité.

La première tranche de travaux, achevée en juin 2024, a ciblé les réparations structurelles. Grâce à la mise en place d'échafaudages suspendus, des fissures ont été traitées par injection, des tissus de fibre de carbone appliqués et les articulations existantes ont été doublées par de nouveaux bâtis métalliques au niveau des quatre clés de l'ouvrage.

La deuxième tranche de travaux dont la 1^{ère} phase s'est déroulée de septembre à décembre 2024 et se poursuivra par une seconde phase de mars 2025 à juin 2025, porte sur le remplacement des garde-corps actuels par des dispositifs de retenue double fonction capables à la fois de retenir un poids lourd et de servir de garde-corps aux piétons, sur la réfection totale des trottoirs, de l'étanchéité de l'ouvrage, des joints de chaussées présents au niveau des clés et de la couche de roulement en enrobés.



Construit entre 1958 et 1960, le pont du Riou Bourdou se situe sur le tracé de la route nationale 94, principal axe structurant Est-Ouest du département des Hautes-Alpes, permettant de relier les deux pôles d'attractivité que sont Gap et Briançon et ouvrant l'accès à la frontière italienne par le col de Montgenèvre.

RN113 - Gard

Réhabilitation de l'ouvrage de Mas Saint-Pierre

L'opération de réhabilitation sur l'ouvrage du Mas Saint-Pierre, situé sur la RN113 à Gallargues-le-Montueux (Gard) menée en 2024, visait à mettre en œuvre un dispositif d'étanchéité, essentiel à la pérennité de l'infrastructure. Ce chantier se distingue par la collaboration technique et stratégique entre différents services de la DIRMED.

Ces travaux menés sous la direction du SIR2M ont inclus :

- Rabotage de 17,5 cm de l'ancienne chaussée, conformément aux préconisations du programme de réparation de l'ouvrage.
- Application d'une couche d'enrobés de 5 cm afin de permettre la pose du nouveau dispositif d'étanchéité.
- Pose d'une couche de roulement finale en BBTM (Béton Bitumineux Très Mince) de 2,5 cm, garantissant ainsi une surface de circulation optimale et une étanchéité parfaite sur l'intégralité des 700 mètres de l'ouvrage.

Le coût total des travaux s'est élevé à 1M€ TTC.



RN94 - Hautes-Alpes

Pont du Couleau : fin des travaux de rénovation

Dans le cadre du Plan d'Amélioration d'Itinéraire (PAI) de la RN94, le pont du Couleau, classé 3U sur l'échelle IQOA (désordres structurels avec caractère d'urgence) a vu sa rénovation confiée à la DIRMED, chargée de la maîtrise d'ouvrage opérationnelle et de la maîtrise d'œuvre pour sa réparation complète.

Durant la première phase de travaux entre mars et juillet 2024, un échafaudage suspendu et confiné a permis les différentes interventions sur la charpente métallique. Les travaux ont débuté par un sablage des tôles pour enlever la corrosion et la peinture, suivi du remplacement et de la réparation des éléments endommagés et enfin de l'application d'un système de protection anti-corrosion à trois couches pour garantir une protection durable contre les agressions extérieures.

La seconde phase de travaux entre septembre et novembre 2024 a porté sur les superstructures et a intégré le remplacement des joints de chaussée et de trottoirs, la réfection de l'étanchéité et des couches de roulement, l'installation de glissières béton armé avec mains courantes en guise de garde-corps ainsi que la réparation des culées en maçonnerie.

La réception des travaux de rénovation du pont du Couleau en novembre 2024 marque une étape supplémentaire dans la sécurisation et la pérennité des infrastructures routières de la RN94. Grâce à ces interventions, le pont offre désormais des conditions de circulation améliorées et un niveau de sécurité renforcé pour les usagers.

Ces travaux, comme ceux menés sur l'ensemble de la RN94, préfigurent les travaux de sécurisation de cette route dans le cadre des futurs JOP2023 et menés sous maîtrise d'ouvrage de la DIRMED. Au-delà de la pérennité de la RN, de ses équipements et des ouvrages d'art, les projets de sécurisation portent également sur le traitement de risques naturels comme les chutes de blocs ou les mouvements de terrain.



Mis en service en 1939, le pont du Couleau, situé sur la RN94, est un ouvrage métallique riveté de type poutre en treillis (PRATT). Il franchit le torrent du Couleau reliant les communes de Saint-Clément-sur-Durance et Châteauroux-les-Alpes. Son emplacement l'expose à des contraintes climatiques et aux agressions salines régulières dues au salage en période hivernale.



RN113 - Gard

Réparation de l'ouvrage d'art de Valergues

L'intervention sur l'ouvrage d'art de Valergues s'est déroulée en trois phases distinctes, dans le cadre d'un chantier avec nacelle rail-route, soumis aux contraintes de la SNCF (consignation des voies ferrées et des caténaires, avec seulement 4 heures de travail par nuit). Les travaux ont permis : la réfection de l'étanchéité du tablier et des trottoirs, la reprise des enrobés, la démolition et le remplacement des garde-corps sur les 4 murs en retour, la purge des corniches et des maçonneries épauffrées, avec reprise au mortier résine, le nettoyage des pierres de parement et le traitement des fers apparents et leur enrobage.

Dé-végétalisation du merlon de Rocher Baron à St Martin de Queyrières

Suite à une formation spécifique dispensée en 2023, les agents du Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) de L'Argentière ont réalisé, en mars 2024, la dé-végétalisation de la partie inférieure du merlon de Rocher Baron à St Martin de Queyrières en mars 2024.

Réalisée en régie, cette opération qui ciblait la coupe des arbustes poussant sur une section de 400 mètres de long, a été précédée d'une matinée de préparation visant :

- aux rappels des procédures et règles de sécurité notamment celles relatives aux travaux en hauteur,
- à la préparation du matériel spécifique de travail en hauteur et d'escalade,
- à la préparation du site où une signalisation par feux (CF24) a été pré-positionnée pour sécuriser la zone.

Les agents ont ainsi pu procéder en toute sécurité -après la pose de la ligne de vie- à la dévégétalisation puis au broyage des végétaux coupés. Ces travaux ont permis d'éliminer l'ensemble des arbustes présents sur cette portion du merlon, contribuant à la sécurité et à la pérennité de l'infrastructure routière. L'opération sera reconduite dans les mêmes conditions sur les parties inférieure et supérieure du merlon courant juin 2025.



DÉPLOYER UNE POLITIQUE DE MODERNISATION DU RÉSEAU

Renforcer la résilience des infrastructures face aux aléas climatiques

RN85 - Alpes de Haute-Provence

Travaux du pont du ravin des Couestes

Afin d'améliorer la résilience du réseau routier national face aux intempéries et de faciliter son entretien vis-à-vis des laves torrentielles régulières, un projet de reconstruction de l'ouvrage sur le ravin des Couestes a été réalisé entre septembre et novembre 2024 sur la RN85 (PR 74+000) sur la commune de Barrême.

