

BILAN D'ACTIVITÉ 2022



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CEI-Atelier d'Antrenas (48)

DIR Massif Central

VIE DU SERVICE	3
SECRETARIAT GÉNÉRAL	
• Le CHSCT (comité d'hygiène sécurité et conditions de travail) en quelques chiffres	
• Bilan Estève - Evolution du Système de Traitement de l'Evaluation Dématérialisée	
• Nouveautés du programme carte achat	
DÉPARTEMENT POLITIQUE ENTRETIEN	
EXPLOITATION	6
• Remise en concession autoroutière de l'aire d'Authezat	
• Pour une bonne trajectoire, mise en place de Dispositifs d'Alerte Sonore (DAS)	
• Renforcement de la cybersécurité de la DIRMC, le « Parcours de Cybersécurité » de l'ANSSI	
• 2022 : début de révolution pour le système radio	
DÉPARTEMENT METHODE ET QUALITÉ	10
• Visite du CEI d'Issoire par les travailleurs de l'ADAPEI	
• Politique d'archivage de la DIRMC	
• Inauguration du créneau de dépassement de Freissinet sur la RN122 dans le Cantal	
RÉALISATIONS MARQUANTES	14
DISTRICT NORD	14
• Réfection de la chaussée des VSVL de l'A75	
• Remplacement des dispositifs de retenue en Terre-Plein-Central (TPC) de l'A75 sur le secteur des Issartets	
• Station d'épuration des aires de l'Aubrac	
• Réparation de l'ouvrage d'art PS9 sur l'A75	
DISTRICT SUD	20
• Modernisation du dispositif de DAI du tunnel du Pas de l'Escalette	
• Renouvellement de la couche de roulement sur l'A75, secteur de Lodève	
• A75 - Travaux de réparation du pont de La Marguerite Est	
• Renouvellement de la couche de roulement RN88-Bretelle Aire de l'Aveyron (bretelles 1-2-3-4)	
DISTRICT CENTRE	24
• Doublement RN 88 Yssingaux	
• RN122 / Déviation de Sansac-de-Marmiesse et raccordement au contournement d'Aurillac	
• Rénovation de l'enrochement de Linac sur la RN122	
• Travaux d'entretien et de sécurisation de la RN88 sur le bassin Ponot entre Montferrat et l'échangeur de Blavozy	
DÉVELOPPEMENT DURABLE	32
• Sévérac-le-Château et La Cavalerie - Développement de l'éco-pâturage	
• Journée Développement Durable	

Crédits photos de couverture et dos de couverture : Pix'n Prod



Le mot du Directeur

Après deux années de crise, 2022 a marqué le retour à un fonctionnement normal de l'activité. L'implication de chacun des agents a permis d'assurer nos missions d'entretien et d'exploitation du réseau avec qualité et efficacité. Le contrat de gestion a de nouveau atteint un montant très important, avec 51 millions d'euros en autorisations d'engagement et 52 millions d'euros en crédits de paiement.

Des opérations importantes et parfois complexes ont été réalisées pour la réfection des chaussées, l'entretien des ouvrages d'art et des tunnels, ou la réhabilitation de bassins d'assainissement. On peut notamment citer, pour l'A75, la réfection du pont de la Marguerite Est, au sud de Lodève, et la réparation de l'ouvrage d'art PS 9, au sud de Clermont-Ferrand, ainsi que la reprise des enrochements de Linac sur la RN 122, dans le Lot. Ces opérations nécessitent des mesures d'exploitation et de balisage parfois importantes pour assurer la circulation et la sécurité des usagers. À chaque fois, nous savons nous mobiliser pour assurer leur mise en œuvre et l'information des usagers.

En 2022, nous pouvons constater que les trafics ont retrouvé le même niveau que celui de 2019. Toutefois, il semblerait que le comportement des usagers post-Covid se soit dégradé, entraînant une recrudescence d'incivilités et d'accidents.

Ils rappellent que nous exerçons des métiers à risque et que la sécurité des agents doit rester une priorité.

Ainsi, les nombreuses actions conduites par le comité d'hygiène sécurité et conditions de travail prennent toute leur importance, qu'elles soient d'ordre organisationnel, comme le dossier d'organisation de la sécurité et la prévention, ou opérationnel, comme le travail sur les visites de site, sur les équipements de protection individuelle ou sur les enquêtes accidents.

Le renforcement de la sécurité des usagers sur notre réseau est également une des priorités de la DIR Massif central : la mise en place de dispositifs d'alerte sonore ou le renouvellement des équipements des tunnels participent de cette politique.

La DIR Massif Central s'investit aussi dans le développement durable, avec notamment la mise en place d'éco-pâturage ou l'amélioration du fonctionnement des bassins.

Toutes ces réalisations ne sont possibles que grâce au très fort engagement des femmes et des hommes de la DIR Massif Central, que ce soit en exploitation, dans les ateliers ou dans les bureaux.

Je les remercie tous chaleureusement.

Je vous souhaite une agréable lecture de ce rapport d'activité.

Thierry Marquet

Le CHSCT (comité d'hygiène sécurité et conditions de travail) en quelques chiffres

Le mandat 2018-2022 du CHSCT de la DIR MC a été fortement impacté par la gestion de la crise sanitaire liée à la Covid 19. En effet, ce sont 32 réunions du CHSCT qui se sont tenues, dont 15 en 2020, pour mettre en place toutes les mesures organisationnelles nécessaires à la prévention de la propagation de l'épidémie au sein du collectif de travail. Elles ont notamment permis la mise en place de dispositifs plus contraignants quelquefois que les mesures nationales (nébulisation, confinement des cas contact..) mais qui ont concouru à réduire l'exposition des agents à la Covid 19.

Le CHSCT a dû également s'emparer du dépôt de 4 droits de retrait (gilets jaunes, Covid 19, garanties minimales), d'une saisine de l'inspection du travail et réaliser 5 enquêtes accidents. Ces dernières permettent d'en analyser les causes multifactorielles et de mettre en œuvre des actions de prévention et remédiation.

Il a également œuvré sur le cadrage de la politique de prévention en participant aux travaux sur le DOSP (dossier d'organisation sécurité prévention) et le DUERP (document unique d'évaluation des risques professionnels) via des groupes de travail dédiés. La mise en œuvre et le suivi du plan d'actions relatif à l'inspection santé sécurité au travail de la MIGT (mission d'inspection générale territoriale) qui s'est déroulée au printemps, ont également bien occupé cette instance en 2022.

Au-delà des dossiers récurrents, tels que la présentation annuelle du DOVH (dossier d'organisation de la viabilité hivernale), des bilans accidents de service, de l'examen des propositions de la commission EPI (équipement de protection individuelle) et la présentation des bilans de visites annuels des sites de la DIR MC, le CHSCT a collaboré à l'élaboration des plans de prévention relatifs aux risques incendie, travail en hauteur, biologique, routier et risques psychosociaux.



Le CHSCT a par ailleurs été sollicité sur les évolutions technologiques telles que le déploiement des tablettes, poseur de cônes, dispositif Raptor (Il s'agit d'un véhicule dont le rôle est de déposer des bandes d'alerte sonore temporaires, à proximité des chantiers, permettant d'attirer l'attention des automobilistes et d'améliorer la sécurité de tous)

L'instance collégiale s'est de plus investie dans le domaine de la préservation de la santé, en particulier, dans l'analyse des bilans des médecins du travail, la qualité de vie au travail, l'exposition des agents aux produits chimiques et cancérigènes, alcool, stupéfiants, amiante, canicule, l'étude ergonomie.

Au regard de ce bilan, merci à tous les membres et experts conviés en CHSCT qui ont pu contribuer à l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité au sein de la DIR MC.

2023 verra ces travaux perdurer au sein de la formation spécialisée du CSA DIR MC (comité social d'administration), instance de dialogue social en lieu et place du comité technique de la DIR MC.

Bilan Estève

Evolution du Système de Traitement de l'Evaluation Dématérialisée



L'application Estève a été déployée au sein de l'ensemble des services de la DIR Massif Central pour la campagne des entretiens professionnels 2021.

La rédaction et la signature des entretiens professionnels se font désormais de manière dématérialisée.

L'outil a été présenté lors des journées RDI en mars 2022 et a fait l'objet d'un webinaire à l'attention des N+1 de la DIRMC.

Grâce à l'implication de tous – agents, interlocuteurs locaux, encadrants – 88,6 % des entretiens

professionnels 2021 ont été signés définitivement dans l'application.

Les interlocuteurs locaux sont :

- pour les agents du district Nord : Valérie Loubaresse et Michel Boulet
- pour les agents du district Centre : Audrey Ferraton et Jean-Pierre Vérots
- pour les agents du district Sud : Magali Panafieu et Francis Caumes
- pour les agents du siège : Loïc Palmas et Hélène Mortier

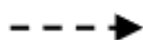
QUI EST CONCERNÉ ?

