

BILAN D'ACTIVITÉ 2023



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'A75 (63)

DIR Massif Central

VIE DU SERVICE	3
SECRETARIAT GÉNÉRAL	3
• Étude ergonomique	
• Déploiement de l'inventaire des biens mobiliers à la DIR MC	
• Gestion des recrutements et de la mobilité	
DÉPARTEMENT POLITIQUE ENTRETIEN	
EXPLOITATION	6
• Professionnalisation de l'Astreinte	
• Journée « Ingénierie » : Pilotage de projet ou d'opérations	
• Réduction des gaz à effet de serre	
• La transformation numérique	
DÉPARTEMENT MÉTHODE ET QUALITÉ	10
• De Thenos à Gesflo	
• Campagne nationale de sécurité des agents des routes : le corridor de sécurité	
• Sensibilisation : « Nichoirs et pièges photo »	
• APPACH : après deux ans de déploiement progressif en DIR, l'application pivot du système d'information des achats de l'État évolue !	
RÉALISATIONS MARQUANTES	14
DISTRICT NORD	14
• Réparation de l'ouvrage d'art OA6 - Aumont Sud	
• CIGT : Nouvel enregistreur vidéo et rénovation de l'éclairage	
• Opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'A75	
• Travaux en régie au CEI de Saint-Flour	
DISTRICT SUD	19
• Aménagement des locaux du CIGT de Clermont-l'Hérault	
• Inspection par drones des falaises de l'Escalette	
• Exercice tunnels inédit du jeudi 16 novembre 2023	
• Éco-pâturage 2023 - CEI de Séverac	
DISTRICT CENTRE	25
• Glissement de terrain sur la RN122 à Laveissière	
• Réfection de la chaussée au col de Montmirat	
• Travaux de réhabilitation du CEI de Saint-Mamet-la-Salvetat	
• Choc entre une voiture et un minibus : l'exercice a mobilisé 100 personnes sur la RN 88	
DÉVELOPPEMENT DURABLE	30
• Formation au verger de Cussac	
• Installation de ruches au CEI d'Issoire	

Crédit photo de couverture : Pix'n Prod



Le mot du Directeur

En 2005, dans le cadre de l'acte II de la décentralisation, il avait été décidé de passer des DDE historiques à de nouveaux services déconcentrés de l'État en charge d'une gestion par itinéraire du réseau routier national, les DIR, en faisant le pari que cela permettrait d'entretenir et d'exploiter le réseau routier national (RRN) avec un haut niveau de service.

Pour la DIR Massif Central, la rétrospective de l'année 2023 que vous pourrez parcourir dans ce document démontre que ce pari a été réussi.

En matière d'exploitation, c'est près de 29 000 accidents ou incidents qui ont été gérés par les équipes des 19 Centres d'entretien et d'intervention.

C'est considérable, cela représente 80 événements par jour, tous les jours de l'année.

La DIR Massif Central c'est aussi la viabilité hivernale qui mobilise 300 agents avec beaucoup d'expérience et de professionnalisme pour faire en sorte que le réseau reste circulaire en hiver. Sur une période de 24h lors d'un épisode neigeux, jusqu'à 75 engins de service hivernal peuvent être mobilisés simultanément sur 3 600 heures de travail, parcourant 34 000 km et répandant 1 200 T de sel.

Le budget annuel de la DIR pour entretenir 900 km de réseau s'établit désormais à plus de 55 million d'euros. Cela permet d'assurer le maintien en bon état du patrimoine chaussée comme ouvrages d'art grâce à une ingénierie publique de très grande qualité.

Si le pari est réussi, le challenge qui nous attend pour les prochaines années est de plus grande ampleur encore et ce autour de 3 axes, dans le contexte de l'expérimentation par les régions AURA et Occitanie de la gestion d'une partie du réseau routier national (hors A75) :

- Décarboner les mobilités routières avec l'objectif de réduire de moitié d'ici 2030 l'émission de GES des travaux routiers et des usages de la route.
- Préserver la biodiversité et la ressource en eau sur les territoires traversés par nos infrastructures.
- Assurer la résilience du réseau routier national face aux effets du changement climatique.

Comme vous le constaterez dans les prochaines pages, ces enjeux sont dès à présent au cœur de nos activités avec des opérations emblématiques comme l'opération Coude-Issoire, la surveillance de falaises par drones, le traitement régulier de zones de glissement de terrain, ...

Je vous souhaite une bonne lecture de ce rapport d'activité 2023.

Olivier Jautzy

Étude **ergonomie**

A la DIR MC, sur la période 2018-2022, 23% des accidents de service se sont produits lors de travaux, notamment lors de chantier de fauchage manuel sur terrain en pente.

Les troubles musculo-squelettiques (TMS) touchent principalement les articulations des membres supérieurs fortement sollicitées par l'entretien manuel des dépendances vertes (usage d'outils vibrants, lourds...) et la pose de signalisation (gestes répétitifs).

Ces TMS peuvent conduire à moyen terme à des restrictions médicales temporaires voire dans les cas les plus sévères à des maladies chroniques et/ou maladies professionnelles.

Au regard de ces données, du 1^{er} septembre 2022 au 31 août 2023, le bureau sécurité prévention a accueilli dans le cadre d'une reconversion professionnelle, en alternance Master 2 Ergonomie, M. Gérald CORTES.



Par lettre de cadrage, deux missions ont été confiées à ce dernier :

- l'analyse des conditions de travail sur talus
- l'analyse ergonomique du système de pose et dépose de cônes

Ainsi, durant 16 semaines, en immersion dans des CEI, M. CORTES a travaillé avec les agents des sites de Mende, Murat, Issoire et Massiac afin d'identifier les processus d'organisation du travail, les conditions de travail, les difficultés rencontrées par les collectifs de travail sur la programmation et la réalisation des chantiers d'entretien des dépendances vertes. De même, il a analysé et objectivé, d'un point de vue ergonomique, l'usage du système de pose et dépose de cônes.

M CORTES a présenté le résultat de ses travaux de manière régulière aux instances et membres du Codir.

Des pistes d'amélioration des conditions de travail ont été proposées aux membres de la formation spécialisée et feront l'objet d'une mise en œuvre et d'un suivi par deux groupes de travail dédiés.

Ces préconisations d'amélioration investissent des champs multiples comme la formation, l'organisation du travail, la préparation des chantiers, les moyens matériels et humains.

Déploiement de l'inventaire des biens mobiliers à la DIR MC

Les principes généraux

La circulaire du 24/07/2013 NOR DEVK1318612C relative à la tenue de l'inventaire physique des biens mobiliers fixe le cadre réglementaire de l'inventaire physique.

Chaque service doit avoir une connaissance exhaustive des biens mobiliers qu'il détient.

Le recensement est réalisé en respectant les seuils ci-dessous :

Prix d'achat unitaire des biens non consommables	Enregistrement au-dessus de :
Tous types de biens mobiliers non consommables hors livres ouvrages et CD ROM	230 €HT
Livres ouvrages CD ROM	80 €HT

La démarche

À la DIR MC, c'est le logiciel GMAT qui a été retenu comme outil de tenu de l'inventaire.

Le bureau FBMG est pilote de la démarche et assure le déploiement, en lien avec les services, selon les cinq étapes suivantes :

Étape	Action
1	FBMG envoi aux chefs de CEI/districts un tableau de recensement à compléter (dans un délai de deux à trois mois), ainsi qu'une notice de remplissage du tableau de suivi de l'inventaire.
2	Au retour du tableau : FBMG saisi les biens dans le logiciel GMAT ;
3	Transmission des étiquettes aux chefs de CEI/districts pour collage ;
4	FBMG se déplace sur chaque site afin de faire le rapprochement étiquettes/logiciel (via un scan) ;
5	FBMG envoi un tableau listant les biens sur site aux chefs de CEI/districts pour affichage.

- Le site du siège a été réalisé en 2023 ;
- District centre : un site à l'étape 5, trois sites à l'étape 3, quatre sites à l'étape 2 et trois sites à l'étape 1 ;
- District sud : lancement de la démarche mi-décembre 2023 – retour attendu pour fin février 2024 ;
- District nord : lancement de la démarche prévu à la fin du 1^{er} semestre 2024.

Les modalités de commandes et de mise à jour de l'inventaire seront précisées dans le Dossier d'Organisation sur la gestion des biens mobiliers à la DIR Massif Central qui sera diffusé en 2024.