D'un montant de 400k€ TTC, ce chantier, sous maîtrise d'œuvre de la DIRMED, a été réalisé en collaboration avec la Région Sud (Chemins de fer de Provence) et en régie quasi intégrale, de la conception jusqu'au suivi de chantier, par les agents du Pôle pathologie des ouvrages d'art (PPOA) avec le CEI de Digne-les-bains.

L'objectif principal était de remplacer l'ouvrage existant par une nouvelle structure en béton armé, assurant une pérennité et une sécurité accrues pour les usagers de la RN85. Il a aussi l'objectif de permettre un meilleur déblaiement régulier des laves torrentielles avec du matériel classique et permettre aux professionnels qui interviendront de le faire dans de meilleures conditions de sécurité.



RN106 - Lozère

Éboulements rocheux suite aux intenses épisodes cévenols

La RN106 est confrontée à l'instabilité de massifs schisteux, générant de fréquents éboulements rocheux. Le 26 septembre 2024, au Collet de Dèze, entre deux épisodes cévenols, des pierres ont chuté sur l'accotement, prémices d'un risque d'éboulement majeur, confirmé par le bureau géotechnique mandaté en urgence. En réponse, une voie a été neutralisée et une protection lourde installée. La persistance de l'ouverture d'une fissure a conduit à la décision de purger la partie menaçante en surplomb. La RN106 a été fermée pour permettre la mobilisation de deux pelles et l'évacuation d'environ 1000 m³ de déblais, avant un rétablissement de la circulation en alternat.

Des études de confortement ont été engagées, suivies de la commande de travaux urgents. Ces travaux, d'un montant de 315k€ s'ajoutent aux 633k€ déjà alloués, via le contrat de plan Occitanie, pour la sécurisation de deux autres sites sur la RN106 (Sainte-Cécile d'Andorge et Saint-Privat de Vallongue). L'investissement total sur cet axe en 2024 s'élève à 948k€, dédié à la résilience du réseau face aux aléas climatiques.

Mi-décembre 2024, les opérations de terrassement au Collet de Dèze étaient achevées, avec près de 3000 m³ de déblais dégagés, permettant le rétablissement de la circulation dans les deux sens.

Les travaux d'ancrages et de mise en place de filets sont programmés début 2025.





RN85 - Alpes de Haute-Provence

Éboulements à Barre d'Auran

Le 11 mars 2024, un effondrement rocheux sur la RN85 au niveau du PR71 a entraîné la coupure de la circulation pour des raisons de sécurité, un alternat étant impossible en raison de la nature de l'effondrement. Après avoir traité une partie du volume instable, la présence de filets de protection endommagés a nécessité des interventions supplémentaires.

Le 12 mars, de nouveaux moyens et une expertise géotechnique ont permis de rétablir un alternat. Les 13 et 14 mars, des purges complémentaires et la réparation des filets ont été réalisées. Une supervision géotechnique d'urgence a été menée par le CEI de Digne-les-bains. Ces opérations ont éliminé environ 50 m³ de roche instable, ramenant l'aléa chute de pierres à son niveau antérieur. L'opération a impliqué une collaboration entre les CEI de Digne-les-bains et Saint-André-les-Alpes, avec une communication constante avec la préfecture. Le 14 mars, la RN85 a pu être rouverte dans les deux sens de circulation.



RN94 - Hautes-Alpes

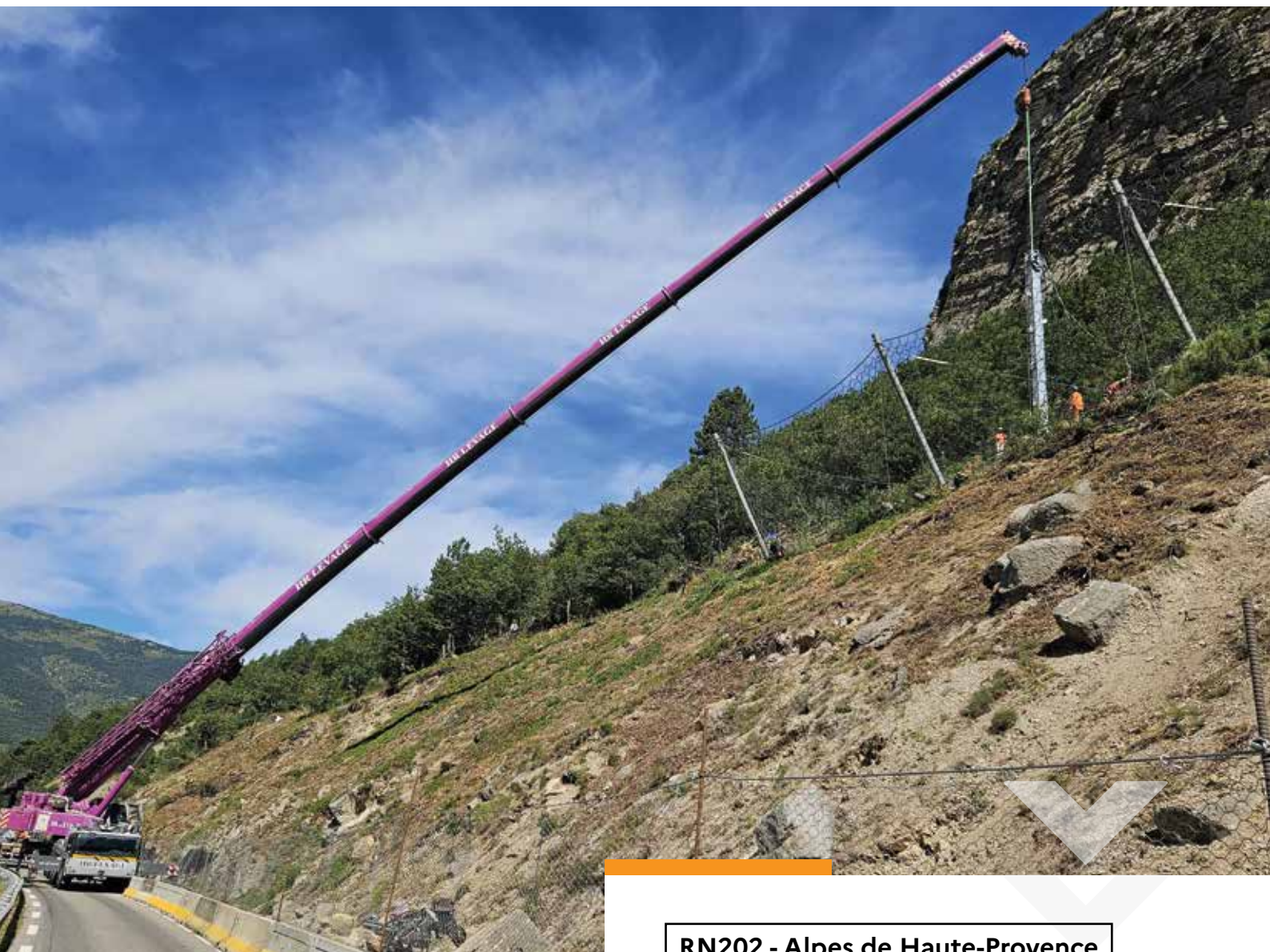
Glissement de Sainte-Marguerite : instrumentations géotechniques