Tous les agents dont les ministères utilisent ESTEVE.



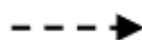
EQUIPE RH

- Prépare, crée et pilote la campagne
- Ouvre la campagne aux N+1



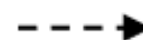
N+1

- Valide la liste de ses agents
- Rédige et signe les entretiens



AGENT

- Complète, vise et signe son entretien



N+2

- Complète et signe les entretiens

Nouveautés du programme carte achat

L'année 2022 a été marquée par deux changements :

- mise en place du nouveau programme (MINECOL DIR MC) au mois de juillet ;
- bascule sur le nouveau marché national (attribué à la BNP) en novembre.

La stratégie interministérielle carte achat poursuit deux objectifs principaux : permettre aux acteurs de gérer et piloter efficacement leur parc de cartes ; sécuriser les paiements des relevés d'opérations.

Les principales nouveautés pour les porteurs sont les suivantes :

- Téléchargement des Relevés d'OPération (ROP) et des Relevés d'Opérations Administration (ROA) sur la plateforme BNP Paribas ;
- Mise à jour de la carte d'identité de chaque porteur obligatoire sous peine de voir bloquer la carte achat du porteur ;
- Code e-commerce obligatoire pour tout achat sur internet à partir de mars 2023. Celui-ci est créé par le porteur lors de la connexion sur le portail de la banque BNP Paribas ;
- Possibilité de faire opposition directement sur la plateforme BNP Paribas ;
- Processus d'escalade : en cas de retard de régularisation des paiements de plus de 6 mois, toutes les cartes achat de la DIR MC seront bloquées au minimum 1 mois ;



- Le référencement des fournisseurs sur la plateforme BNP Paribas est obligatoire. La demande doit être faite auprès du bureau FBMG.

La responsable de programme carte achat et son assistante se tiennent à la disposition des porteurs. Des réunions de présentation des nouveautés se tiennent dans les districts et auprès des porteurs du siège au cours du 1^{er} trimestre 2023.

Remise en concession autoroutière de l'aire d'Authezat



A3Architectes et Thévenin & Ducrot Autoroutes

La concession de l'aire de services d'Authezat (63) sur l'A75 est arrivée à échéance en 2022, après 30 ans d'exploitation par le groupe CERTAS.

Son renouvellement a été l'occasion d'apporter des modifications substantielles à son fonctionnement.

D'une part, afin de simplifier la gestion de l'aire, le nouveau concessionnaire devient désormais le seul gestionnaire, alors que jusqu'à présent, une partie de l'entretien était à la charge du CEI d'Issoire.

D'autre part, le projet s'est véritablement attaché à soigner la prise en compte de l'environnement.

En effet, outre les efforts qui ont présidé à la conception du bâtiment (entrée de lumière

naturelle, panneaux photovoltaïques ...), et à l'assainissement des espaces imperméabilisés, dont le parking poids lourds, un intérêt tout particulier a été porté au traitement des espaces extérieurs.

Avec l'appui du Conservatoire Botanique National, un bureau d'étude paysager a travaillé à la mise en valeur des espaces, ainsi que du contexte géographique et historique du site.

Ils ont contribué à l'élaboration du cahier des charges transmis aux candidats lors de la mise en concurrence, ainsi qu'à l'analyse des offres sur ce point.

Un groupe de travail incluant la DIR MC et le concessionnaire se réunira, après attribution de la concession, afin de préciser les contours des aménagements définitifs.

Ce dossier a fait l'objet d'un traitement transversal au sein de DPEE et de la DIR. Les aspects techniques ont été gérés à DPEE/PRI, en liaison avec le district Nord et le pilotage administratif a été réalisé par DPEE/BAS avec une relecture par DMQ/AJCP.

La procédure de renouvellement de concession reste une procédure peu commune pour la DIR ; c'est la deuxième démarche de ce type à la DIR MC, après le renouvellement de l'aire de Veyre.

Un sourcing a permis de préciser nos besoins et attentes, et, naturellement, de faire évoluer le cahier des charges.

Pour autant, à côté de la procédure d'attribution, c'est désormais une étape de transition entre



deux gestionnaires qu'il convient de piloter, dans la mesure où un nouveau gestionnaire, Thévenin Ducros, s'est imposé devant le concessionnaire actuel.

Entre les étapes de concertation, d'attribution et de mise en place du nouveau prestataire, le renouvellement de la concession aura été une démarche au long cours s'étendant sur environ 2 ans.

Nos usagers devraient apprécier le projet retenu, présentant des services nouveaux (dont les indispensables installations de recharges des véhicules électriques) et prendre plus de temps (et de plaisir), pour parcourir l'aire à la découverte d'éléments remarquables du site.

Un temps de repos accru qui sera également un gain appréciable pour la sécurité de chacun.



A3Architectes et
Thévenin & Ducrot Autoroutes

Pour une bonne trajectoire, mise en place de **Dispositifs d'Alerte Sonore (DAS)**



Réalisation des engravures par microrabotage en BAU

En France, plus de 40 % des tués sur la route le sont à la suite d'accidents dus à la perte de contrôle de leur trajectoire. L'hypovigilance, la fatigue, la somnolence ou encore l'inattention sont les premières causes d'accidents mortels sur autoroutes.

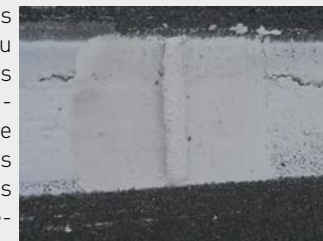
Pour lutter contre ce phénomène, le ministère a imposé, par arrêté du 14 janvier 2020, que toutes les sections d'autoroutes soient équipées de dispositifs d'alerte sonores (DAS) permanents.

Les DAS comprennent : les dispositifs « barrettes » à protubérance d'épaisseur comprise entre 10 et 16 mm et les « engravures » sonores réalisées en creux par fraisage.

Afin de répondre à la demande du Ministère et d'équiper l'ensemble de son réseau concerné : A75, A711, A750 et certaines parties accidentogènes de la RN88 en

2 x 2 voies, DPEE/ESE, en collaboration avec DPEE/BAS, a monté un marché en septembre 2021. Deux prestataires (PROXIMARK et EUROVIA) ont été retenus pour réaliser l'ensemble des travaux.

Les barrettes sonores, réalisées par projection de résine, sont déployées sur l'ensemble du réseau hors zones montagneuses et semi-montagneuses. Afin de ne pas être arrachés par le passage des lames de chasse-neige, ces dispositifs sont remplacés par des engravures sur les secteurs à forte activité de viabilité hivernale



Exemple d'une barrette sonore réalisée par projection de résine

L'ensemble des travaux est évalué à 2M€, une 1^{re} tranche a été réalisée entre novembre 2021 et novembre 2022. La 2^e tranche s'effectuera en 2023 et permettra la mise en conformité complète de notre réseau.



Renforcement de la cybersécurité de la DIRMC, le « **Parcours de Cybersécurité** » de l'ANSSI

La cybersécurité est aujourd'hui une préoccupation incontournable pour les entreprises et les institutions. Face à la montée en puissance des cyberattaques, l'ANSSI (Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information) a construit une offre de service « Le Parcours de Cybersécurité » dont l'ambition est d'élever le niveau de cybersécurité des structures publiques.

La DIR Massif Central est un des pilotes de cette démarche pour le ministère et le premier service à s'engager dans cette voie. L'importance de cette initiative a été renforcée début 2023 en raison d'une cyberattaque subie par une autre DIR.

Sous le pilotage de DPEE/SIB, les premières étapes du parcours de cybersécurité, le « Pré-diagnostic » et le « Pack initial », ont permis de dresser au cours de l'année 2022 un état des lieux organisationnel et technique des systèmes d'information bureautiques et métiers. Ces actions, intégralement financées par l'ANSSI, ont mobilisé plusieurs services, notamment les services de maintenance, les différentes maîtrises d'ouvrage de DPEE, de DMQ et du SG gérant des systèmes d'information, ainsi que la direction du numérique du ministère.

Le niveau de maturité en cybersécurité a été évalué comme comparable à celui des collectivités territoriales, soit dans la moyenne des niveaux de sécurité observés. Un plan d'action avec des objectifs ambitieux a été dressé pour les quatre prochaines années.

En 2023, la DIR Massif Central va poursuivre cette démarche de cybersécurité en passant à la dernière phase du parcours : le « Pack

Relais ». La mise en place des actions prioritaires consiste notamment en l'achat de nouveaux outils (scanner de vulnérabilités, bastion, ...), ainsi que des actions de formation et de l'assistance à

maîtrise d'ouvrage. L'enjeu est de consolider les acquis, d'optimiser la gestion des incidents et de renforcer la protection des données du service.