Gestion des recrutements **et de la mobilité**

L'augmentation de la fréquence des cycles de mobilité au sein du ministère et en interministériel a engendré de fait des mouvements plus nombreux au cours de l'année et donc la probabilité de devoir faire face à une vacance de poste.

Le secrétariat général en lien avec la direction a mis en œuvre un certain nombre de mesures afin de pourvoir ces postes le plus rapidement possible pour garantir le bon fonctionnement des services et la pleine consommation de notre enveloppe d'Équivalent Temps Plein Travaillé (ETPT).

Le recrutement des vacataires nécessite également anticipation et réactivité (65 vacataires VH différents pour la fin de VH 2022-2023 et le début de VH 2023-2024)

Cible Etpt 2023	Consommation Etpt 2023	Dont Vacataires
503,2	506,2	16,03

Le plafond d'emploi (en ETPT) est donc légèrement dépassé au titre de 2023, ce qui participe à l'équilibrage de la consommation d'ETPT au niveau de la zone de gouvernance. Cela démontre que les modalités de recrutement permettent de limiter, en règle générale, les vacances de poste.

En plus du cycle de printemps (2023-09), la DIRMassif Central a participé à huit cycles au fil de l'eau et a organisé, en interne, trois cycles dédiés aux personnels d'exploitation qui ont conduit aux mouvements suivants :

Corps	Mouvements internes	Départs	Arrivées
PETPE	25	16	12
AAAE	1		1
OPA	2	4	
SACDD	2	1	2
TSDD	2	5	7
ITPE		2	1
IPEF		1	1
TOTAL	32	29	24*

* dont trois arrivées décalées début 2024.

Une arrivée d'AEP au 1^{er} mai 2024 et un poste reste vacant sans candidat à ce jour.

L'écart constaté entre les AEP et les CEEP s'explique par le fait que les postes vacants de chefs d'équipe (majoritairement pour retraite), sont pourvus par des lauréats du concours de CEEP qui libèrent en cascade des postes d'agents.

Modalités de recrutement	Nombre
Concours	9
Recrutement sans concours	1
Forum handicap	1
Sortie d'école	0
Mutation	12
Détachement	4
TOTAL	27



Professionnalisation de l'Astreinte

L'année 2023 a été marquée par la création et l'organisation des premières formations pour les Cadres d'Astreintes de la DIR MC. Ces formations, inscrites au Plan Local de Formation, viennent compléter celles déjà en place pour les tunnels.

Fruit d'une collaboration étroite entre DPEE/ESE-TTISR, le District Nord et la cellule formation, ces nouvelles formations contribuent à maintenir et à renforcer le niveau de compétence des cadres d'astreinte de la DIR MC dans la gestion de crise.

Elles permettent :

- D'acquérir une connaissance approfondie des différents plans de gestion de crise et procédures

internes. (PGTZ, PIARA, Communication, etc.)

- De connaître et d'utiliser tous les outils d'intervention à leur disposition (PRISM, portail météo, etc.)
- Développer leur capacité à analyser et à prendre des décisions en situation de crise.

Deux sessions inaugurales

Deux modules de formation ont été dispensés en 2023 :

- Le 28 juin 2023, une session dédiée aux cadres d'astreinte N2/N3 a permis d'aborder les aspects fondamentaux de la gestion de crise et d'interventions en cas d'incident.

- Le 14 décembre 2023, les cadres N1/N2 du district Nord ont pu approfondir leurs connaissances et compétences et partager leurs différentes expériences lors d'une formation axée sur des situations plus spécifiques du réseau du district.

Un déploiement progressif à l'ensemble de la DIRMC

Deux sessions supplémentaires sont prévues au premier semestre 2024 afin de

proposer ce module de formation aux cadres d'astreinte des districts Centre et Sud. Cette démarche permettra d'uniformiser les connaissances et les pratiques au sein de la DIRMC et de garantir une gestion de crise optimale sur l'ensemble de notre réseau.

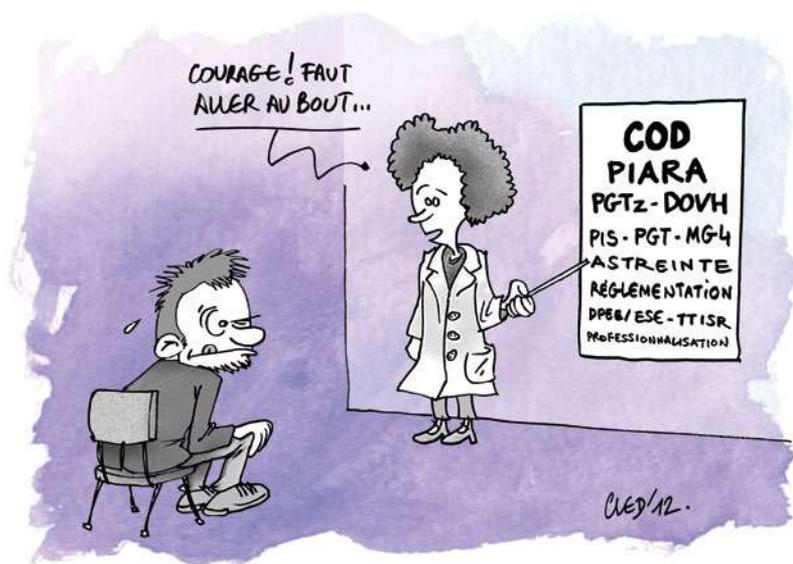
Des supports dématérialisés



Enfin, en complément de ces modules, la valse d'astreinte N3 a été numérisée et est désormais accessible depuis l'intranet/internet (voir capture d'écran). Cette modernisation permet de :

- Fiabiliser et faciliter la mise à jour des documents,
- Faciliter l'accès aux informations pour les cadres d'astreinte,
- Améliorer la traçabilité des interventions.

Ces nouveaux dispositifs permettent donc d'améliorer notre robustesse dans le domaine de la gestion de crise. En complément du compagnonnage interne, ils permettront une prise de poste sereine pour tous les nouveaux cadres d'astreinte à la DIR MC.



Journée « ingénierie » : Pilotage de projets ou d'opérations

Le 12 décembre 2023, DPEE a organisé la première journée de l'ingénierie à Brioude. Les enjeux principaux de la journée étaient d'approcher la notion de pilotage d'opérations à la DIR MC et de mettre en place un temps d'échange entre les différents acteurs techniques et administratifs, qu'ils soient positionnés en Districts ou au siège.

Durant cette journée, les participants ont été sensibilisés au fait que le pilotage d'une opération ne se résume pas au marché de travaux mais intègre également les volets juridiques, environnementaux, fonciers ou comptables. Un atelier de réflexion en petits groupes a été mis en place, permettant à chacun de réfléchir aux contraintes qui s'appliquent sur les projets et amenant à questionner ses propres pratiques. Un panel de ressources disponibles et mobilisables à la DIR MC a également été présenté comme des marchés de prestation, des outils de planification ou d'organisation des outils numériques.

De l'émergence d'un projet à sa mise en œuvre, que ce soit sur les aspects techniques ou financiers, un rappel du processus de cadrage a été présenté, comme une introduction à la journée de lancement du Contrat de Gestion 2024. La nécessité de mettre en place une coordination fine entre les services a été mise en exergue en s'appuyant par exemple sur des fiches opérations ou les grilles de répartitions de missions entre Chefs de Projet et Responsables d'Opérations (RDO).

A l'occasion de cette journée, l'illustration de savoir-faire et la valorisation des bonnes pratiques permettent de progresser collectivement. Les participants d'horizons variés ont apprécié de se retrouver et d'échanger. Pour les suites à donner

à cette journée, certaines pistes de réflexions ou d'approfondissement ont été identifiées. Elles pourront faire l'objet d'interventions ciblées dans des groupes de travail dédiés ou à l'occasion des journées thématiques.



Réduction des gaz à effet de serre

Les différents BEGES (bilans des gaz à effet de Serre) réalisés par la DIR Massif Central ont permis de mettre en évidence les postes les plus émissifs. A partir de ces bilans, des actions d'amélioration ont ainsi été priorisées avec notamment des choix de technologies moins polluantes et la mise en place d'une politique d'achat intégrant des clauses environnementales et valorisant les entreprises vertueuses pour l'environnement.

Le fondant routier

Pour l'achat du fondant routier (sel), il est imposé à l'entreprise une livraison réalisée exclusivement avec des camions aux normes EURO 6 et un engagement sur un plan de progrès pour le BEGES transport pendant toute la durée du marché. Ces améliorations permettent ainsi de considérer que l'on a un sel « vert ».