Un glissement de terrain actif de 300 mètres affecte la RN94 à Sainte-Marguerite, un axe vital reliant Gap à Montgenèvre. Les suivis instrumentaux ont mis en lumière l'existence de trois surfaces de rupture délimitant un glissement superficiel à 6 mètres, un glissement profond jusqu'à 16 mètres puis un glissement géologique englobant les 2 précédents. Les interventions de stabilisation des années 1980 (voile ancré par des tirants précontraints et fondé sur micropieux de 12 m) sont désormais prises dans la masse en mouvement.

Dans ce cadre, la DIRMED a fait réaliser des investigations géotechniques en trois phases, dont la première, entre

mars et octobre 2024, a permis de réaliser des sondages et d'installer des instruments. L'objectif est de collecter des données précises pour définir des solutions de sécurisation durables.

Deux sondages supplémentaires sont prévus en 2025 dans une zone boisée, potentiellement par hélicoptère. Les prochaines étapes incluent des études géotechniques approfondies pour élaborer des propositions techniques détaillées. La sécurisation de la RN94 demeure une priorité pour garantir la desserte de la haute Durance et y prévenir les risques à long terme, notamment dans la perspective des JOP 2030 (cf page 10).



RN580 - Gard

Mise en service du giratoire de Roquemaure

Identifié comme un secteur accidentogène, le secteur de l'échangeur n°22 de l'autoroute A9, à la sortie de Roquemaure, a fait l'objet d'une opération inscrite au Contrat de Plan État-Région (CPER Occitanie) d'un investissement de 2,5 M€. Débuté en août 2023, le projet consistant en la création d'un giratoire au carrefour de l'A9, de la RN580 (surnommée la Rhodanienne), de la RD6580, d'une voie communale et des accès riverains, incluant notamment ceux des viticulteurs locaux, a été finalisé à l'été 2024.

Sous la maîtrise d'œuvre de la DIRMED, la réalisation de ce giratoire a présenté des défis sur le volet de l'exploitation (proximité immédiate d'un échangeur autoroutier et présence importante de poids lourds) et sur le volet environnemental (nombreuses espèces protégées sur le site, impliquant la mise en œuvre de mesures spécifiques pour leur sauvegarde).

RN202 - Alpes de Haute-Provence

Travaux de protection contre les chutes de blocs

Dans le cadre de l'amélioration de la résilience de la RN202 face aux risques naturels, des travaux de pose d'écrans pare-blocs ont débuté en mars 2024 sur la commune de Saint-Julien-du-Verdon (04), au lieu-dit « La Brèche ». Ces travaux, prévus en plusieurs phases, se sont poursuivis jusqu'à la période de viabilité hivernale 2024-2025.

Ces dispositifs de protection, d'une hauteur de 7 à 8 mètres et s'étendant sur près de 300 mètres de long, sont conçus pour arrêter des blocs rocheux d'une énergie allant jusqu'à 8 000 kJ (équivalente à celle d'un bloc de 10 tonnes lancé à plus de 140 km/h). Leur dimension est donc significative.

Pour permettre la mise en place des premiers poteaux de 2 tonnes, trop lourds pour un héliportage, la RN202 a été fermée à la circulation les 2 et 3 juillet 2024 par le CEI de Saint-André-les-Alpes, dont la connaissance du territoire a été essentielle pour cette opération. Des fermetures complémentaires ont également été nécessaires à l'automne pour la poursuite de l'installation des poteaux.

Le coût prévisionnel de l'opération s'élève à 2 M€, entièrement financés par l'État.

Sécurisation du réseau DIRMED

RN580 - Gard

Inauguration de la déviation de Laudun l'Ardoise

Portée en maîtrise d'ouvrage par la DREAL Occitanie et réalisée sous maîtrise d'œuvre de la DIRMED pour un coût global de 30 M€, la création de la déviation engagée depuis février 2020 a été finalisée et officiellement inaugurée le 11 juillet 2024, en présence du préfet de région, du préfet du Gard, des élus locaux et des représentants de la DREAL Occitanie et de la DIRMED. Cette opération a consisté à dévier la RN580 de la commune de Laudun l'Ardoise par la création d'une route bidirectionnelle en tracé neuf d'environ 3 kilomètres pour permettre la suppression d'un passage à niveau dangereux en entrée de commune. Elle a nécessité la réalisation de 4 carrefours giratoires, 2 ouvrages d'art de franchissement des voies ferrées SNCF et 1 ouvrage d'art de rétablissement de la RD9 ainsi que de nombreux ouvrages de transparence hydraulique.



RN85 - Hautes-Alpes

Travaux de confortement des berges du DRAC

La crue du DRAC, suite aux précipitations de l'automne 2024, a entraîné la dégradation et la régression de la berge : la terrasse alluviale en pied de talus routier avait presque totalement disparu et il ne restait que 2 mètres d'assise au pied de la RN85.

Afin de sauvegarder cet axe principal permettant de relier

Gap à Grenoble, la DIRMED a engagé une intervention d'enrochement des berges en urgence entre le 18 et 22 octobre 2024 au PR 20+300 de la RN85. Près de 1070 tonnes de blocs ont ainsi été positionnées sur la berge sous le contrôle de la DDT 05.

150k€ ont été engagés pour l'opération.

ASSURER LA QUALITÉ DES MOBILITÉS ET RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS

DISPOSER D'UN NIVEAU DE SERVICE ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DU RÉSEAU ET À SES USAGES

A7 - Bouches-du-Rhône

Mise en service de la bretelle d'entrée 30b reconfigurée

Dans le cadre du projet global d'amélioration de la desserte de l'aéroport Marseille Provence, la DIRMED a porté une opération connexe portant sur la reconfiguration de la bretelle n°30b de l'Anjoly, sur l'autoroute A7 en direction de Marseille, qui a été mise en service en juin 2024 après 3 mois de travaux. Les travaux ont consisté en la création d'un terre-plein-central (TPC) entre la section courante et la bretelle en adjonction sans modification de la section courante de l'A7, et en modifiant légèrement la géométrie de la bretelle en insertion.