2022 : début de révolution pour le système radio



Jusqu'en 2022, dans la *statu quo* de la politique radio nationale, DPEE/SIB/CMR a maintenu les systèmes existant avec l'objectif de rationaliser et d'optimiser les moyens nécessaires. Ainsi, en relocalisant des sites payants sur des supports propriété de la DIR, les redevances annuelles de location ont été réduites de 75k€/an. D'autres actions, comme la sécurisation électrique, avaient anticipé les inquiétudes sur les risques de délestage.

En 2022, la stratégie nationale radio s'est précisée et le CMR a établi un plan d'ajustement des dépenses basé sur le taux d'utilisation et le coût d'exploitation des réseaux radio. Ce programme validé en comité de direction, qui acte la réduction progressive de l'infrastructure radio, assure une transition vers le futur réseau radio inter-administration (RRF) prévu en 2024/2025.



Baie radio du local technique de La Pépinière

C'est le glas pour ces technologies et les terminaux datant des DDE, et des années 90. Le RRF utilisera des smartphones durcis sur un réseau de téléphonie mobile prioritaire et multi-opérateurs.

Le démantèlement a commencé dès la fin 2022 et concerne d'abord le réseau du district Centre, à l'exception des tunnels (sites à enjeux) et du secteur de Cussac qui dispose d'un système récent issu d'une expérimentation. Ainsi, au District Centre,



Différents types d'antennes sur le site de La Pépinière à Cussac-sur-Loire

la téléphonie mobile va devenir temporairement l'outil de télécommunication de l'exploitation.

Une fois mis en service, le réseau RRF sera retransmis dans les tunnels par TDF (Télé Diffusion de France). MER et CMR assistent TDF dans ce projet.

Il a également été décidé de se désengager progressivement des prestations de maintenances réalisées par le CMR pour les conseils départementaux.

Sur les secteurs autoroutiers A75/A750, le dispositif actuel, très utilisé et peu coûteux est maintenu jusqu'à l'arrivée du RRF.

En 2023, des ateliers et des expérimentations regroupant les différentes administrations ont lieu pour tester et faire évoluer la solution interministérielle RRF avant son déploiement. Le CMR est partie prenante de ces actions et discussions.

Visite du CEI d'Issoire par les travailleurs de l'ADAPEI

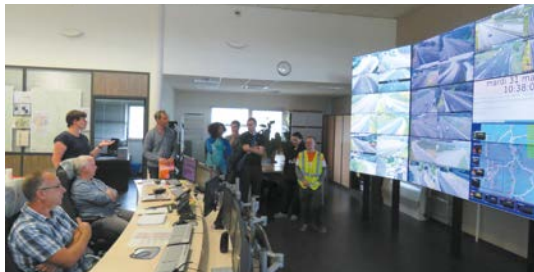
La DIRMC avait été conviée le 18 novembre 2021 afin de visiter l'ESAT (Établissement et service d'aide par le travail) de l'ADAPEI 63. À notre tour nous les avons invités le mardi 31 mai 2022 au siège du district Nord à Issoire afin de leur présenter nos missions.



Une présentation des activités de la DIR Massif Central a été réalisée pour promouvoir tous nos métiers et savoir faire.

Cette présentation a beaucoup intéressé les travailleurs et leurs accompagnateurs qui ont découvert l'étendu de nos activités.

Les vidéos réalisées par différents services, que nous avons projetées, ont marqué les esprits par la technicité et le professionnalisme de nos agents.



La séance s'est poursuivie par la visite du Centre d'Information et de Gestion du Trafic (CIGT).

Rémi Amossé, chef du district Nord et Laurence Champin, cheffe du CIGT, ont exposé le fonctionnement du CIGT, captivant leur auditoire. La visite s'est poursuivie par une sensibilisation aux comportements à risques, illustrée par des vidéos filmées par les caméras de surveillance du réseau routier.

Pour finir la visite de nos installations, le groupe s'est rendu au CEI d'Issoire où Gilles Job, chef du CEI, a pris le relais pour présenter les locaux et le matériel.



Le bureau ACDD remercie Rémi Amossé, Laurence Champin, Gilles Job ainsi que les opérateurs du CIGT pour leur disponibilité.



Politique d'archivage de la DIRMC

La circulaire interministérielle du 19 juin 1998 encadre les conditions de conservation des archives en vue de la recherche historique (compte tenu, en particulier, des transferts de compétences issus de la décentralisation), mais également le fonctionnement quotidien des services. En 2015, la DIRMC a établi toute la documentation nécessaire à la gestion de ses archives :

- Dossier d'organisation de l'archivage papier,
- Procédure de traitement de l'archivage papier,
- Tableaux de tri par service et modèles de bordereau de versement ou d'élimination.

Depuis, seulement une toute petite partie a été versée aux archives départementales du Puy-de-Dôme pour la DIR Massif Central.

L'archivage est obligatoire et nécessaire, afin de pouvoir retrouver facilement des documents administratifs et techniques.

Par ailleurs, il permet un gain de place et une meilleure gestion des espaces de stockage.

Ainsi les documents peuvent être triés en trois catégories :

1. Les documents à durée courante, c'est-à-dire ceux qui sont utilisés régulièrement par les agents. Ils sont dans les bureaux.
2. Les documents à durée intermédiaire, c'est-à-dire ceux qui sont conservés dans les locaux d'archives et qui sont consultables uniquement sur demande.
3. Les documents définitifs, c'est-à-dire les données et documents qui présentent un intérêt

historique ou administratif et qui doivent être conservés et archivés, dans les conditions fixées par le code du patrimoine. La plupart de ces documents sont transmis par le bureau ACDD aux archives départementales du Puy-de-Dôme.

Tout document produit doit être identifié et, une fois sa durée d'utilité courante dépassée, il doit être archivé.

Dans un processus d'archivage, il y a plusieurs étapes :

- L'identification des documents : lors de cette étape, chaque document est vérifié et classé en fonction de sa nature, il est nécessaire de connaître et de préciser sur le tableau de récolement, la nature du document, sa date de création, sa durée de vie administrative, sa durée de conservation, le lieu de conservation du document, sa cotation provisoire et, dans le cas d'un document intermédiaire, la date à laquelle il pourra être mis en destruction.
- Le classement dans une boîte de 10 cm de large.
- La cotation définitive et le rangement

En 2021, la DIRMC a évacué pour destruction les documents déjà triés du siècle.

En 2022, le CEI d'Antrenas en Lozère a bénéficié du marché de prestation d'archivage de la PFRA Occitanie : 500 ml d'archives papier et 5500 plans ont été triés et archivés.

Une prestation d'archivage a également été réalisée pour le siège de la DIRMC ainsi qu'à l'espace de stockage du Brézet à Clermont-Ferrand.

C'est ainsi que, pour les deux sites, 500 ml d'archives ont été triés et archivés.

En 2023, la DIRMC va continuer de s'occuper de l'archivage de ses sites.





Inauguration du **créneau de dépassement** de Freissinet sur la RN122 dans le Cantal

Après 15 mois de travaux, Serge Castel, préfet du Cantal, a inauguré jeudi 7 juillet 2022 le créneau de dépassement de Freissinet situé sur la RN122.

L'inauguration s'est déroulée en présence du directeur Olivier Colignon, du président du département Bruno Faure, du sénateur et conseiller régional Stéphane Sautarel, du président de Hautes-Terres Communauté Didier Achalme et du maire de Neussargues-en-Pinatelle Michel Porteneuve.

Les agents du CEI de Murat et les personnels de la DIRMC ayant œuvré pour ce chantier étaient présents ainsi que les représentants des prestataires et des entreprises chargées des travaux.

Après les discours officiels de Bruno Faure, d'Olivier Colignon et du Préfet, ce dernier a procédé à la coupure du ruban au début du créneau. Les participants ont pu voir l'aménagement à l'abri d'un balisage mis en place par le CEI. Un buffet sucré a ensuite été organisé à la salle des fêtes de Neussargues-en-Pinatelle.





Le déroulement des travaux

Le créneau de dépassement se situe sur la commune de Neussargues-en-Pinatelle. Le tracé de la RN122 entre Murat et Massiac est très sinueux et n'offre que peu de possibilités de dépassement.

Le créneau permet par conséquent d'améliorer la fluidité du trafic, le service à l'utilisateur et la sécurité. Ce point a été rappelé par le Préfet lors de son discours.

Le chantier a pu débuter le 12 mars 2021, pour se terminer le 15 juin 2022. Il a consisté en la création d'une nouvelle voie de dépassement d'une longueur de 1450 mètres.