Le béton bas carbone

Pour les travaux d'entretien des ouvrages d'art, l'utilisation de bétons bas carbone est favorisée. Les bétons bas carbone sont des bétons qui utilisent un ciment composé de clinker, mais également de calcaire, d'argile calcinée, de cendres volantes ou de laitiers de hauts fourneaux, ce qui permet de diminuer l'empreinte carbone.

L'entretien des chaussées

L'entretien des chaussées est le premier poste d'émission des gaz à effet de serre pour les DIR. La DIR Massif Central a engagé dès 2022 une réflexion pour réduire ces émissions, anticipant la circulaire correspondante parue en septembre 2023. Une politique de décarbonation des chaussées a ainsi été mise en place et formalisée par une note précisant les mesures à mettre en oeuvre. Cette note prévoit notamment l'augmentation du nombre d'opérations avec reprise d'agrégats, l'augmentation du taux d'agrégats incorporés dans les chaussées (20 % en couche de roulement et 30 % dans les couches inférieures), ainsi que le développement de l'utilisation des enrobés tièdes.

19 opérations décarbonées ont ainsi été inscrites au contrat de gestion 2024 : 12 utilisent un fort taux de reprise d'agrégats, deux utilisent des enrobés tièdes, quatre des revêtements superficiels et une un retraitement en place.

A l'exception des opérations concernant des couches de roulement minces et très minces, toutes les opérations d'entretien de chaussées sont désormais décarbonées, ce qui montre le volontarisme de la DIRMC pour ce sujet.



La transformation **numérique**



☒ Double écran en CEI

Matériels Renforcés

Les efforts ont été intensifiés pour moderniser et améliorer la qualité de notre parc informatique, en particulier dans les centres d'exploitation. Près de la moitié des sites ont bénéficié de mises à niveau pour résoudre les défis les plus urgents et améliorer l'ergonomie des postes de travail. Cependant, les besoins demeurent importants et ce programme se poursuivra l'année prochaine.

Débits Accrus

Toutes les connexions internet des districts ont été augmentées pour répondre aux exigences numériques croissantes. Dorénavant, l'utilisation de la webconf

de l'État ou le partage de données dans le Cloud du bureau numérique ne posera plus aucun problème !

Cartographie Précise

En collaboration avec la Direction des Mobilités Routière, un inventaire détaillé et une cartographie exhaustive de notre environnement numérique ont été entrepris. Cette initiative sera d'une grande aide pour les services métiers.

Sécurité Renforcée

Face aux cyberattaquants, notre engagement a été poursuivi pour sécuriser les systèmes en mettant en place de nouveaux serveurs à jour, protégés par des bastions et des scanners de vulnérabilité.



☒ La webconf. Source : numerique.gouv.fr

De Thenos à Gesflo

La DIR Massif Central gère un parc de 1280 engins ou matériels, dont 350 en gestion externalisée. En 2023, elle s'est équipée d'un nouveau logiciel (Gesflo) pour la gestion de son parc d'engins et matériels.

Le choix d'un nouveau logiciel

Le logiciel précédent (Thenos) était vieillissant, ce qui entraînait des difficultés de maintenance et une impossibilité de mise à jour. La conservation des données était ainsi rendue fragile.

De plus, il présentait des vulnérabilités en cas de cyber attaque et n'autorisait que cinq connexions simultanées.

Par ailleurs, il apparaissait nécessaire de disposer d'un outil plus moderne sans limitation de connexions.

Le choix s'est porté sur le logiciel Gesflo qui est utilisé par la plupart des DIR, ce qui répond par ailleurs au

souhait du ministère de disposer d'un logiciel commun à toutes les DIR. Toutefois, ce logiciel a fait l'objet de développements spécifiques pour tenir compte des particularités de la DIR Massif Central, qui possède des ateliers pour la réparation des matériels et un magasin pour la gestion des stocks de pièces de rechange.

La démarche de mise en service

La mise en place du logiciel Gesflo à la DIRMC a été finalisée à l'automne 2023, il est désormais opérationnel au parc. Dans le même temps, l'accès à Thénos a été limité à la seule lecture de la base de données permettant ainsi de consulter l'historique.

Une première formation à l'attention des utilisateurs du parc a été dispensée en octobre 2023 par des agents de la DIR Méditerranée, qui est la DIR référence pour l'utilisation de ce logiciel. L'appropriation du logiciel par les agents s'est faite avec la mise à disposition d'une base école évitant ainsi les risques de pertes de données.

Le transfert des données de Thenos à Gesflo nécessite, par ailleurs, la mise à jour des fiches engins afin de disposer d'un outil parfaitement opérationnel.

Les avantages de gesflo

Le logiciel Gesflo est perçu par les utilisateurs comme facile d'accès et intuitif.

Il offre de nombreux avantages par rapport au logiciel Thenos :

- connexions concomitantes illimitées, ce qui permettra d'ouvrir des accès à tous les CEI
- extraction de données plus facile
- possibilité d'intégration des données des prestataires de la DIRMC
- vision globale de l'ensemble des dépenses, qu'elles correspondent à des prestations en régie ou assurées par des prestataires extérieurs
- sécurité des données grâce à l'hébergement sur un serveur sécurisé
- utilisation possible à distance ou en télétravail
- possibilité d'évolution du logiciel si nécessaire
- adaptation du logiciel à la gestion des différents types d'engins

Les étapes à venir

Au deuxième semestre 2024, Gesflo va être déployé dans les districts et les CEI afin de permettre, d'une part la consultation et la mise à jour des données, et d'autre part d'effectuer les demandes d'interventions sur les engins de façon dématérialisée.

Le logiciel sera à terme hébergé sur un site national et interfacé avec le logiciel interministériel de gestion des flottes automobiles.



☐ Tracteur équipé d'une faucheuse sous glissière à l'avant et d'une épareuse à l'arrière



☐ Porte outils Energreen équipé d'une épareuse



☐ ESH camion 6x4 avec saleuse et saumureuse

Campagne nationale de sécurité des agents des routes : le corridor de sécurité

Du 19 juin au 16 juillet 2023, la direction de la communication (DICOM) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires a réalisé la campagne annuelle pour la sécurité des agents des routes.

Les années précédentes mettaient en avant deux agents des DIR, Karine et Bruno, avec une photo représentant la distance à laquelle un véhicule les avaient frôlés en condition d'intervention.

Pour la campagne 2023, l'accent a été mis sur le principe du corridor de sécurité.

Le corridor de sécurité

Inscrite dans le code de la route, cette règle impose aux conducteurs d'adapter leur comportement à l'approche d'un chantier ou d'un véhicule en intervention :

- en ralentissant ;



Fourgon accidenté sur l'aire de la Lozère

- si possible, en changeant de voie ;
- sinon, en s'écartant au maximum.

Le non-respect de ces consignes est passible d'une contravention de 4^e classe, 135€ d'amendes et d'une perte d'un à six points sur le permis de conduire.

Les actions mises en place au sein de la DIR Massif Central

En parallèle des actions mises en place au niveau national (spots radios, vignettes pour les réseaux sociaux, encarts presse dans les journaux, etc.), le bureau communication s'est chargé de décliner la campagne au niveau du réseau de la DIR Massif Central à travers différentes actions.

Par exemple, sur l'aire de la Lozère, un fourgon accidenté a été exposé au niveau du parking des usagers durant tout l'été, accompagné d'un panneau pédagogique détaillant cette campagne.

Des vitrophanies ont été installées par les ateliers sur les vitres arrières des fourgons d'intervention Renault Master pour le réseau autoroutier.

Sur les aires de repos et de services, des affiches et des roll-up ont été installés. Des flyers ont également été distribués.

Enfin, des bandeaux d'information (avec un lien cliquable renvoyant sur le site de la campagne nationale), sont en place hors période VH sur nos sites intranet et internet.



Roll-up à l'aire de Lorlange

Ces actions permettent de sensibiliser le plus grand nombre d'usagers aux dangers quotidiens auxquels doivent faire face les agents des routes, en leur rappelant notamment les bons comportements à adopter pour éviter des accidents et sauver des vies.

EN CHIFFRES À LA DIRMC

65

vitrophanies
Renault Master

6

Roll-up

30

affiches
A4

50

affiches A2
plastifiées

200

flyers
en français

Sensibilisation : « Nichoirs et pièges photo »

La responsabilité sociétale des entreprises (RSE) est définie par la commission européenne comme l'intégration volontaire par les entreprises de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et leurs relations avec les parties prenantes.