Ces travaux ont permis d'obtenir une insertion sécurisée à une seule voie sur la section courante, et de mieux réguler un trafic entrant sur l'A7. Cette nouvelle configuration limite aujourd'hui les dégradations des conditions de circulation sur l'A7 vers Marseille en heures de pointe, et améliore la sécurité routière sur cette entrée d'autoroute.



RN85 - Isère

Création d'un lit d'arrêt d'urgence dans la descente de Laffrey et sécurisation vis-à-vis du risque rocheux

Située à flanc de falaise et présentant une déclivité importante, la descente de Laffrey est une section de route bidirectionnelle d'environ 5km située entre Laffrey et Vizille, réputée pour sa dangerosité. En 2007, après un nouvel accident de car ayant causé le décès de 26 personnes, une mission d'expertise nationale et un audit des sections à forte pente ont conclu pour la descente de Laffrey à la réalisation d'un lit d'arrêt d'urgence. Il s'agit d'une voie de détresse pouvant être empruntée par un véhicule en péril. Cette voie débouche dans une fosse à cailloux, et l'entrée du véhicule dans cette fosse stoppe sa course.

Les études menées par la suite ont permis de définir l'implantation préférentielle de cet aménagement ; il a ainsi été acté de l'implanter en partie terminale de la descente, avant le dernier virage marquant l'entrée de la commune de Vizille. Le secteur étant par ailleurs sujet à des phénomènes de chutes de blocs, une étude de sécurisation de la route vis-à-vis du risque rocheux a été menée en parallèle. Cette étude a mis en évidence la nécessité d'implanter plusieurs ouvrages de protection contre les chutes de blocs (grillages et filets plaqués, écrans pare-blocs).

Les travaux ont donc consisté en la réalisation du lit d'arrêt d'urgence et la mise en place en falaise des ouvrages de protection contre les éboulements rocheux. Ils se sont déroulés en plusieurs phases entre octobre 2019 et juin 2024. L'emprise routière existante n'étant pas suffisante pour implanter le lit d'arrêt, un terrassement préalable sur l'emprise de la falaise a été nécessaire. Le lit d'arrêt est opérationnel depuis juillet 2024 et peut donc être emprunté par un véhicule en péril. Ce projet a été entièrement financé par l'État. Cette section de RN est depuis gérée par la DIRCE.



RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Bilan de la Viabilité Hivernale (VH)

La période de viabilité hivernale 2024-2025 a été marquée par un hiver moins long et rigoureux et par un faible enneigement entraînant une consommation de fondant faible (1480 tonnes cette saison contre 2993 tonnes en 2023-24). Le coût de 319 k€ de cette VH est également en forte baisse (-37 % par rapport à l'année précédente), atteignant son niveau le plus bas depuis 18 ans (période de référence).

Ces baisses très significatives de consommation de fondants et de coût doivent être interprétées au regard du :

- transfert au CD38 du CEI de La Mure, dont la consommation représentait 1290 tonnes en 2023-24
- du transfert au CD38 du marché d'externalisation pour le salage et le déneigement du tronçon La Mure-Corps.

Courbe d'évolution des coûts de la VH à la DIRMED



Obligations légales de débroussaillage

Une partie des routes gérées par la DIRMED sont soumises aux obligations légales de débroussaillage (OLD) dans le but de prévenir les risques d'incendie. Les OLD, prises par arrêtés préfectoraux, définissent les secteurs concernés et la largeur de la bande à traiter. Elles sont réalisées en régie par les agents des CEI ou externalisées à un prestataire spécialisé.



Au sein du District Rhône-Cévennes (DRC) :

Au DRC, dans les départements du Gard, de la Lozère et du Vaucluse, le réseau routier national (RRN) est soumis aux obligations légales de débroussaillage. En 2024, une nouvelle campagne de débroussaillage a été menée en complément de la campagne habituelle de fauchage. 29 hectares environ ont été traités en bordure du réseau : 10 ha en régie par les agents des CEI (plus particulièrement, les Angles et le Grand Combien) et 19 ha par l'entreprise pour un coût de 180 k€.

Au sein du District Urbain (DU) :

Le DU dispose sur son périmètre de deux zones particulièrement sensibles aux risques de feux de forêts : en bordure de l'autoroute A55 sur le massif de l'Estaque et de l'autoroute A7 sur les communes de Vitrolles et Rognac. En 2024, sur son périmètre a été réalisé le débroussaillage de 64 ha de surface pour un budget de 1M€.

A55 - Bouches-du-Rhône

Contrôle pour l'interception de poids lourds en surcharge

En janvier 2024, une opération de contrôle des poids lourds et transports exceptionnels a été menée sur l'A55, au niveau du viaduc de Martigues, dans le sens vers Marseille. Coordonnée par la DIRMED, la CRS Autoroute Provence et la DREAL, cette opération visait à garantir la sécurité routière et préserver les infrastructures. Des voies ont été neutralisées par les agents du CEI de Lavera pour permettre les contrôles. Ces contrôles devraient se multiplier au regard de l'enjeu important en termes de sécurité routière et de leur impact sur les ouvrages et les chaussées du réseau.



RÉPONDRE AUX ENJEUX DE TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

RENDRE LA ROUTE PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Préserver les écosystèmes naturels, la biodiversité, la ressource en eau

A51-RD9 - Bouches-du-Rhône

Projet de végétalisation

En novembre 2024, un important projet de végétalisation a été finalisé au niveau de l'échangeur Les Milles 5A sur l'A51. Cette initiative visait à renforcer la biodiversité et à améliorer la qualité écologique de la zone.

Pour ce faire, 650 m² ont été aménagés. Parmi les plantations réalisées, ont notamment été introduits un olivier remarquable ainsi que 600 plants de lavande. Ces ajouts enrichiront l'écosystème local et contribueront à sa diversité biologique. Ce projet souligne l'engagement de la DIRMED à préserver et à accroître la biodiversité le long du réseau, tant en qualité qu'en quantité et faire de nos dépendances des puits carbone.



A50 - Bouches-du-Rhône

Expérimentation de l'utilisation du biocide Ailantex

La DIRMED avec l'appui du CBN Méditerranée a poursuivi en 2024 l'expérimentation de solutions alternatives au fauchage de l'espèce invasive « ailante » sur les axes autoroutiers de l'A7 et de l'A50. Pour ce faire, plusieurs zones « témoins » ont été définies dans le but :

- de constater un épuisement de l'ailante après 2-3 séries de réalisation de coupes (double-passe) ;
- de réaliser une action de couverture végétale avec la mise en concurrence de cette espèce avec d'autres espèces végétales.