Plusieurs autres aménagements ont également été réalisés :

- l'aménagement d'un carrefour de tourne-à-gauche au droit de la Route Départementale 40,
- le rétablissement de la voie communale du Cheylat,
- la création de chemins agricoles,



- la construction d'un boviduc,
- l'allongement d'un ouvrage hydraulique sur le ruisseau de Freissinet,
- la création d'un passage à petite faune.

De forts enjeux environnementaux

Ce chantier comportait également de nombreux enjeux environnementaux.

Il est en effet situé sur une zone humide de 600 m² et traverse deux cours d'eau.

Des aménagements temporaires ont été mis en place pendant le chantier, comme des dispositifs anti-intrusion pour les amphibiens et les reptiles

ou encore la protection d'espèces patrimoniales à proximité des travaux. Le tout supervisé par l'organisme BIOTOPE.

Par ailleurs, des aménagements pérennes ont été effectués. Un passage à petite faune a été réalisé, la franchissabilité de l'ouvrage hydraulique a été améliorée pour la faune piscicole ainsi que pour la loutre, et des mesures pour replanter la flore locale ont également été mises en place

La DIRMC remercie les agents du bureau MOA à DPEE, du bureau technique du district Centre et du CEI de Murat pour leur forte implication dans ce projet.

Réalisations marquantes

Réfection de la chaussée des VSVL de l'A75

Département de la Lozère

Tranche Optionnelle : Banassac (S/N) - PR179+245 à 173+000

Travaux : Mars/Avril 2022

Montant : 1 375 000 €

Titulaire : Eiffage"

Chef de projet : Sébastien CHAUNIER



Après avoir réalisé la Voie Spécialisée pour Véhicules Lents (VSVL) du sens Nord/Sud à Banassac sur l'A75 à l'automne 2021, l'année 2022 était celle du sens Sud/Nord. La VSVL étant encore plus dégradée que celle du sens Nord/Sud, l'étude du CEREMA a dimensionné une solution technique de reprise de la structure allant de - 17 à - 26 cm avec l'utilisation d'une grave bitume haute performance et, ponctuellement, de géogrille.

La tranche optionnelle pour la VSVL du sens Sud/Nord a été affermie fin décembre 2021. Compte tenu des conditions météorologiques et du planning du CEI d'Antrenas, les travaux ont démarré le 21 mars pour une durée de 4 semaines.



La préparation du chantier avec l'entreprise a été facilitée par le fait qu'il s'agissait d'une tranche optionnelle comprenant des techniques et produits proches de ceux mis en œuvre pour la tranche ferme.



La contrainte organisationnelle et d'exploitation consistait dans le fait qu'il s'agissait d'un chantier en rampe avec seulement 2 portails d'accès chantier. Il était donc impossible de basculer la totalité de la circulation pour 4 semaines.

Le choix a donc été fait de réaliser un basculement total de la circulation sur la totalité du chantier et de tirer les enrobés à contre-sens, en imposant un délai partiel de réalisation à l'entreprise EIFFAGE. Ces modalités ont permis de réduire le basculement de moitié pour les 2 dernières semaines.

Les travaux se sont déroulés dans de bonnes

conditions météo, avec une forte implication de l'exploitant lors du changement de phase et une entreprise qui avait mis toutes ses capacités afin de les mener à bien dans les délais impartis pour les achever le 14 avril 2022.



Le chantier en quelques chiffres :

- 4 semaines de travaux
- 33 000 m² de couche roulement et 25 000 m² de structure
- 5 000 Tonnes d'enrobés BBSG et 7 350 T de GB4 HP mis en œuvre
- 6,2 km de chaussée



Remplacement des dispositifs de retenue en Terre-Plein-Central (TPC) de l'A75 sur le secteur des Issartets

PR141+960 à PR144+970 dans le département de la Lozère

Travaux : Septembre/Octobre 2022

Montant : 846 932 €

Titulaire : Aximum / Colas France

Chef de projet : Sébastien CHAUNIER



la sécurité, l'entretien, la viabilité hivernale et l'assainissement.



Le chantier a nécessité une forte implication/coordination du CEI de Saint-Chély afin de mener à bien un démarrage en temps et en heure et lors du changement de zones de travaux (le chantier comprenait deux zones de travaux). L'organisation humaine et matérielle a été pensée et optimisée afin de respecter les contraintes de pose des balisages et limiter la gêne à l'utilisateur tout en réduisant la durée des travaux.



Le chantier s'est déroulé avec une entreprise à l'écoute, qui a échangé avec l'exploitant pour le calage du changement de zones de travaux et avec le chargé d'opérations pour mener à bien le projet, aussi bien sur le plan quantitatif, que qualitatif et financier.

Le chantier en quelques chiffres :

- 5 semaines de travaux,
- 3 km de TPC traités,
- 6 000 m de glissières posées
- pose de 1 ITPC pivotant et fermeture de 1 ITPC.
- 2 600 m de noue enherbée créés
- 800 m³ de déblais/remblais
- 850 T de BBSG



Le chantier avait pour objectif principal le remplacement des dispositifs de retenue existants (type Gierval) par des dispositifs certifiés CE sur l'A75 dans le secteur des Issartets. Cet objectif a été complété par le traitement de la zone végétalisée du Terre-Plein-Central (TPC) et de la poutre de rive sous les glissières.

Le choix des dispositifs de retenue et de l'aménagement du TPC a fait l'objet d'une analyse multicritères et d'une concertation avec le maître d'ouvrage et l'exploitant afin de trouver la solution adéquate permettant de prendre en compte

Station d'épuration des aires de l'Aubrac

Coût de l'opération : 355 750 € TTC

Entreprise : SERPE pour la partie épuration et SLTP pour les terrassements

Chef de projet : Frédérique ROUIRE

Les systèmes actuels d'épuration ne fonctionnaient plus et de nombreuses vidanges des fosses étaient nécessaires.

Choix du système

La fréquentation des aires, variable selon les saisons, imposait des systèmes capables de traiter les effluents quelles que soient les variations de charge estivale ou hivernale.

Les filtres plantés de roseaux à un étage répondent à ces contraintes et s'intègrent, de plus, à l'environnement immédiat.

Fonctionnement aire Est



Aire Est Sens 2 Filtre planté de roseaux (45 m²)

Les effluents sont acheminés dans une zone de prétraitement (1) dans laquelle un dégrilleur automatique permet de retenir la plupart des refus de dégrillage (gros déchets).

Les effluents sont alors dirigés, via le poste de

refoulement (2), sur le filtre planté de roseaux (3), de manière alternative, sur chacun des 3 casiers du filtre.

Les eaux ainsi traitées sont ensuite réparties sur la zone d'infiltration (4), alternativement, sur chacun des 2 lits de cette zone.



Aire Est Zone d'infiltration (30 m²)

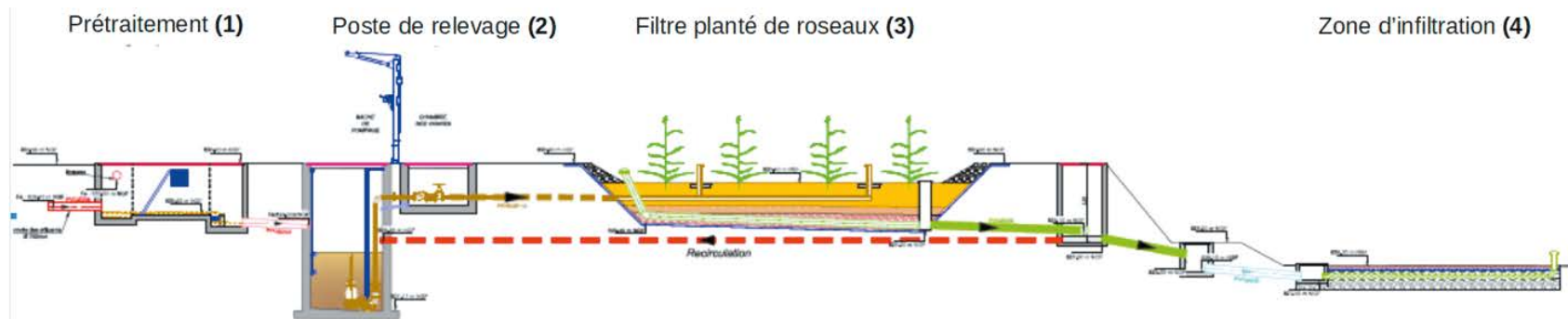


Schéma de principe Aire Est

Fonctionnement aire Ouest



Aire Ouest Filtre planté de roseaux



Aire Ouest Zone de prétraitement

Les effluents sont acheminés dans une zone de prétraitement (1) dans laquelle un dégrilleur automatique permet de retenir la plupart des refus de dégrillage (gros déchets).

Les effluents sont alors dirigés gravitairement, via l'ouvrage de bûchées (2), sur le filtre planté de roseaux (3), de manière alternative, sur chacun des 3 casiers du filtre.