En d'autres termes, la RSE c'est la contribution des entreprises aux enjeux du développement durable.



☐ Nichoirs

L'ESAT du Ceyran regroupe plusieurs structures :

- un ESAT qui propose des prestations comme la création et l'entretien d'espaces verts, l'entretien et la désinfection des locaux ainsi qu'une prestation de restauration que la DIRMC a pu découvrir lors de la journée du développement durable 2022.
- Un foyer occupationnel qui propose le lavage des véhicules, la production de jus de fruit etc. Ce foyer possède également un atelier menuiserie qui fabrique pour la DIRMC des nichoirs, des hôtels à insectes et des ruches.

Pour cette démarche, la DIRMC s'associe avec le CPIE 63, dont la vocation est d'éduquer et de sensibiliser à la nature, à l'environnement et au développement durable. Ainsi, lors de la dernière journée du développement durable, le CPIE

La DIRMC s'inscrit dans cette démarche et souhaite développer les deux volets sociétal et environnemental.

Pour cela, la DIRMC a fait fabriquer 170 nichoirs et 27 hôtels à insectes par le foyer occupationnel de l'ESAT du Ceyran, favorisant ainsi l'intégration des personnes porteuses de handicap.

avait animé des ateliers autour de la biodiversité, de la faune et de la flore locale. Une équipe pédagogique assure des animations de ce type mais également des formations pour les entreprises et le grand public. Laurent Longchambon, chargé de mission « étude et expertises écologiques », accompagne la DIRMC dans plusieurs de ses activités tel que des sensibilisations à l'environnement, la collision avec la faune, le suivi des bassins, le suivi écologique de chantier, etc.

En association avec Laurent Longchambon, le bureau ACDD a conçu et animé des sensibilisations pour rappeler l'utilité des nichoirs et mettre en place un protocole de suivi et d'entretien.

Ces sensibilisations se sont déroulées dans les CEI de Mende, Clermont-l'Hérault et dans les locaux du parc à Brioude. Au total, 44 agents ont pu y assister et récupérer les nichoirs commandés.

Lors de ces rencontres, il a présenté les oiseaux susceptibles d'utiliser nos nichoirs. Après une présentation de l'avifaune locale, il a donné les règles à suivre pour installer les nichoirs, possiblement les modifier légèrement (réduire le trou d'accès) afin de pouvoir accueillir et faire cohabiter différentes espèces d'oiseaux, sans créer de conflit entre elles. Il a également fourni un protocole d'entretien afin d'éviter les locataires indésirables tel que le loir, le lérot ou les guêpes par exemple.

Enfin, il a transmis une notice d'utilisation des nichoirs récapitulant toutes les informations nécessaires à l'implantation et l'entretien des nichoirs. Cette notice contient également des plans de nichoirs à réaliser soi-même. Elle est disponible en format numérique auprès du bureau ACDD sur simple demande.



☐ Hôtel à insectes à construction



☐ Nichoirs et hôtel à insectes prêts pour la livraison

APPACH : après deux ans de déploiement progressif en DIR, l'application pivot du système d'information des achats de l'État évolue !

L'Application des ACHats de l'État (APPACH) a connu un démarrage rendu difficile en 2020 par la crise sanitaire et le report consécutif des objectifs de déploiement pour les DIR. L'année 2022 a permis une appropriation progressive, où les services ont encore pu bénéficier d'une intégration en masse des projets d'achats par tableur Excel. C'est en 2023 qu'APPACH a connu sa première année d'utilisation en mode normalisé : les onze utilisateurs de cette application à la DIRMC, dont la chargée d'expertise achats et commande publique d'AJCP, nommée correspondante APPACH et référente achats pour la DIRMC, ont ainsi pu gérer entièrement dans l'outil les projets d'achats, depuis leur programmation jusqu'à la déclaration de performance.

S'il y a eu quelques difficultés au départ, désormais, l'utilisation d'APPACH est entrée dans le quotidien des

acheteurs, y compris, grâce à l'interface APPACH-PLACE pour la préparation et le lancement des consultations.

Et, en fin d'année 2023, la direction des affaires financières du pôle ministériel a mené un contrôle qualitatif qui a permis d'établir un bilan positif pour les services de la DIRMC, qui affichaient 55 projets inscrits pour la programmation 2023-26, pour un montant de 107,3 millions d'euros, sans aucun écart par rapport aux règles interministérielles.

Par ailleurs, APPACH s'est ouvert aux entreprises, par le biais du portail APProch, sur lequel ces dernières peuvent identifier les projets d'achats des services de l'État et d'autres acheteurs publics et signaler ceux qui les intéressent.

Le retour d'expérience ayant permis de faire évoluer l'application, APPACH fait sa mue en mai, pour une version 2 courant 2024 plus ergonomique, les utilisateurs bénéficient dans le même temps de formations actualisées au cours du 1^{er} semestre 2024.

APPACH participe au système d'information (SI) interministériel des achats de l'État, développé par la direction des achats de l'État pour l'ensemble des ministères, et dont les objectifs visent : la simplification et l'homogénéisation des pratiques, le pilotage des projets d'achats, la dématérialisation et le suivi de tous les stades du projet d'achat, le dialogue entre les acheteurs et les entreprises et la mesure de la performance de la fonction achat.

APPACH est interfacée :

- ➔ avec la plateforme de dématérialisation des procédures des marchés de l'État, PLACE, conçue pour publier les avis d'appel public à la concurrence et permettre aux entreprises de consulter et répondre aux consultations des services de l'État et de ses établissements publics ;
- ➔ avec l'application comptable de l'État, CHORUS.

Le SI achats permet également de suivre les objectifs en faveur d'une commande publique socialement et écologiquement responsable, fixés notamment par le plan national pour des achats durables (PNAD) 2022-2025 et les exigences de la « loi Climat et Résilience ».

Dans le cadre des procédures, APPACH intervient en amont de la consultation des entreprises dans PLACE et en aval de la notification du contrat dans cette même application,

- ➔ En amont de la consultation, APPACH permet aux acheteurs de préparer leurs projets d'achat et de respecter l'obligation de programmation quadriennale des achats, pour tous les projets de 40 000 € HT et plus. En inscrivant les projets en programmation, puis en planification, les services vérifient leur conformité aux politiques d'achat interministérielles et, pour les projets qui y sont soumis, l'application permet de recevoir l'avis conforme du responsable ministériel des achats (RMA).
- ➔ En aval de la notification du contrat via PLACE, APPACH permet de suivre l'exécution du marché (module contrat) et de déclarer la performance de l'achat, du stade projet jusqu'à son achèvement.



Réparation de l'ouvrage d'art OA6 – Aumont Sud

Contexte : Plusieurs désordres ont été constatés sur cet ouvrage construit en 1989 :

- sur les superstructures, notamment sur les corniches, trottoirs et garde-corps avec risques pour les usagers de l'A75 et de la bretelle d'accès sur l'ouvrage.
- des désordres structurels sur les abouts du tablier avec de nombreuses infiltrations d'eau qui ont conduit à des dégradations importantes en intrados de l'ouvrage au niveau des culées

Travaux : Ces travaux, réalisés du 12 juin au 13 octobre 2023, constituent un chantier innovant pour la DIRMC en raison de la suppression des joints de chaussée et de la transformation des abouts de l'ouvrage afin de donner au tablier une configuration d'ouvrage semi-intégral.

Il existe très peu de chantiers de ce type en France mais cette conception s'avère déjà courante en Suisse, Autriche, Allemagne, Royaume-Uni

Avantages : Garantie de l'étanchéité au niveau des abouts de l'ouvrage => plus grande durée de vie aux culées, bossages et appareils d'appui.

Cheffe de projet : Frédérique ROUIRE

Dates des travaux : du 12 juin au 13 octobre 2023

Montant : 1,059 M€TTC

Entreprise : Aevia

Assistance au contrôle sur site de la cheffe de projet : Didier SALLES



Abouts de tablier avant travaux



Garde-corps et corniches béton avant travaux

Abouts de tablier de tablier après travaux

Coulage d'un béton auto-plaçant pour une mise en œuvre uniforme et un enrobage optimal des aciers

Levage du tablier sur une hauteur de 30 cm



Garde-corps et corniche après travaux

Des corniches métalliques ont été privilégiées pour :

- la mise en œuvre,
- la longévité,
- le poids plus léger pour la structure.