Enfin, la DIRMED s'est associée avec la DIRSO dans le projet de tester également le produit de lutte biocide (champignons) « Ailantex » déjà testé avec succès par la SNCF. A cet effet, une autorisation ministérielle de mise temporaire du produit sur le marché a été prise et les injections du produit ont eu lieu en novembre dernier. Des phases d'évaluation par le CBN sont programmées tout au long de l'année 2025.



RN100 - Gard

Gestion des plantes envahissantes : une expérimentation menée par le CEI Les Angles

La gestion des plantes envahissantes, parmi lesquelles les cannes de Provence, représente des enjeux écologiques et de sécurité (réduction de la visibilité et dégradation des enrobés). Le fauchage régulier, bien que nécessaire, favorise l'expansion des rhizomes et accélère la colonisation. Pour faire face à cette problématique, le CEI Les Angles a mené une opération expérimentale de gestion de ces plantes sur un linéaire de 140 mètres de l'accotement de la RN100, sur la commune de Saze.

Le chantier, réalisé sous balisage, a impliqué :

- la purge du talus et le sciage de l'enrobé de rive, avec recyclage des enrobés,
- l'arrachage mécanique des rhizomes et du système racinaire (environ 40-50 cm de profondeur) à l'aide d'une pelle à chenilles équipée,
- l'extraction manuelle complémentaire par deux opérateurs,
- les retalutage et remodelage du terrain après excavation,
- l'ensemencement des surfaces avec un mélange herbacé adapté.

RN106 - Gard

Etude pour la valorisation des eaux de bassin- Boucoiran

La DIRMED a poursuivi le pilotage des études prospectives de valorisation des eaux de bassin de rétention sur la RN106 au travers de la réalisation des phases de définition du cadrage réglementaire, de caractérisation par des tests de la ressource en eau d'un point de vue quantitatif et qualitatif et de l'identification des usages potentiels. Les études de scénario d'aménagement (lutte contre les incendies, hydrocurage des réseaux, irrigation...) ont démarré en fin d'année en vue de la réunion de concertation programmée le 12 février 2025 avec les organismes (ARS, Agence de l'Eau, DDTM) et les acteurs locaux (SDIS, Mairie de Boucoiran...). L'objectif est maintenant de mettre en place en 2025 un premier protocole expérimental d'usages.



A7 - Bouches-du-Rhône

Début des travaux du projet de renaturation d'une friche du District Urbain

Dans le cadre de la démarche de Services Publics Éco-responsables dans laquelle elle est engagée, la DIRMED expérimente la renaturation d'espaces sous valorisés existants sur son site du District urbain situé en rive de l'autoroute A7. Soumis au Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires à l'occasion de l'Appel à projet Biodiversité 2024 dans la catégorie « gestion des espaces verts et/ou des aménagements, permettant la restauration ou la favorisation de la biodiversité locale, sur un site en impliquant les agents », ce projet a retenu l'attention du ministère : lauréat de l'AAP, il a été financé à hauteur de 45k€.

En renaturant cette friche de plus de 1000 m², à proximité du bâtiment du CIGT, le projet contribue en une gestion durable des dépendances vertes de l'État, favorise la biodiversité locale tout en offrant un environnement naturel propice à la détente et à la convivialité au service de la qualité de vie au travail des agents. Dans ce cadre, la DIRMED a mandaté l'association « CPIE du Pays d'Aix » pour la conception de l'aménagement paysager et la préparation de l'atelier de sensibilisation destiné aux agents du DU qui sera programmé en 2025.



Améliorer les continuités écologiques et contribuer à l'insertion environnementale des infrastructures routières



A55 - Bouches-du-Rhône

Fin de chantier pour le mur anti-bruit à Martigues (programme de résorption du bruit)

Pilotée par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'opération a fait l'objet d'une délégation de maîtrise d'ouvrage entre la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, maître d'ouvrage stratégique de l'opération et la DIRMED assurant ainsi la maîtrise d'ouvrage opérationnelle et la maîtrise d'œuvre en phases études et travaux.

Les travaux, réalisés d'octobre 2023 à mars 2024 pour un coût final de 1,6 M€, consistaient à réaliser des écrans anti-bruit sur GBA élargie, sur une hauteur de 4m en section courante de l'A55 sur 355 mètres linéaires, dont une partie en franchissement de l'OA7 sur 40m, et un écran sur une hauteur de 3m le long de la bretelle de sortie de Lavéra sur 140m de long.

Cette opération a permis la réduction significative des nuisances sonores pour les riverains qui bénéficient désormais d'une amélioration notable de leur qualité de vie grâce à une exposition sonore largement diminuée.

Études d'enjeux pour le rétablissement des continuités écologiques

En 2024, la DIRMED a piloté les études d'enjeux pour le rétablissement des continuités écologiques produites par le CEREMA. Le déroulé de ces études a suivi le cheminement suivant :

- analyse fine et statistique des collisions faune relevées entre 2017 et 2022 via la main courante embarquée des CEI ;
- établissement d'un projet de méthodologie nationale associée à ces études d'enjeux ;
- identification de 13 sites de points noirs de collision sur l'ensemble du réseau de la DIRMED ;
- hiérarchisation des sites à traiter suite à des visites in situ.

Les conclusions de l'étude ont été présentées au réseau national Développement Durable en décembre 2024 et ont permis de déboucher sur un premier programme 2025 d'études et de travaux (350k€ en Provence-Alpes-Côte d'Azur et 150k€ en Occitanie). Ces programmes d'aménagements seront mis en œuvre en 2025 par le Service d'ingénierie routière (SIR) de la DIRMED.

A7-A507-A50 - Bouches-du-Rhône

Diminution de la vitesse sur les axes majeurs des autoroutes de l'aire marseillaise

Depuis le 23 février 2024, un abaissement généralisé des vitesses limites autorisées a été mis en œuvre sur plusieurs axes autoroutiers du territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Cette mesure a été établie en concertation avec elle :

- la vitesse limite est passée de 110 km/h à 90 km/h sur A7, sur la section nord entre Les Pennes-Mirabeau et Rognac, et sur A55, de l'échangeur avec l'A7 jusqu'au tunnel des 13 vents ;
- la vitesse limite est passée de 90 km/h à 70 km/h sur A7, sur section terminale après l'échangeur avec l'A507 et sur l'A50, sur section terminale après l'échangeur avec l'A507.

Ces modifications s'inscrivent dans les politiques en faveur de la mobilité et visent la réduction de l'impact sur la qualité de l'air et des nuisances sonores, l'amélioration de la sécurité routière et l'harmonisation des vitesses au niveau des VRTC.



FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENTS LES PLUS VERTUEUX

Adapter le réseau aux nouveaux usages

A502 - Bouches-du-Rhône

Premier bilan de la VR2+ expérimentale

La DIRMED a établi avec la collaboration du CEREMA un premier bilan de la voie réservée au covoiturage mise en service en avril 2024 sur une section de 600m de l'A502 vers Aubagne. Un radar pédagogique a été installé sur cette section.