Les eaux ainsi traitées sont ensuite réparties sur la zone d'infiltration (4), alternativement, sur chacun des 2 lits de cette zone.



Aire Ouest Zone d'infiltration (20 m²)



Exploitation

Ces systèmes nécessitent des opérations de dégrillage, de rotation de vannes sur les filtres à roseaux et les zones d'infiltration, du désherbage manuel autour des roseaux afin d'optimiser la reprise des plantes et de la surveillance visuelle.

L'entretien est assuré par le CEI de Saint-Chély.

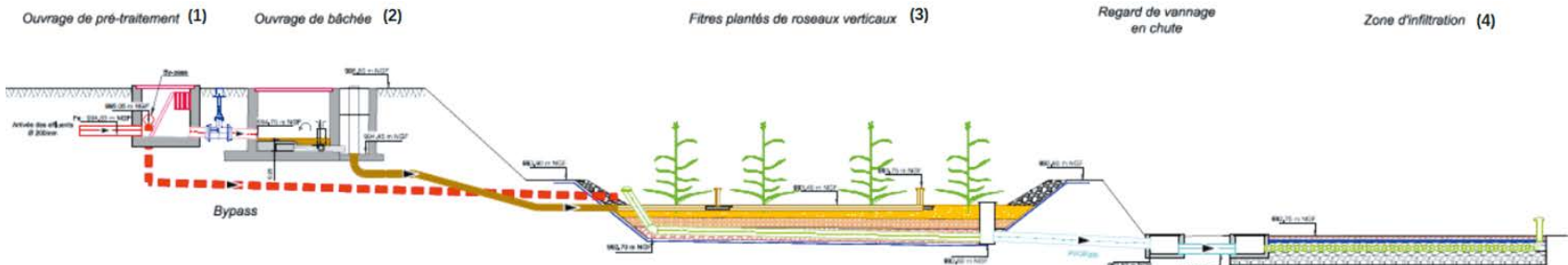


Schéma de principe Aire Ouest

Réparation de l'ouvrage d'art PS9 sur l'A75

Montant : 586 325 € TTC
Entreprise : Aevia
Cheffe de projet :
Frédérique ROUIRE

En août 2020, un véhicule a percuté l'ouvrage et endommagé la poutre de rive Nord côté Clermont-Ferrand. Afin d'assurer la sécurité des usagers, celle-ci a été enlevée.

Réalisés du 2 mai au 30 juin 2022, les travaux ont nécessité la fermeture complète de l'A75 durant un week-end pour la démolition et une nuit pour la mise en place de la nouvelle poutre.



Sciage trottoir, corniche...



Aciers du hourdis après démolition



Sciage trottoir, corniche...



Mise à nu des aciers par hydrodémolition



Enlèvement des blocs



Mise en place de la poutre préfabriquée à l'usine Matière au moyen d'une grue de 200 T



Reconstruction longrine-trottoir + bordures



Reconstitution des joints à revêtement amélioré et enrobés aux extrémités de l'ouvrage



Reprise d'étanchéité par feuilles monocouches



Garde-corps en matériau composite pour accès le long des perrés



Vérins et système de contrôle pour levage de l'ouvrage → réparation des bossages et changement des appareils d'appuis



Enlèvement des graffitis sur piles, perrés et poutres de rive

Modernisation du dispositif de DAI du tunnel du Pas de l'Escalette

Dans le cadre de l'opération de rénovation des dispositifs de Détection Automatique d'Incidents (DAI) des tunnels de la DIRMC, l'unité Maintenance Réseaux -Energie (MRE) du district Sud a démarré en 2022 les travaux concernant les 2 tubes du tunnel du Pas de l'Escalette. Outre le changement du matériel vieillissant, l'opération avait pour objectif d'optimiser les zones de couvertures et d'améliorer les performances du système DAI.



Les travaux ont été réalisés de nuit, du lundi 19 au vendredi 30 septembre 2022.

La pose et le raccordement terrain des nouveaux équipements ont été réalisés par l'entreprise SPIE, l'installation et le paramétrage de la DAI ont été opérés par le co-traitant FLIR.



Ancien coffret de raccordement

12 caméras ont été installées dans le tube du sens Millau-Lodève (Nord/Sud) et 14 caméras dans le tube du sens Lodève-Millau (Sud/Nord).

Au-delà des caméras, les travaux ont concerné notamment :

- les déposes du câblage existant et des anciennes caméras
- le tirage et le raccordement des câbles d'alimentation et de fibre optique
- les paramétrages terrains et la mise en place au CIGT de Clermont l'Hérault.

Ces travaux ont duré 2 semaines et ont nécessité en terme de moyens :

- 4 nacelles automotrices
- 2 nacelles VL
- 8 à 10 personnes en intervention sur le site

Malgré des problèmes de fonctionnement de la liaison fibre optique entre les caméras ayant retardé la phase de recette des équipements, le déploiement du dispositif DAI a pu être finalisé début décembre 2022, et mis en vérification du service régulier (phase contractuelle de VSR).



Nouveau coffret

Renouvellement de la couche de roulement sur l'A75, secteur de Lodève

Montant : 1 927 779 € TTC

Entreprise : Colas

Chef de projet : Frédéric MARTY

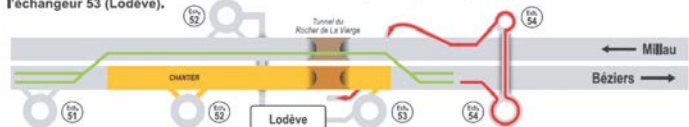
Le district Sud a entrepris des travaux de réfection de la couche de liaison et de la couche de roulement de l'A75, au niveau du secteur de Lodève, sur une zone de 10 km entre les PR 270+240 et PR 280+500, dans le sens Nord/Sud. Les bretelles 1 et 2 de l'échangeur 52 ainsi que les bretelles du demi-échangeur 53 et de l'échangeur 54 ont également été refaites.



Les travaux se situaient sur les communes de Lodève, de Fozzières, de Soumont et du Bosc. Ces travaux ont été soumis à de fortes contraintes d'exploitation, du fait de la fermeture des échangeurs d'accès à Lodève et des zones d'activités du secteur (centres commerciaux Leclerc et Super U).

Ces travaux ont été organisés en 3 phases et sur 3 semaines de chantier (voir schémas).

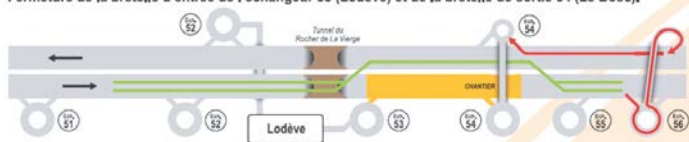
Phase 1 : du 3 octobre au 7 octobre :
Fermeture de la bretelle de sortie et d'entrée de l'échangeur 52 (Soubès) et de la bretelle d'entrée de l'échangeur 53 (Lodève).



Phase 2 : du 8 octobre au 16 octobre :
Fermeture de la bretelle d'entrée du demi-échangeur 53 (Lodève).



Phase 3 : du 17 octobre au 21 octobre :
Fermeture de la bretelle d'entrée de l'échangeur 53 (Lodève) et de la bretelle de sortie 54 (Le Bosc).



Les travaux concernaient les postes ci-dessous :

- rabotage de la couche de roulement et de liaison/base,
- réalisation d'une GB sur la voie de droite,
- réalisation d'un BBSG sur la voie de droite,
- réalisation d'un BBTM sur les deux voies de circulation,
- réalisation des pontages en section courante, sur les BAU et les bretelles des échangeurs,
- marquage au sol avant remise en circulation,
- pontage du linéaire de chaussée.

Par ailleurs, ce chantier avait la particularité de mettre en œuvre de l'enrobé clair sur la section de chaussée dans le tunnel du Rocher de la Vierge.

Données techniques ;

- 3 semaines de chantier et 3 phases d'exploitation
- 89 000 m² de rabotage
- 6 300 t de BBSG
- 4 700 t de BBTM
- 27 000 ml de pontage



A75 - Travaux de réparation du pont de La Marguerite Est



Les travaux de réparation du pont de La Marguerite Est s'inscrivent dans une opération globale de réparation des ponts de l'A75 franchissant les rivières de La Lergue et de La Marguerite, situées à hauteur de la commune du Bosc et non loin de la bifurcation A75/A750 de Ceyras. L'opération lancée en 2020 est planifiée sur plusieurs années.

Le pont de La Marguerite Est, construit en 1980, est un ouvrage à poutres précontraintes d'une longueur de 103 mètres et supportant le trafic du sens Béziers → Millau (Sud/Nord) de l'A75.