CIGT : Nouvel enregistreur vidéo et rénovation de l'éclairage



L'année 2023 a été marquée par le remplacement du système d'enregistrement des caméras de vidéo-protection. Celui-ci permet désormais d'enregistrer l'ensemble des caméras de vidéo-protection pour une durée de 72 h glissante (trois jours).

Ce nouvel enregistreur permet d'améliorer la sécurité des vidéos : Les opérateurs peuvent verrouiller les enregistrements vidéo en cas d'accidents sur demande de la gendarmerie ou en cas d'événements particuliers afin qu'elles ne s'effacent pas au bout de 72 h. Par ailleurs, seuls les cadres d'astreinte N2 avec identifiant et mot de passe individuels peuvent exporter les vidéos.

Enfin, en 2023, afin de réduire la consommation électrique de la salle d'exploitation du CIGT, les anciens éclairages ont été remplacés par des éclairages LED avec variateur.

Opération de réhabilitation de la



Maîtrise d'ouvrage stratégique : DPEE/MOa
Maîtrise d'œuvre/Maîtrise d'ouvrage opérationnelle : District Nord/Bureau Technique

Chefs de projet : Marion Baehr & Nicolas Venries
Travaux : Mars 2023 – automne 2026

Montant : 30M€TTC
 dont 1,5M€ financés par le département du Puy-de-Dôme dans le cadre du CPER

Groupement d'entreprises : Colas France (mandataire) / Aximum / Colas Génie Civil

Dans le cadre de sa politique d'entretien et d'investissement, un important chantier de réfection visant à réhabiliter la section Coudes-Issoire de l'A75 a été engagé.

Le contexte

La construction de la section autoroutière Coudes-Issoire a débuté dans les années 1970 et résulte de l'aménagement en 2x2 voies de l'ancienne route nationale 9 (RN9). Située dans une fracture géologique, elle présente des caractéristiques géométriques contraintes avec d'un côté la rivière Allier et de l'autre, une falaise. Elle ne respecte pas les standards autoroutiers actuels, que ce soit en matière de sécurité ou de protection de la ressource en eau.

Présentation des travaux

Le projet, qui s'étend sur 11km entre Coudes et Issoire, consiste principalement à réaménager cette section autoroutière en suivant trois objectifs :

- 1. Protection de la ressource en eau avec la mise en place d'un dispositif de gestion des pollutions accidentelles**
 - Création de 16 bassins « réduits » pour le traitement de la pollution accidentelle par temps sec ;
 - Création de 2 bassins « classiques » ;
 - Reprise de tout le réseau d'assainissement de l'autoroute sur la section.



☐ Un exemple de bassin « réduit »

- 2. Mise aux normes des PAU, création de refuges et élargissement de la BAU à 2,50m**

- Mise aux normes des Postes d'Appel d'Urgence (PAU) et création de 18 refuges ;
- Élargissement de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) à 2,50m partout où cela est possible.
- Mise aux normes des dispositifs de retenue sur l'ensemble de la section soit environ 30km (deux sens + terre-plein central)



☐ Refuge et poste d'appel d'urgence après travaux

- 3. Réfection des chaussées**

Réfection des chaussées sur l'ensemble de la section en pleine largeur avec renforcements ponctuels

L'environnement au cœur du projet

L'Allier et ses abords : un milieu riche en biodiversité (site Natura 2000).

Les 18 bassins construits offriront une protection de la ressource en eau en évitant le déversement de pollution accidentelle par temps sec dans la rivière et vers la nappe.

Mesures de protection de l'environnement :

Pendant les travaux

- Éviter et réduire les impacts du chantier : des périodes et méthodes de travaux adaptées (exemple : débroussaillage, protection des batraciens...)
- Appui d'un écologue pour participer au suivi en phase chantier avec la maîtrise d'œuvre.

Après les travaux

- Mesures compensatoires : restauration de zones humides actuellement dégradées par le développement de plantes invasives sur un secteur de 4,55 hectares, avec plantation d'individus d'ormes lisses (espèce protégée impactée par le chantier) ;
- Plan de gestion sur 30 ans de ce secteur.

Un calendrier en 2 phases

La section de 11 kilomètres est divisé en deux tronçons, correspondant à deux tranches de travaux :

- le secteur Sud du PR 25 au PR 30 (Aire du Val d'Allier-

section Coudes-Issoire sur l'A75

Issoire) - de mars 2023 à septembre 2024 ;
• le secteur Nord du PR 19 au PR 25 (Coudes-Aire du Val d'Allier) - de janvier 2025 à l'automne 2026.

La maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le département des Politiques d'Entretien et d'Exploitation (DPEE), en particulier par son bureau Maîtrise d'Ouvrage (MOA). Il a assuré la phase amont du projet et notamment le pilotage des procédures réglementaires pour aboutir à l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) par arrêté préfectoral du 29 décembre 2022, d'un arrêté loi sur l'eau, et d'un arrêté de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces.

La maîtrise d'œuvre

Le pilotage et la maîtrise d'œuvre, assurée à 100% par le pôle ingénierie du district Nord, est composée d'une équipe pluridisciplinaire rodée aux opérations de gros entretien et dont les compétences techniques individuelles sont mises à profit pour assurer cette opération d'investissement inédite pour l'unité, complexe et riche dans la diversité des thématiques abordées. La phase d'études, rédaction du Dossier de Consultation des Entreprises, analyse des offres a été menée en 2022 pour aboutir à la notification d'un marché de 30M€T.T.C en décembre 2022.

Exploitation sous chantier et communication

L'exploitation sous chantier est assurée par les agents du CEI d'Issoire. Le phasage des travaux a été réalisé de manière à ce que la circulation ne soit jamais totalement coupée, les usagers disposant au moins d'une voie dans chaque sens. Durant la période estivale, aucune restriction de circulation n'est mise en place.

La communication est également un sujet essentiel pour une opération de cette envergure. Afin d'assurer une complète information des usagers, une prestation



a été confiée à une agence de communication pour la création d'une identité graphique et la réalisation des différents supports. Des schémas de circulation sous chantier sont réalisés et diffusés lors des conférences de presse en sous-préfecture, dans les communiqués de presse, les encarts presse dans le journal local, sur notre site internet, etc.



☐ Coulage des Caniveaux à Fentes (CAF)

Les travaux réalisés en 2023

Les travaux de la tranche ferme du marché, correspondant au secteur Sud, ont débuté en mars 2023. Ils ont été suivis en maîtrise d'œuvre par le Bureau Technique du district Nord pour assurer le respect de la qualité, des délais et du coût de l'exécution de ceux-ci.

Le secteur Sud est lui-même divisé en deux phases.

Durant la première phase (février 2023 – janvier 2024), les travaux suivants ont été réalisés :

- 6 bassins d'assainissement construits ;
- 3,6 km de réseau d'assainissement profond créés ;
- 8 km de réseau d'assainissement de surface créés ;
- 7 refuges et postes d'appel d'urgence mis aux normes.

Cette opération depuis sa phase étude jusqu'aux travaux en cours souligne l'investissement, l'adaptabilité et la qualité de l'ingénierie publique et des agents qui la composent.



☐ Installation des réseaux secs

Les travaux de la seconde phase du secteur Sud se poursuivent de février 2024 jusqu'à juin 2024 avec la réalisation de trois bassins d'assainissement et l'ensemble des aménagements traités par cette opération.

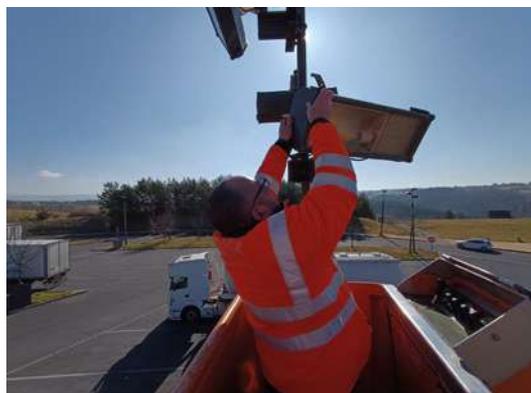
Travaux en régie au CEI de Saint-Flour



Réfection en régie des 14 m de caniveau du quai à sel du CEI. Montant de l'opération : 2 000 €. Économie de 18 000 € par rapport au devis entreprise grâce au travail en régie.



Le déshuileur du CEI a été changé par une entreprise extérieure car l'ancien fonctionnait mal.



Changement en régie des ampoules de l'ensemble des candélabres par des ampoule LED afin de diviser la consommation par quatre.



Mise en conformité électrique du local de l'aire de lavage par l'installation d'un coffret de protection étanche.