En conclusion, les résultats de ce bilan après la mise en service sont encourageants, s'agissant notamment du niveau relatif de l'infraction constatée, des gains significatifs de temps de parcours observés sur la VR2+ en heures de pointe du matin, de l'absence d'impact, relevé à ce jour, de cette VR2+ sur la sécurité routière et les temps de parcours des transports en commun.



A7 - Bouches-du-Rhône

Mise en service de la VRTC A7 (entre l'échangeur n°31 et le divergent A7/A517)

Une nouvelle section de voie réservée aux transports en commun, sur l'autoroute A7 entre l'échangeur n°31 et le divergent A7/A517, a été mise en service le 7 mai 2024. En direction de Marseille, cette nouvelle VRTC permet d'améliorer les temps de parcours des bus ainsi que leur régularité sur un secteur où il est constaté des congestions journalières récurrentes aux heures de pointe. Les travaux ont été menés entre mai 2023 et avril 2024. Ils ont consisté à élargir la plateforme routière en reprenant la totalité de la surface des chaussées puis à mettre en œuvre des barrières de sécurité en béton en rives d'autoroute et de poser des panneaux de signalisation et un marquage au sol adapté. Les travaux ont également permis de reprendre la

séquence de signalisation directionnelle du divergent A7/A517.

Cette nouvelle section de voie bus s'inscrit dans un programme plus global de réalisation d'aménagements destinés à la priorisation des bus sur les principaux corridors métropolitains (Aix-Marseille, Vitrolles-Marseille et Aubagne-Marseille), inscrit au Contrat de Plan État-Région et financé à parts égales par l'État, la Région, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille Provence.

Entre 2013 et 2024, plus de 30 kilomètres de voies réservées aux bus ont ainsi été aménagés sur autoroute au sein du territoire métropolitain.



A7-RD113 - Bouches-du-Rhône

Réaménagement de l'échangeur de l'Agavon : mise en service partielle

Attendu par beaucoup, le réaménagement de l'échangeur n°30b de l'AGAVON a été partiellement mis en service en juin 2024, respectant ainsi l'objectif d'une livraison de l'aménagement avant le début des Jeux Olympiques 2024. La bretelle de sortie n°30b constituait en effet un point noir de congestion récurrent avec des remontées de file atteignant la section courante de l'A7/A55 et se prolongeant au-delà du tunnel des Pennes-Mirabeau. Les travaux ont ainsi permis de décongestionner le secteur en doublant la capacité de la bretelle de sortie n°30b et en passant ponctuellement la RD113 de 2 à 3 voies.

En outre, le projet a également porté sur la création d'un sas dédié aux autocars, permettant de gagner directement la RD113 (en direction de l'aéroport) depuis l'autoroute A7. L'inspection préalable à la mise en service, commune à l'ensemble des aménagements créés, s'est tenue le 11 octobre 2024. Des travaux correctifs et de finalisation de l'opération sont programmés en début d'année 2025. Aussi, la mise en service complète et définitive (y compris le sas bus), doit intervenir dans le courant du 1^{er} semestre 2025.

L'opération est portée par la DIRMED, qui assure la maîtrise d'ouvrage opérationnelle et la maîtrise d'œuvre, y compris sur le réseau départemental, par convention. S'agissant de son coût, le montant des travaux s'élève à 7,32 M€, financés à hauteur de 90 % par le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et 10 % par l'État.



A7-A51 - Bouches-du-Rhône

Mise en service d'une VRTC entre Saint-Antoine et le convergent A51/A517 (phase A)

Une nouvelle section de voie réservée aux transports en commun, sur les autoroutes A7 puis A51 entre le pont du Commandant MATTEI et le convergent A51/A517, a été mise en service le 7 janvier 2025. En direction d'Aix-en-Provence, cette nouvelle VRTC permet d'améliorer les temps de parcours des bus ainsi que leur régularité sur un secteur où des congestions journalières récurrentes aux heures de pointe sont constatées.

Les travaux ont été menés entre le 17 janvier et le 16 décembre 2024. Ils ont consisté à élargir la plateforme routière en reprenant la totalité de la surface des chaussées puis à mettre en œuvre des barrières de sécurité en béton en rives d'autoroute avant de poser des panneaux de signalisation et un marquage au sol adapté. Les travaux ont également permis de reprendre la séquence de signalisation directionnelle du divergent A7/A51.

Cette section de VRTC, communément appelée « phase A », s'inscrit dans un projet plus large de création d'une voie réservée aux bus entre l'échangeur de Saint-Antoine et l'autoroute A51 à Septèmes-les-Vallons. Ainsi, une seconde phase de travaux dite « phase B » doit intervenir en 2026, afin de prolonger l'aménagement au sud.



S'ENGAGER POUR UN SERVICE PUBLIC ÉCO-RESPONSABLE

Réduire l'empreinte carbone de la DIRMED

RD106 - Gard

Expérimentation d'un enrobé à liant végétal

Le district Rhône Cévennes a mené en 2024 son programme de renouvellement de chaussées entre avril et octobre, pour 6 M€ et couvrant 161 000 m². Une section de la RN106 (PR 4+310 à 4+860, Nîmes) a été traitée expérimentalement avec 950 tonnes de béton bitumineux à liant végétal. Ce produit, qui incorpore aussi jusqu'à 70 % d'agréats recyclés, vise à réduire l'empreinte carbone de 30 % par rapport aux enrobés traditionnels, tout en maintenant les performances. Cette expérimentation sur une section à fort trafic permettra au CEREMA de vérifier son comportement dans le temps. Si les résultats sont concluants, son utilisation pourrait être étendue, une nouvelle section étant déjà envisagée pour 2025.



Expérimentation du biocarburant PUR-XTL

L'une des solutions pour décarboner les transports et lutter contre la pollution atmosphérique réside aussi dans l'usage de carburants plus propres et durables. Dans cette optique, la DIRMED étudie la possibilité d'utiliser en lieu et place du diesel, le XTL (X-TO-LIQUID). Le carburant éponyme est un carburant de synthèse produit à partir de déchets et compatible avec nos moteurs diesels. Il garantit en théorie une baisse d'émission de GES jusqu'à 80 % par rapport à l'usage du diesel.

La DIRMED a lancé depuis mi-juillet l'expérimentation de ce XTL au District Urbain avec l'alimentation des cuves des CEI de Septèmes et de Clérissy. Il est envisagé d'étendre cette expérimentation aux CEI d'Aigues Vives, de Boucoiran et de Digne selon les offres d'approvisionnement. Cette expérimentation fera l'objet d'un suivi, sur 6 mois notamment en termes d'émission atmosphérique, de coût, de performance et d'entretien mécanique.