Les diagnostics d'état de l'ouvrage ont mis en évidence le mauvais état des équipements, des éléments de protection et souligné le risque d'apparition rapide de désordres graves dans la structure, en l'absence de réparations à court terme. Les travaux de réparation ont été réalisés en 2022 par l'entreprise Freyssinet, sous la conduite du bureau Ingénierie et Patrimoine du District Sud assisté par le Service d'Ingénierie Routière de la DIRMED.

Ces travaux concernaient principalement :

- la remise à niveau des conditions d'appui (remplacement de 90 appareils d'appuis nécessitant le vérinage du tablier) ;
- la mise en conformité des dispositifs de retenue (nécessite la création de nouvelles longrines pour le scellement des nouveaux dispositifs) ;
- la réfection de l'étanchéité et le renouvellement de la couche de roulement ;
- le remplacement de joints de chaussée ;
- la réparation des bétons de la structure.

Le remplacement des 90 appareils d'appuis (blocs rectangulaires en néoprène) a pour objectif de rétablir une meilleure descente des charges du tablier vers les fondations. Pour la mise en place de ces appareils, le vérinage du tablier avec levage assisté a été opéré (permettant de soulever de quelques millimètres le tablier).

Le remplacement des dispositifs de retenue (barrières et glissières) permet d'améliorer la sécurité des usagers sur la base des nouvelles normes autoroutières.

Les travaux ont été réalisés sur 2 périodes, du 31 janvier au 24 juin et, du 5 septembre au 10 novembre. En terme de mesures d'exploitation

pour le chantier, la circulation dans le sens Béziers → Millau a été basculée sur la voie rapide du sens Millau → Béziers qui a fonctionné en bidirectionnel sur cette zone. Les dispositifs de signalisation ont été pris en charge par le CEI de Clermont l'Hérault.

Pour éviter de réduire la capacité des voies en regard des forts trafics de la période estivale, l'ouvrage a été remis en service pour rétablir les conditions normales de circulation entre les 2 périodes du chantier.

La prochaine et dernière étape de l'opération générale commencée en 2020, sera réalisée en 2024 et concernera les ouvrages de franchissements sur la Lergue.



Réalisation de l'étanchéité et des enrobés sur tablier



Mise en place des nouveaux dispositifs de retenue



Vérinage du tablier (soulèvement de quelques millimètres du tablier)



Vue sur les appareils d'appuis



Renouvellement de la couche de roulement RN88-Bretelle Aire de l'Aveyron (bretelles 1-2-3-4)



Données techniques :

- 2 semaines de chantier et 2 phases d'exploitation
- 10 000 m² de rabotage
- 1 500 t de BBSG
- 5 000 ml de pontage



Le District Sud a entrepris des travaux de réfection de la couche de roulement du giratoire de l'aire de l'Aveyron du 13 au 16 juin 2022.

Ces travaux ont concerné les 4 bretelles de l'échangeur de l'aire de l'Aveyron au niveau de la RN88 sur la commune de Séverac d'Aveyron.

Les travaux consistaient principalement à réaliser un rabotage variable entre -4 cm et -6 cm et la mise en œuvre d'un BBSG (béton bitumineux semi-grenus) sur une épaisseur de 5 à 6 cm sur les voies de circulation et 4 à 6cm sur BAU.

L'enjeu de l'exploitation portait sur la durée minimale acceptable d'inaccessibilité de l'aire. Les travaux ont été en conséquence organisés en 2 phases sur 2 semaines de chantier :

- première semaine à partir du mardi : bretelles 1 et 2 (1^{re} phase)
- la semaine suivante à partir du mardi : bretelles 3 et 4 (2^e phase)



Doublement RN 88 Yssingeaux

Chantier décomposé en trois lots :

- Lot 1 : Entre l'échangeur 42 de la Guide et l'échangeur 43 de Villeneuve
GROUPEMENT BOUYGUES (Bouygues, Colas, Aximum)

7,6 M€

- Lot 2 : Entre l'échangeur 43 de Villeneuve et le viaduc du Ramel

GROUPEMENT NGE (Guintoli, Agilis, NGE)

19 M€

- Lot 3 : Prolongement de trois ouvrages inférieurs

RAZEL-BEC

2,5 M€

MONTANT TOTAL

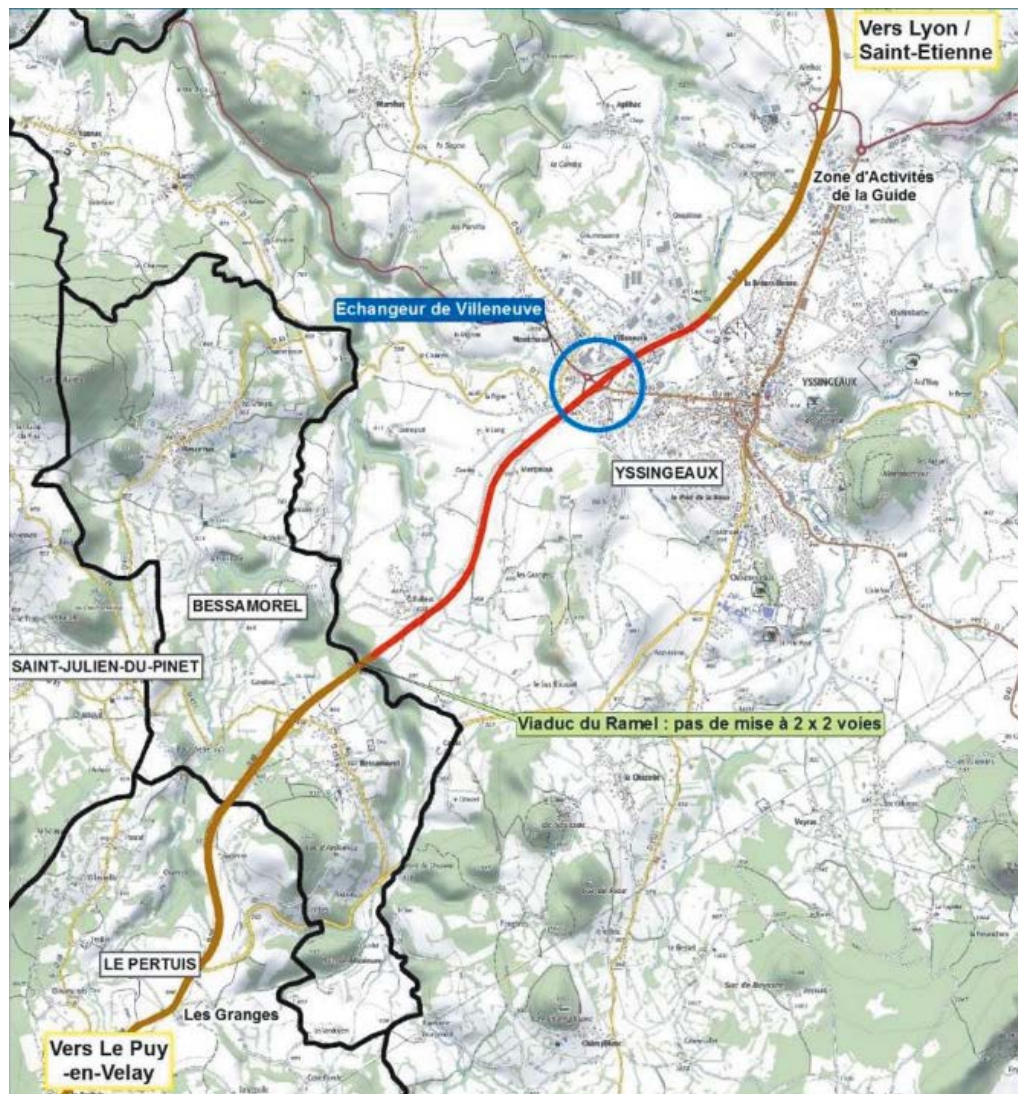
30 M€

opération du doublement de la RN88 a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Région AURA. La maîtrise d'œuvre a été assurée par le bureau d'études Artélia.

Le district Centre a travaillé en étroite collaboration avec les services de la Région et la maîtrise d'œuvre, tant sur l'avis de l'exploitant en phase de conception que sur les modes d'exploitation sous chantier. Par ces lignes, il y a lieu de remercier les agents du CEI de Monistrol-sur-Loire qui ont contribué à la réussite de ce chantier.