Aménagement des locaux du CIGT de Clermont-l'Hérault

Débutés en 2022 par l'agrandissement du mur d'images, les aménagements de la salle opérationnelle du CIGT de Clermont l'Hérault se sont poursuivis en 2023 avec :

- Le remplacement du plancher technique
- L'aménagement d'un nouveau pupitre supplémentaire dédié à l'interopérabilité inter-CIGT
- Le remplacement partiel de la climatisation

Le plancher technique, d'origine et donc bien utilisé par endroits, a été changé. Cela a été l'occasion de reprendre complètement les chemins de câbles (réseaux, électricité, téléphonie) sous le plancher et de supprimer quelques multiprises et raccords réalisés auparavant au coup par coup en fonction de l'évolution des installations.

Un pupitre supplémentaire a été aménagé en dehors

du pupitre actuel et regroupe les PC et écrans réservés pour l'interopérabilité inter-CIGT.

Rappelons que des exercices hebdomadaires d'interopérabilité ont été mis en place, en alternance avec le CIGT d'Issoire. Les opérateurs d'un CIGT prennent en main la supervision du réseau routier et la gestion des divers événements de l'autre CIGT. Ces exercices ont vocation à rendre opérationnels les opérateurs en cas d'interopérabilité réelle.

Le nouveau pupitre permettra d'effectuer des exercices d'interopérabilité sans impacter la configuration et le fonctionnement du pupitre opérationnel supervisant le réseau routier du district.

Les fortes températures d'été nécessitent une climatisation fiable de la salle opérationnelle pour assurer les conditions de bon fonctionnement des

équipements informatiques. Il était nécessaire de remplacer les anciennes installations commençant à occasionner des défaillances techniques.

Tous ces travaux ont pu être réalisés grâce à la participation de tous les opérateurs et particulièrement de l'assistance active et performante de la maintenance MRE impliquée dans la réalisation des travaux, notamment lors de la réfection des réseaux de câblage. Pendant ces travaux, les collègues du CIGT d'Issoire ont « pris la main » ponctuellement via l'interopérabilités lors des périodes de coupures électriques du CIGT de Clermont l'Hérault.

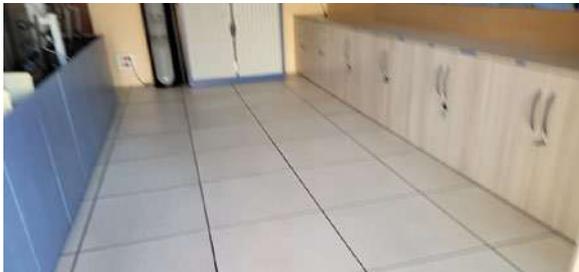
Pour agrémenter le tout, début 2024 un travail d'aménagement de l'extérieur du CIGT a été réalisé totalement en régie. Seuls les matériaux de fourniture ont été achetés.



▣ Agrandissement du mur d'image fin 2022/2023



▣ Nouveau pupitre pour la partie spécifique interopérabilité



▣ Changement du plancher technique avec reprise du câblage des divers réseaux



▣ L'extérieur du CIGT a fait peau neuve.

Aux problématiques de risques naturels bien connues depuis des siècles au niveau de la vallée de Pégairolles de l'Escalette (glissements de terrains historiques en fond de vallée et éboulements rocheux en provenance des barres rocheuses), s'est ajouté un risque de chute de pierres et de blocs au niveau des talus immédiats du tracé de l'A75.

Depuis de nombreuses années, ces talus de déblais

font l'objet d'inspections, de suivis réguliers, de travaux d'entretien (purges) ainsi que de la mise en œuvre d'ouvrages de protection contre les chutes de pierres et blocs. Bien que la construction de l'autoroute ait intégré le fait d'une évolution des déblais dans le temps par la création de risbermes et de pièges à pierres et blocs (forts utiles et actuellement fonctionnels), la vigilance reste de mise et c'est dans ce cadre que la



Zones d'intervention sur le secteur du Pas de l'Escalette

Inspection par drones

DIR Massif Central a sollicité l'intervention du Cerema afin d'engager des études d'aléa rocheux au niveau de cinq secteurs particuliers. La « montée de l'Escalette » étant un secteur à très forts enjeux d'exploitation, notamment compte tenu de la présence du tunnel et de la voie montante VSVL, une réflexion sur le mode opératoire et sur la méthodologie de réalisation des études a été impérative pour minimiser la gêne à l'usager tout en réduisant au maximum les délais d'intervention (sécurité de tous) et l'optimisation des coûts globaux (études, exploitation, externalisation,...).

Une mission « classique » avec cordistes nécessiterait une planification sur trois semaines, avec au préalable une prestation de dévégétalisation et une mise en sécurité lourde du sens montant Lodève-Millau de l'A75. Malgré tout, il demeurera des incertitudes sur l'état des déblais à ausculter (sécurité des cordistes) et le coût financier.

La DIR Massif Central a opté, en lien avec le Cerema, pour la réalisation d'une mission préalable faisant intervenir des drones. Après une phase de recrutement par le District Sud d'un bureau d'études



Panorama zone à ausculter

des falaises de l'Escalette



Drone d'intervention

spécialisé en vol de drones, la mission a été engagée au début du mois d'octobre 2023. Celle-ci s'est insérée en concomitance du chantier du renouvellement des chaussées de la montée de l'Escalette (sens Montpellier → Clermont-Ferrand). L'acquisition des données photos, films et Lidar sur les cinq secteurs s'est opérée dans un délai de cinq heures selon un phasage préalablement « minuté » se composant de cinq tranches de fermeture totale de circulation d'une durée de 20 minutes, dans les deux sens de l'Autoroute (fermetures entre-coupées par des réouvertures de 40 minutes pour libérer la circulation).

Ce type d'intervention nécessite de prendre en compte préalablement les contraintes administratives et environnementales. Dans le cas présent, le secteur faisait partie d'une zone de survol militaire nécessitant une déclaration préalable du vol. Par ailleurs, la zone d'intervention était à proximité d'une zone Natura 2000 intégrant une directive oiseaux.

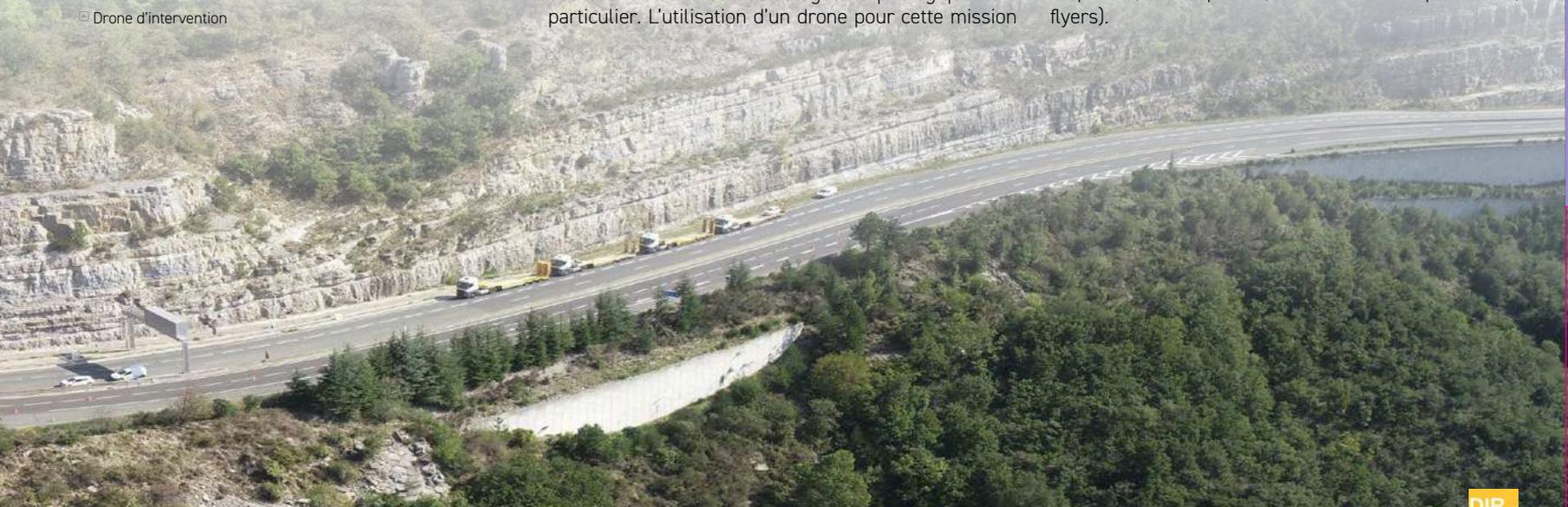
Le retour d'expérience reste très positif sur l'utilisation des drones dans ce secteur géomorphologiquement particulier. L'utilisation d'un drone pour cette mission

géotechnique permet ;

- de profiter d'une inspection avec le même niveau d'information pour tous les intervenants
- de pouvoir inspecter chaque « cm² » de talus de déblais (ce que ne pourrait faire un cordiste),
- de constituer un « état zéro exhaustif » avant de futurs travaux
- d'identifier les secteurs les plus délicats nécessitant le cas échéant une inspection physique indispensable.