Nouvelle politique de gestion raisonnée et responsable des déchets

La DIRMED a finalisé la note de la politique de gestion des déchets issus des activités des CEI. Ce document a porté sur :

- la mise à jour du cadre réglementaire et des modalités de gestion des filières à problème ;
- la fourniture aux CEI d'outils nécessaires à une gestion durable des déchets (plan local de gestion, fiches de bonne pratique, focus sur les déchets dangereux).

En districts, des sessions de sensibilisation à l'application des dispositions de cette nouvelle politique ont été réalisées.



MODERNISER NOTRE ORGANISATION ET CONFORTER NOTRE EXPERTISE

AMÉLIORER L'EFFICIENCE DE LA DIRMED



Le Séminaire des cadres 2024 centré sur l'élaboration du projet de service 2024-2028

Le séminaire des cadres 2024 a marqué une étape clé dans l'élaboration du Projet de Service 2024-2028. Le séminaire, articulé autour de deux temps forts, a permis de consolider les orientations stratégiques et d'approfondir les actions à venir.

La matinée, consacrée à la plénière, avait pour objectifs de faire le point sur les avancées du Projet de Service 2024-2028 depuis le séminaire précédent, de confirmer les priorités et le calendrier, et de partager les travaux des sept groupes de travail ayant réfléchi à l'organisation et aux attentes des agents.

L'après-midi s'est déroulée en ateliers thématiques, suivis de restitutions en plénière. L'objectif était d'harmoniser les connaissances et d'approfondir les actions concernant les axes Patrimoine et Transitions écologique et énergétique. Les discussions ont notamment porté sur la valorisation durable du patrimoine, la modernisation du réseau et les moyens de rendre la route plus respectueuse de l'environnement, en favorisant les modes de déplacement vertueux et en affirmant une approche éco-responsable du service public.



Le Projet de service 2024-2028 finalisé

Fruit d'un travail collectif, le Projet de service 2024-2028 a été validé en CSA en décembre 2024. Ce document stratégique va structurer l'action de la DIRMED pour les prochaines années. Dès 2025, 22 actions seront déclinées prioritairement pour un plus grand nombre au bénéfice des axes Agents et Organisation. Plus de la moitié de ces actions sont déjà engagées : un point d'étape sera fait en milieu d'année sur base d'une analyse des indicateurs définis pour un suivi fin de l'avancement de l'atteinte des orientations et objectifs stratégiques.



3DS : Transfert définitif de service

C'est au travers du décret n°2024-544 du 13 juin 2024 que la date du transfert définitif de service a été prononcée au 1^{er} novembre. Il s'agit d'une étape-clé dans la mise en œuvre de la loi 3DS, faisant suite au transfert de compétence au 1^{er} janvier, puis à la mise à disposition du service et des agents à titre individuel au 1^{er} avril.

Cette date a visé à réduire la période transitoire d'application des conventions de mise à disposition des services de l'État afin d'opérer le transfert définitif en amont de la période de viabilité hivernale.

Pour opérer ce transfert, la DIRMED a contribué à l'élaboration des deux arrêtés préfectoraux de transfert définitif de service aux Départements de Vaucluse et de l'Isère (liste des services ou parties de services transférées, nombre d'emplois, état des charges sur les 3 années antérieures), ainsi qu'à la transmission des éléments d'informations relatifs aux agents transférés. Au-delà, un bilan RH relatif à 3DS a été réalisé et présenté lors du CSA du 19 décembre.

Un travail conséquent entrepris sur le parc des serveurs

L'informatique au niveau de la DIRMED se subdivise en trois grandes familles : les systèmes liés à la gestion du trafic gérés par le CIGT, les applications métiers (BDDIR par exemple) gérées par le SPEP et l'informatique-bureautique gérée par l'unité dédiée au sein du secrétariat général.

En 2024, outre l'assistance quotidienne apportée aux agents par cette unité du SG, celle-ci a entrepris un travail de fond conséquent sur le parc des serveurs. Les plus anciens ont progressivement été remplacés au profit de NAS (Network Attached Storage). Une plus grande robustesse a été recherchée et mise en œuvre grâce à des systèmes de redondance et de réplication entre sites. Les liaisons fibre disponibles en inter-sites ont également permis de réduire le parc de serveurs tout en répondant aux besoins quotidiens des agents, et en garantissant l'efficacité de l'architecture. Cet important travail entrepris sur le matériel sera poursuivi en 2025 ; il contribue à garantir la continuité d'activité en cas de survenue d'un aléa quel qu'il soit.

RENFORCER LA COHÉSION ET LA COOPÉRATION AU SEIN DE LA DIR



Séminaire de l'entretien au DRC

Après une première édition du Séminaire Entretien en avril 2022 au cours duquel avait été abordé l'ensemble des thématiques d'entretien, le 2^{ème} séminaire de ce type s'est tenu en décembre 2024 au DRC.

Ce séminaire a permis d'approfondir les échanges et de mieux cerner les besoins du DRC sur les sujets présentés (dépendances bleues et vertes, ouvrages d'art et sécurité routière), notamment concernant les enjeux relatifs au bon entretien des bassins réhabilités au travers des PAI (plan d'amélioration d'itinéraire), de l'identification des TE (transports exceptionnels) en infraction sur le réseau et des enjeux mis en exergue par les bilans de sécurité routière.

La journée s'est conclue par une visite des bassins de la LEO : Liaison Est Ouest (N1007).

Ce déplacement a notamment permis de riches échanges entre le SPEP et le DRC en vue de l'élaboration d'un plan de maintenance préventif du site qui planifiera les investissements futurs pour pérenniser son fonctionnement.



Journée de Cohésion

A l'occasion de la journée de cohésion, les membres du personnel ont eu l'opportunité de découvrir la forteresse médiévale de Mornas en septembre 2024. Le programme de la journée comprenait une visite guidée pour explorer l'histoire et les secrets du site.



Journée d'accueil des nouveaux arrivants

En novembre 2024, la DIRMED a accueilli lors d'une journée d'intégration, sa quarantaine de nouveaux agents. Cette journée, tenue au siège à Marseille, visait à faciliter leur prise de poste en leur offrant une compréhension approfondie de l'organisation, des missions et de l'environnement de travail de la DIRMED.

La matinée a été consacrée à des présentations détaillées par l'équipe de direction couvrant des sujets tels que le budget, l'ingénierie routière, la qualité, le développement durable et les fonctions supports (RH, informatique, SST). L'après-midi, les agents ont visité le CIGT, découvrant ses missions et son fonctionnement.