Situation

- 3,5 km de linéaire
- Mise en service à 2x2 voies le 19 décembre 2022





Le projet en chiffres

- 3,5 km de route à 2x2 voies
- 120 000 m³ de remblais (du site ou d'apport)
- 3 élargissements de passages inférieurs + 1 élargissement de boviduc + 4 passages petite faune créés
- 4 bretelles d'échangeur

- 1 bassin enterré de 3400 m³ (Lavée) et 1 bassin à l'air libre de 3700 m³ (Riou Mouri)
- 2000 ml environ de protections acoustiques (écrans ou merlons)
- 4,57 ha de mesures compensatoires zones humides
- 15,41 ha de mesures compensatoires espèces protégées dont 8,74 ha en restauration pure

Grandes phases du chantier

2020

- Mise en défens, dégagement d'emprise

2021

- Mur de soutènement au bord du Crisselle
- Allongement de 3 passages inférieurs
- 4 passages petite faune créés en sens 1
- Début des travaux des bassins d'assainissement

2022

- Élargissement de la RN88 sens 1 à Lavée
- Réalisation du sens 2
- Prolongement en sens 2 des 4 passages petite faune créés sous la RN88
- Fin des travaux des bassins du Riou Mouri et de Lavée
- Mise en service à 2x2 voies : 19 décembre 2022

2023

- Travaux restants à réaliser : aménagements paysagers, clôtures, levée des réserves

RN122 / **Dévi**ation de Sansac-de-Marmiesse et **racc**ordement au **contour**nement d'Aurillac

L'opération de déviation de Sansac de Marmiesse a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL AURA. Le district Centre a travaillé avec les services de la DREAL et la maîtrise d'œuvre et tant qu'exploitant.

La RN 122 relie Massiac depuis l'A75 dans le Cantal (15) à Figeac dans le Lot (46) sur une longueur de 143 km, dont 127 sont situés sur le territoire cantalien selon une diagonale Nord-Est - Sud-Ouest. Elle constitue l'essentiel d'un itinéraire qui relie les autoroutes A 20 et A 75 à travers la partie la plus montagneuse du Massif Central via Figeac, Aurillac et le col du Lioran. A l'ouest de Figeac, elle est reliée à l'A 20 au niveau de Labastide-Murat (46) par un itinéraire départemental (RD 802) récemment aménagé par le Département du Lot.

Le projet de déviation de Sansac-de-Marmiesse et de raccordement au contournement sud d'Aurillac par la RN 122, d'une longueur de 13 km, a été déclaré d'utilité publique le 5 avril 2013.

Il présente 10 km de tracé neuf et 3 km de reprise de voies existantes, sous forme d'une route bidirectionnelle à 2 voies de 3,50 m de large, avec des échanges à niveau (giratoires et carrefour en T).



Sur la partie est jusqu'à l'échangeur du Garric, l'opération consiste à réaménager l'avenue du Garric et la RD920 sur une longueur de 3 km.

La section neuve débute à l'échangeur du Garric. Le tracé contourne la ZAC de Tronquières, croise l'actuelle RN122 au niveau de la Sablière pour suivre ensuite en parallèle, vers l'ouest, la voie ferrée. Il traverse ensuite, en s'inclinant vers le sud, la forêt de Branviel et contourne Sansac-de-

Marmiesse par le nord pour se reconnecter à la section existante de la RN122 à l'ouest de Sansac-de-Marmiesse, juste avant le franchissement de la Cère au niveau du Pas du Laurent.

Sur l'intégralité de la section en tracé neuf, la RN122 aura le statut de déviation d'agglomération, ce qui implique que les propriétés riveraines n'auront pas d'accès direct sur la nouvelle infrastructure.

Les accès à la nouvelle RN122 se feront au niveau des points d'échanges aménagés. Le projet comprend donc les aménagements complémentaires nécessaires à la desserte des parcelles.

La déviation de Sansac-de-Marmiesse a été mise en service le 21 décembre 2022. Le coût à terminaison s'élève à 50,6 M€, financé dans le cadre du CPER 2015-2020 par l'État (50,460 M€), le Département du Cantal (3,140 M€) et la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac (1 M€).

Le projet dans le détail

La section neuve entre le Pas du Laurent et la Poudrière aménagée en route bidirectionnelle comprend les ouvrages suivants :

- des carrefours plans ordinaires (carrefour en T du Pas du Laurent, giratoire du Pas du Rieu, giratoire de la Poudrière) ;
- un créneau de dépassement dans le sens Figeac/Aurillac (rampe à 6 %) implanté à l'ouest dans la montée du Pas du Laurent ;
- un créneau de dépassement dans le sens inverse, au niveau de la forêt de Branviel (rampe à 4,4 %) ;
- 6 ouvrages d'art :
 - PS1 « rétablissement du chemin du Portulier »
 - PI2 « rétablissement du chemin de Lalande »
 - PI2bis « rétablissement agricole »
 - PI2ter « passage piétons »
 - PS3 « rétablissement de la RD145 »
 - PI4 « Passage à faune de Branviel »
- 4 bassins d'assainissement
 - bassin n°1 au Pas du Laurent
 - bassin n°2 au droit du PI2
 - bassin n°3 au niveau de la RD53 en amont du giratoire du Pas du Rieu
 - bassin n°4 au niveau de la station d'épuration existante.

- des ouvrages hydrauliques
- des écrans acoustiques (sens 1, en amont du giratoire du Pas du Rieu sur 80ml)
- des écrans chiroptères (hauteur des écrans 5 m) au niveau des ouvrages d'art et des ouvrages hydrauliques.

Les acteurs

Le maître d'ouvrage

L'État, représenté par la direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes – Service Mobilité, Aménagement et Paysages - Pôle opérationnel ouest.

Le maître d'œuvre

1^{re} section : Contournement d'Aurillac entre le giratoire de La Poudrière et le giratoire du Garric : La direction Interdépartementale des Routes Méditerranée – Service d'Ingénierie Routière de Mende-Montpellier est maître d'œuvre de l'opération. Elle réalise les études de conception, coordonne le chantier et veille à la bonne exécution des travaux.

2^e section : Déviation de Sansac-de-Marmiesse entre le Pas du Laurent et le giratoire de La Poudrière : Groupement SETEC International / BECO

Section requalifiée : Contournement d'Aurillac entre le giratoire du Garric et le giratoire Henri Tricot : Groupement SETEC International / BECO

L'exploitant

À sa mise en service, la nouvelle infrastructure sera exploitée par la direction Interdépartementale des Routes Massif Central (DIRMC) – District Centre / CEI de Saint-Mamet.

ENVIRONNEMENT : une route « verte »

Cette opération a aussi très largement pris en compte tous les enjeux environnementaux qui ont été pleinement intégrés dans la réalisation des travaux.

C'est un chantier exemplaire en matière de développement durable avec notamment la construction des passages pour la petite et la grande faune qui permettent de rétablir la continuité écologique.

Il convient également de souligner le caractère vertueux du chantier qui a permis de recycler près de 100 % des matériaux des anciennes chaussées.

Rénovation de l'enrochement de Linac sur la RN122

CEI : Saint-Mamet-la-Salvetat

Réseau : N122 - PR 8+00 dans le Lot

Dénomination : enrochement de Linac

Intervenants internes :

- CEI de Saint-Mamet
- Bureau technique du District Centre

Intervenants extérieurs :

- les sociétés Roger Martin,
- Eurovia,
- Aximum,
- Socotec,
- Proximark,
- Biotope,
- Aquascop.

Appuis extérieurs :

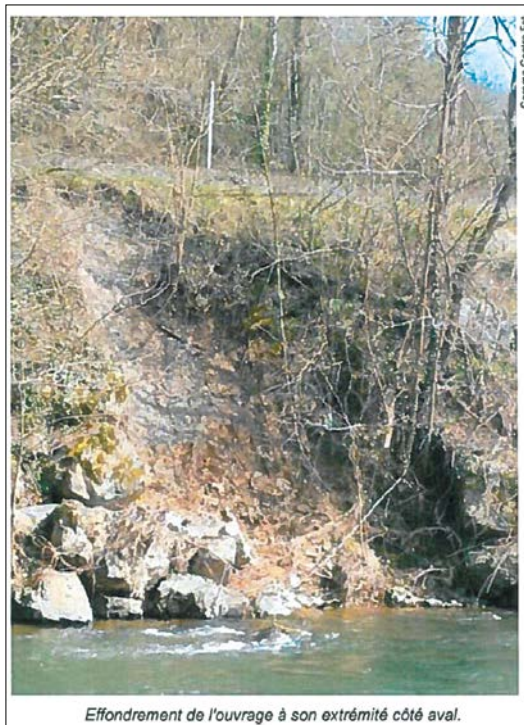
- CEREMA
- Syndicat mixte Célé Lot-médian
- Fédération départementale de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique 46

L'enrochement de Linac, situé au niveau du PR 8 sur la N122 dans le Lot, est un ouvrage d'art assurant le soutien de la route nationale sinueuse au sein de la vallée encaissée du Célé, reliant les départements du Lot et du Cantal.