La durée de l'opération a été optimisée et son coût de 11 000€TTC est huit fois moins cher qu'une mission classique de cordistes.

Globalement, l'utilisation de drones peut considérablement améliorer notre compréhension des risques rocheux et notre capacité à les gérer de manière proactive et efficace. À noter qu'il est impératif de se doter d'un dispositif de communication préalable pour la bonne réalisation d'une telle opération (dossier de presse, article presse, réunion en Sous préfecture, flyers).



Exercice tunnels inédit

Le jeudi 16 novembre 2023 a eu lieu un exercice sur l'autoroute A75 qui a concerné les tunnels de l'Escalette et de la Vierge. La préfecture de l'Hérault et la DIRMC ont organisé cet événement qui a impliqué essentiellement les services du SDIS, de la gendarmerie et du Conseil départemental de l'Hérault. Cet exercice de sécurité civile s'inscrit dans le cadre de l'obligation réglementaire d'en réaliser tous les ans sur les tunnels autoroutiers de plus de 300 mètres.

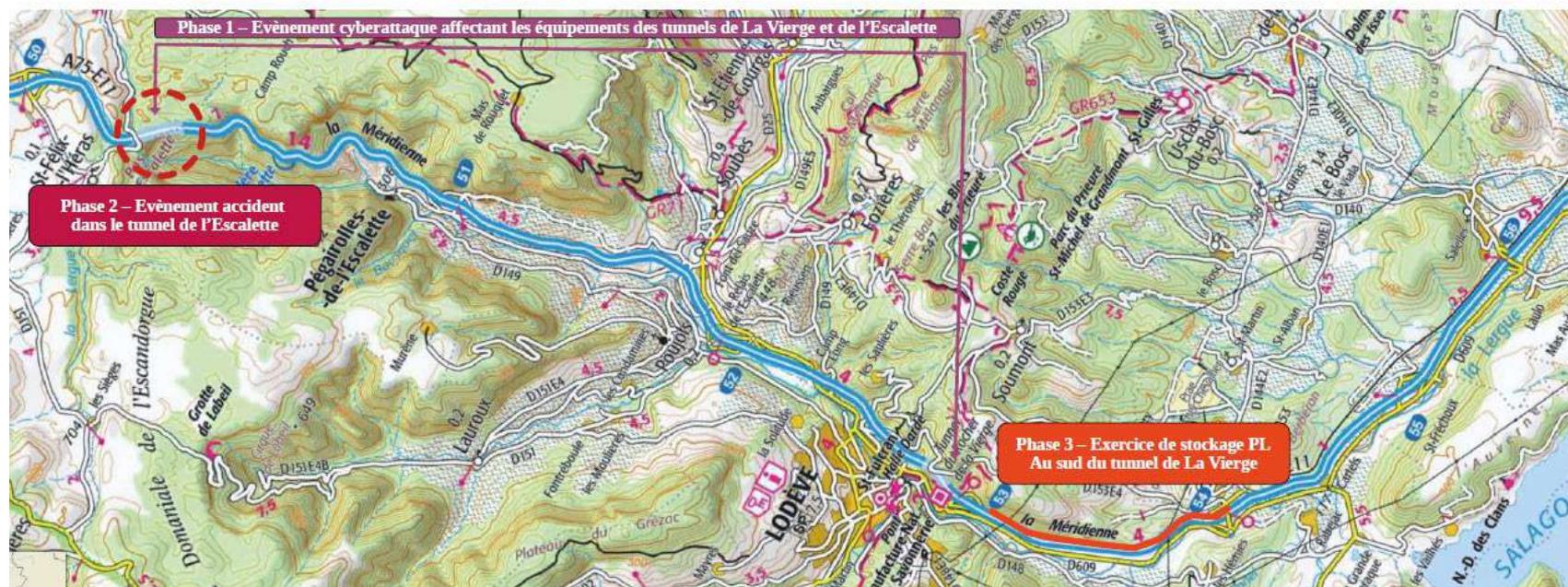
Il contribue principalement à l'amélioration de nos mesures d'intervention et à la fiabilisation de nos dispositifs applicables en période de crise.

L'exercice, inédit dans sa forme et ses cibles, a été organisé en trois phases :

- une phase cybersécurité intégrant une simulation de cyberattaque ;
- une phase accident impliquant des véhicules légers (VL) ;
- une phase stockage Poids Lourd (PL) suite à l'accident ci-contre.

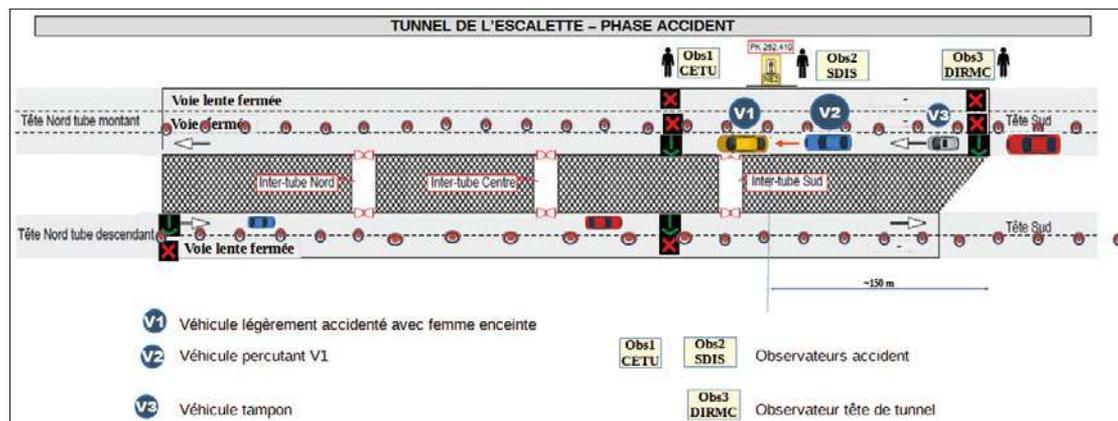
La phase cybersécurité a concerné les deux tunnels de l'Escalette et de la Vierge dont les systèmes informatiques ont été virtuellement affectés par un virus. L'équipe de maintenance a opéré la remise en condition normale de fonctionnement du système de commande des équipements rattachés aux tunnels. L'objectif a été de tester et vérifier le bon fonctionnement des systèmes d'alerte et la réponse de l'organisation à une cyberattaque. Cette simulation de cyberattaque sur le terrain, supervisée par une équipe du CETU, est une première au niveau national !

A75 – Phasage de l'exercice tunnel 2023



Localisation des phases de l'exercice

du jeudi 16 novembre 2023



☐ Organisation de la phase accident



☐ Phase accident - Intervention du SDIS

La phase accident a concerné uniquement le tunnel de l'Escalette. Les interventions portaient sur deux véhicules qui se sont percutés dans le tunnel Sud-Nord avec une femme enceinte à secourir. Une simulation classique qui a permis aux services concernés de s'exercer à intervenir en bonne coordination.

La phase stockage PL a consisté à filtrer les PL au niveau de l'échangeur 54 (Le Bosc) dans le sens Béziers-Millau et de les orienter vers la zone de stockage mise en place entre les échangeurs 53 (Lodève sud) et 54, à l'amont du tunnel de la Vierge. Une méthodologie de stockage nouvelle pour nos équipes a été expérimentée. Elle consiste à stocker les PL directement sur l'autoroute au niveau de la bande d'arrêt d'urgence. Les usagers continuent à pouvoir circuler sur la voie rapide (voie de gauche). La voie lente (voie de droite) est quant à elle réservée aux véhicules d'intervention. Elle permet également d'instaurer une zone tampon entre la circulation des



☐ Phase accident évacuation de la femme enceinte accidentée

usagers et les PL.