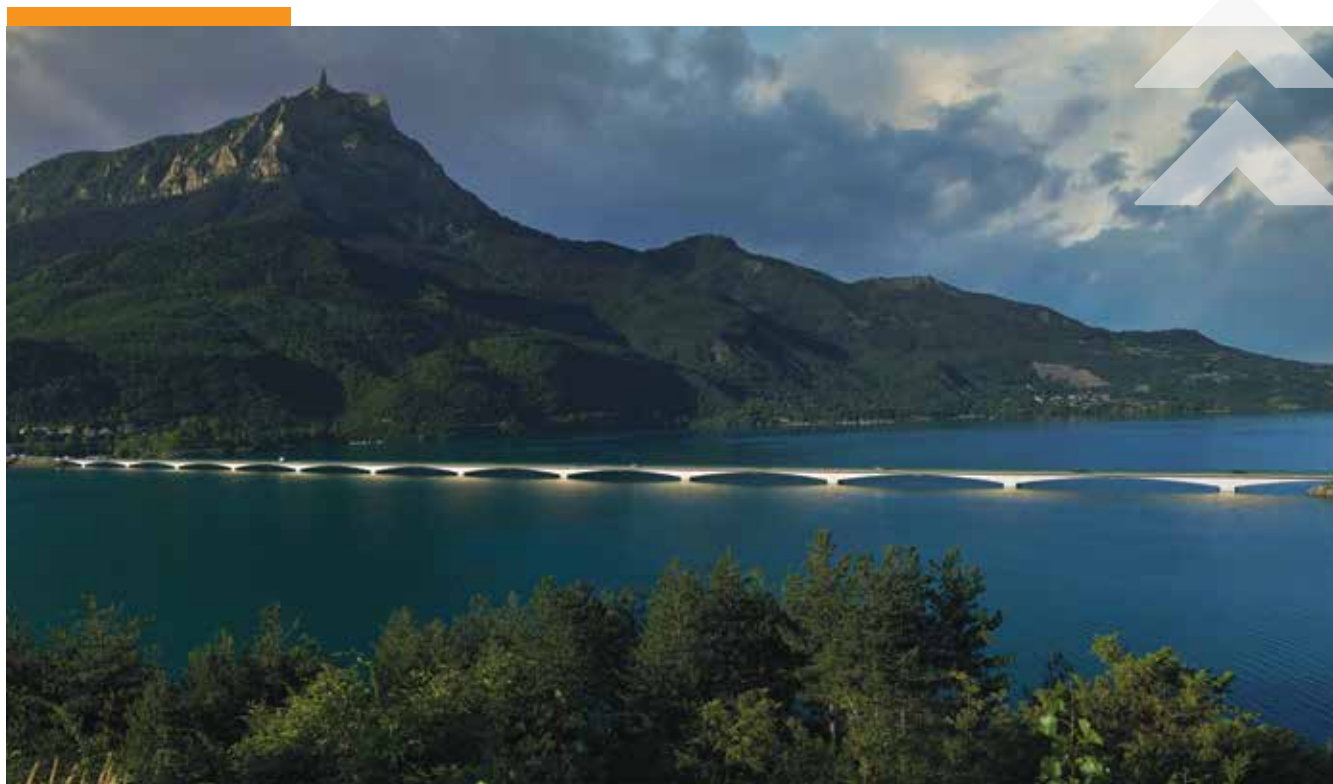
AFFIRMER L'IDENTITÉ DE LA DIRMED

Développer une politique de relation bénéficiaires et partenaires

Conférence Routière avec les élus du département des Hautes-Alpes

En décembre 2024, dans l'objectif de développer une politique de dialogue plus étroite avec ses partenaires, la DIRMED a présenté aux collectivités et à la préfecture des Hautes Alpes, à l'occasion d'une Conférence routière, ses actions engagées sur les routes nationales RN85 (route Napoléon) et RN94 (Via Domitia) en faveur de :

- la réhabilitation et la modernisation des RN85 et RN94 afin de garantir la sécurité des usagers, de préserver le patrimoine routier et de renforcer la résilience face aux risques naturels.
- la viabilité hivernale : entre le 1^{er} novembre et le 30 mars (de l'année n+1), environ 70 personnes sont mobilisés pour assurer la circulation sur les axes montagneux des Hautes Alpes.
- l'entretien et les investissements : chaque année, 15 à 20 millions d'euros sont investis pour la rénovation des chaussées, l'entretien des ouvrages d'art, le renforcement de la résilience du réseau.
- les opérations sur les ouvrages d'art majeurs : le pont des Richards (RN85), le pont du Riou Bourdou (RN94) et le pont de Savines-le-Lac (étude en cours pour une rénovation ou un remplacement, pour une estimation entre 20 et 35 M€.)
- la lutte contre les aléas naturels : 20 secteurs prioritaires identifiés à traiter d'ici 2030, travaux en cours à Saint-Alban, au Rocher Baron, et sur d'autres zones sensibles.



CHIFFRES-CLÉS 2024

BUDGET



84.7 M€

CONSOMMÉS POUR L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DONT :

- 25 M€ dédiés aux chaussées
- 14.5 M€ en études et réparations des Ouvrages d'art
- 5.5 M€ pour la surveillance, l'entretien courant et spécialisé des Ouvrages d'art
- 2 M€ pour moderniser et verdir le matériel
- 319k€ euros dédiés à la Viabilité Hivernale
- 1 M€ consacrés aux aménagements de sécurités des agents



33 M€

ENGAGÉS POUR L'INGÉNIERIE : plus de 70 % de l'activité sur l'Ingénierie de l'entretien et de la réparation dont plus de 40 % sur les ouvrages d'art.



1.8 M€

DE BUDGET DE FONCTIONNEMENT

ENTRETIEN EXPLOITATION MODERNISATION



une **100^{aine}** d'opérations

ÉTUDES ET TRAVAUX ACTIVES DONT :

- 75 pour la DIRMED
- 22 pour la DIRMC
- 5 pour la DREAL Occitanie
- 1 pour la DREAL PACA



+ de **350 000 m²** de couche de roulement des chaussées renouvelés



ENVIRON **35 000** événements

sur le réseau recensés par le Centre d'Information et de Gestion de Trafic (CIGT)

RESSOURCES HUMAINES



480 agents

- 41 départs
- 50 arrivées
- 22 mouvements internes



71 promotions

par concours et avancement



6 concours AEP

(Agents d'Exploitation Principal)



2 165 journées de formation

soit 5 jours de formation en moyenne / agent

dont + de **1200** journées dans le domaine de la Santé et de la Sécurité

DIR Méditerranée

16, rue Antoine Zattara, 13003 Marseille

☎ 04 86 94 68 00

@ dirmed@developpement-durable.gouv.fr

Contact usagers :

relations-usagers.dirmed@developpement-durable.gouv.fr

Contact communication :

com.sg.dirmed@developpement-durable.gouv.fr