En 2016, le rapport d'inspection périodique édité par le CEREMA a mis en évidence des anomalies sur l'ouvrage, dont l'affouillement de l'ouvrage par le cours d'eau du Célé, qui ont provoqué un affaissement de la RN122. Dans un rapport de 2017, le CEREMA a fait plusieurs propositions d'aménagement. Les différents scénarii de

consolidation ayant un impact sur le milieu aquatique et relevant des régimes de déclaration et/ou d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, différentes études ont été menées afin d'établir des inventaires et diagnostics de la zone impactée.

En 2021, en concertation avec l'entreprise Roger Martin, un scénario visant à opérer uniquement depuis le haut de la berge du Célé a été retenu, évitant ainsi toute circulation d'engin dans le cours d'eau. De nombreuses réunions sur le terrain entre le CEI et le syndicat mixte Célé Lot-médian ont



Extrait du rapport du CEREMA de 2016

permis également d'élaborer un protocole visant à réduire les impacts résiduels des travaux (barrage flottant filtrant, période de travaux, ...), mais également à définir des mesures compensatoires (passage loutre, végétalisation de l'enrochement par implantation de flore locale...). Sur ces bases et en appui des différentes études menées par le bureau d'études environnementales, un dossier de déclaration « loi sur l'eau » a été rédigé en régie. Le service instructeur de la police de l'eau du Lot a donné une issue favorable à cette demande.

Afin de réduire au maximum les impacts de circulation pour les usagers de la RN122 (la mise en place d'une déviation n'étant pas envisageable sur ce secteur), la concertation entre les entreprises, le CEI et le bureau technique a permis d'établir un planning d'intervention resserré. Les travaux se sont déroulés pendant les semaines 35 à 42 de l'année 2022, en période d'étiage du Célé, uniquement sous alternat. Des « caissons » d'intervention ont été creusés en sens 1 de la RN122 (jusqu'à 8 m de



Essais charge sur plaque et pénétromètre avant travaux de structure et d'enrobé

profondeur) pour permettre le passage des engins afin de reconstruire l'enrochement. À l'avancée de la construction, les caissons ont été remblayés avec les matériaux initialement extraits, jusqu'au retour du niveau de la chaussée initial.



Barrage flottant/filtrant avec jupe lestée



Enrochement avant retrait du barrage



« Caisson » d'intervention

Travaux d'entretien et de sécurisation de la RN88 sur le bassin Ponot entre Montferrat et l'échangeur de Blavozy

- Montant de l'opération : 1 890 000,00 € TTC se répartissant comme suit :
 - Marché principal : 1 730 000,00 € TTC
 - Prestations secondaires : 160 000,00 € TTC

La RN88 au niveau du secteur de Montferrat (bassin du Puy-en-Velay) est située dans un secteur difficile à exploiter, tant du fait de son tracé sinueux que de sa déclivité importante.

Sur ce secteur, l'exploitation de la route prend tout

son sens avec les thématiques accidentologie, viabilité hivernale, travaux d'entretien courants et non courants...

Le diagnostic a également mis en évidence le caractère obsolète des dispositifs de retenue des





ouvrages de franchissement, ainsi que certains points durs.

Les travaux de remise à niveau de cette section en 2x2 voies de la RN88 concernent :

- Dépose et repose de dispositifs de retenue type DE2 choqués en plusieurs points
- Adaptation des réseaux d'assainissement de surface (création de caniveau à fente CAF)
- Réalisation de diviseur béton armé (DBA) sur la majeure partie du linéaire traité dont 3 ITPC (Interruption de Terre Plein Central)
- Mise en conformité des cunettes béton
- Reprise de la couche de roulement dans le sens Saint-Étienne --> Le Puy-en-Velay
- Reprise de joints d'ouvrage
- Anticipation du futur avec la pose d'un réseau d'attente pour la fibre optique

Ce chantier s'est déroulé de juin à septembre 2022,

sans interruption durant la période estivale, avec toutes les contraintes locales (fort trafic dit pendulaire à proximité d'un bassin d'emploi, manifestations estivales avec des enjeux forts...) mais aussi plus général (mouvement juilletistes-aoutiens, fort besoin en eau pour le chantier durant la période de sécheresse...)

Le phasage prévisionnel des travaux a nécessité la neutralisation des voies rapides, puis lentes, avec des mouvements de dispositifs de retenue temporaire lourds (type H1W4) afin de permettre un haut niveau de sécurité des personnels sur le chantier.

Ce chantier s'est déroulé dans de bonnes conditions.

Quelques chiffres :

- 4 mois de travaux en mode intensif (avec des balisages et rotations hors horaires chantier)
- 980 m de caniveau à fente (CAF)
- 1480 m de diviseur béton armé (DBA)
- 1600 m de recalibrage de cunette béton
- 3 interruptions de terre plein central (ITPC)
- 5770 tonnes de béton bitumineux semi grenu (BBSG)
- 1700 m de séparateur modulaire de voie (SMV), dont 760 m à haut niveau de retenue

Développement durable

Sévérac-le-Château et La Cavalerie Développement de l'éco-pâturage



Les activités d'éco-pâturage poursuivent leur développement au sein du district Sud.

Erigé en mode d'entretien écologique, cet outil pratique est devenu une réalité pour les CEI de Sévérac-le-Château et La Cavalerie.

Concernant le CEI de Sévérac, une convention a été établie avec le centre équestre de cette commune pour le pâturage de chevaux et poneys sur certains sites afin d'assurer l'entretien des dépendances.

4 bassins de rétention (bassins 7,10, 11 et 12), soient environ 3 hectares, sont concernés dans un premier temps.



Financé par le bureau ACDD, un abri à chevaux a été monté en régie et installé au bassin n°11.



Des panneaux d'information ont été installés à chaque portail de bassins.



Création et installation de 2 panneaux sur l'aire de la Garrigue afin de promouvoir l'éco-pâturage à la DIRMC.



Concernant le CEI de la Cavalerie, une convention a été établie avec une éleveuse et productrice de textile en laine d'alpagas. Des alpagas viennent pâturer sur des espaces verts au sein du CEI.

D'autres actions de déploiement sont envisagées en 2023 pour assurer la montée en puissance du concept sur l'ensemble du district.

Journée Développement Durable



Le jeudi 22 septembre 2022 s'est déroulée, au domaine de Chadieu à Authezat, la journée thématique Développement Durable. Cette journée, organisée par le bureau ACDD, a réuni une trentaine de personnes.

Après une introduction de Monsieur Colignon, Sophie Cayla a présenté le programme ainsi que les intervenants partenaires.

Chaque intervenant a pu présenter son métier et expliquer les actions réalisées en partenariat avec la DIR MC.

Ainsi, Laurent Longchambon et ses collaborateurs ont exposé les missions du CPIE 63 (Centre

Permanent d'Initiatives pour l'Environnement). Ensuite, Clément Meritet a évoqué son travail dans le verger conservatoire du CEI de Cussac-sur-Loire et l'action du CEN (Conservatoire d'Espace Naturel). Enfin, Eric Boudet, représentant le foyer occupationnel et l'ESAT de Saint-Sandoux, a présenté le travail de ses élèves et évoqué le processus d'élaboration des nichoirs, des hôtels à insectes et des ruches qui ont été commandés par la DIRMC. Des sculptures créées par les travailleurs du foyer occupationnel et réalisées à la main avec des matériaux recyclés ont été exposées dans les différentes salles.



La matinée s'est organisée autour de trois ateliers. Un des ateliers avait pour thème les insectes. Cet atelier, organisé par le CPIE 63 et assuré par Nicolas Grand, a permis de découvrir les différentes espèces d'abeilles, de guêpes, de syrphes et leurs milieux naturels. Après le petit cours théorique, chacun a pu prendre une épuisette et partir à la chasse aux hyménoptères.



Le deuxième, organisé par le CEN et proposé par Clément Meritet, avait pour thème le verger conservatoire. Cette intervention avait pour but de montrer les différentes manières de greffer un arbuste, ainsi que de découvrir les différentes espèces de pommiers présents sur le domaine.



Certains se sont même hasardés à déguster les fruits directement sur les arbres.

Enfin, Julie Gros, du CPIE 63, a présenté la faune et de la flore sur les rives de l'Allier. Au travers de photos, plusieurs animaux et plantes vivaces présents sur le site ont été identifiés.





Reconstruction du boviduc de la Taverne sur la RN88 à Chaudeyrac (48)

Téléphone : 04 73 29 79 79

Courriel : dir-mc@developpement-durable.gov.fr

Internet : <https://www.dir.massif-central.developpement-durable.gov.fr/>
www.dir-mc.fr

DIR Massif Central

60, avenue de l'Union Soviétique - CS 90447
63012 Clermont-Ferrand Cedex 1



Directeur de publication : Thierry Marquet | Réalisation : DJR MC bureau communication | Crédit photos : DJR Massif Central, Cled 12 caricatures, Pix'n Prod, A3Architectes et Thévenin & Ducrot Autoroutes | Mise en page - Impression : Imp. Decombat