En matière d'organisation, un Poste de Commande Technique a été installé au District Sud sous le pilotage du sous-préfet de Lodève. Un COD a été mis en place au siège de la préfecture de l'Hérault.

L'exercice a permis d'avoir un retour d'expérience enrichi par ses différentes phases et ayant permis de :

- tester la résilience de nos installations et notre organisation dans un contexte de cyberattaque ;
- de dégager des pistes d'amélioration dans la coordination des services intervenants ;
- de maîtriser la mise en œuvre du dispositif de stockage et de valider la pertinence des nouvelles zones potentielles de stockages PL sur notre réseau routier.

Éco-pâturage 2023 - CEI de Séverac

Le développement de la pratique d'éco-pâturage se poursuit sur les secteurs du CEI de Séverac comme en témoigne le bilan d'étape avec une progression de trois à huit hectares consacrés à l'activité entre 2022 à 2023.

Il a tout d'abord été mis en œuvre dans un cadre expérimental en 2022 à travers une convention d'un an passée respectivement avec le centre équestre de Séverac et l'éleveur de bovins M. GAVEN. Le CEI de Séverac a validé un intérêt particulier de cette pratique d'entretien. On retient notamment l'avantage de pouvoir la pratiquer toute l'année. Il en résulte une optimisation de l'entretien des sites engendrant des économies par rapport à l'utilisation d'outils mécaniques, cela tout en restant une alternative 100% écologique.



▣ Panneau pédagogique installé à l'aire de la Garrigue



Toutefois elle a nécessité un processus de maturation dans sa mise en œuvre avec des analyses de sites et d'état des clôtures, des durées de pâture, ainsi qu'une évaluation des résultats en termes d'objectifs d'entretien.

L'activité va se poursuivre en 2024 en améliorant la gestion de l'entretien des dépendances vertes, en exploitant les retours d'expériences résultant du suivi par les équipes du CEI ravies de la présence des chevaux.

En début d'année 2024, les conventions avec le centre équestre de Séverac et l'éleveur de bovins M. GAVEN ont été reconduites pour une durée de trois ans.



Glissement de terrain sur la RN122 à Laveissière

Un éboulement s'est produit lundi 27 novembre 2023 en début d'après-midi sur la RN122 au niveau de la commune de Laveissière, peu après le virage dit de la Cascade Pierre Taillade. Plusieurs mètres cubes de rochers se sont ainsi retrouvés sur une demi-chaussée. Fort heureusement, aucun accident de la circulation n'a eu lieu.

Cet événement imprévisible et soudain a nécessité de réaliser des travaux d'urgence pour sécuriser les lieux et maintenir la circulation routière. Dans un premier temps, les agents du CEI de Murat sont intervenus pour installer des séparateurs modulaires de voie et mettre en place un alternat de circulation par feux. Le responsable territorial et le chef de CEI de Murat se sont également rendus sur les lieux pour analyser la situation et définir les mesures à prendre dans l'urgence.

Le CEREMA, saisi immédiatement de la situation, a déployé une équipe sur site dès le lendemain, mardi 28 novembre. Ils ont ainsi pu établir un diagnostic



précis de la situation, des perspectives d'évolution et donner des préconisations sur la nature des travaux à entreprendre pour sécuriser la zone.

Les entreprises Hydrokarst et Aximum, titulaires de marchés à bons de commande de la DIRMC, ont été sollicitées sans délai pour réaliser les premiers travaux d'urgence, dans l'attente de programmer des travaux de stabilisation à plus long terme. Hydrokarst a dégagé les matériaux tombés en pied de falaise, purgé la falaise des rochers instable et posé un grillage pendu pour réduire le risque de chutes de pierres sur la chaussée. Par la suite, Aximum s'est chargé de

remplacer les glissières de sécurité endommagées. Ainsi, la circulation a pu être rétablie dans des conditions normales de sécurité dès le 30 novembre 2023, soit seulement trois jours après la survenue de l'événement.

Durant l'année 2024, des travaux de consolidation de la falaise permettront d'assurer sa stabilité de manière pérenne. L'entreprise Hydrokart a d'ores et déjà été consultée et a fourni un devis. Le montant total des travaux s'élève à 43 740 € TTC, dont 15 370 € TTC pour les travaux réalisés en urgence.

Cette opération a été rondement menée par l'encadrement et les agents du CEI de Murat, montrant une fois de plus leur professionnalisme, leur réactivité et leur capacité d'adaptation, pour faire face à des situations imprévues.



Photos avant remise en état



Photos après remise en état

Réfection de la chaussée de la RN106 au col de Montmirat

Des travaux de réfection de la chaussée de la RN106 au col de Montmirat ont été réalisés sur une section d'environ 1,5km par l'entreprise COLAS. Initialement prévus à partir du 18 septembre 2023 pour une durée prévisionnelle de deux mois, ils se sont finalement terminés début février 2024 en raison de plusieurs journées d'intempéries qui ont nécessité un ajournement des travaux fin 2023.

Lors de cette opération, les travaux d'entretien préventif ont été coordonnés à des travaux de modernisation et de sécurisation de la RN106, financés dans le cadre du PAI équipements.

Des travaux d'enfouissement du réseau de télécommunications sur 1,5km ont été réalisés au préalable en coordination avec les services d'Orange. L'opération comprenait également la rectification de quatre virages, en utilisant les remblais qui avaient été constitués en 2018 avec les matériaux issus des travaux de dégagements de visibilité dans 24 virages du col de Montmirat, ainsi que des travaux de remise à niveau des équipements (signalisation horizontale et verticale, dispositifs de retenue, ouvrages hydrauliques,...). Le montant de l'opération est d'environ 800 000€TTC.

La maîtrise d'œuvre études et travaux de cette opération a été confiée au SIR de Mende par le chef de projet, Olivier TIGNOL. Malgré la diversité des travaux, la dévolution des travaux a été réalisée au moyen d'un marché subséquent à l'accord cadre chaussée, sachant que les travaux de réfection de chaussée étaient prépondérants. Il a néanmoins été nécessaire de créer pas moins de 28 prix nouveaux et de réaliser des études de conception pour la rectification des virages.

La diversité des travaux a également conduit l'entreprise COLAS à sous-traiter certains travaux, tels que la réalisation des tranchées

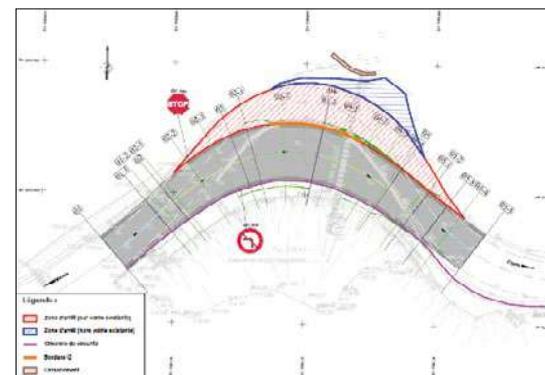
longitudinales à Engelvin TP, la fourniture et la pose de barrières à Aximum et la réfection des murs et de parapets à Chapelle.

La majorité des travaux ont été réalisés sous alternat de la circulation. Les travaux de réfection générale de la couche de roulement ont été réalisés sous coupure totale de la circulation, durant 4 nuits afin de réduire la gêne à l'utilisateur.

Lors de la réunion publique du 14 mars 2024, les travaux réalisés dans le cadre de cette opération ont été présentés et les participants, notamment le maire d'Ispagnac, le sous-préfet de Florac, les représentants des transporteurs et les usagers, ont manifesté leur satisfaction, en particulier sur l'amélioration du tracé des 4 virages.



Plan de situation



Aménagement du virage au PR57

Chef de projet : Olivier Tignol

Dates : Septembre 2023 à février 2024

Montant : 800K€TTC

Entreprise : COLAS

Travaux de réhabilitation du CEI de Saint-Mamet-la-Salvetat

Le bâtiment du siège du CEI de Saint-Mamet connaît depuis longtemps des problèmes de fonctionnalité et de manque de place. À l'initiative du chef de CEI, chef de projet de l'opération, une démarche participative a été engagée avec l'ensemble du personnel pour réaliser un diagnostic de l'existant et définir des actions d'amélioration et de modernisation des locaux. Pour cela, un groupe de travail a été constitué en mars 2023 ; il est composé du chef de CEI, d'un chef d'équipe et de deux agents. L'objectif est avant tout de faire réfléchir les participants à leurs conditions de travail afin de pouvoir proposer des améliorations consensuelles.

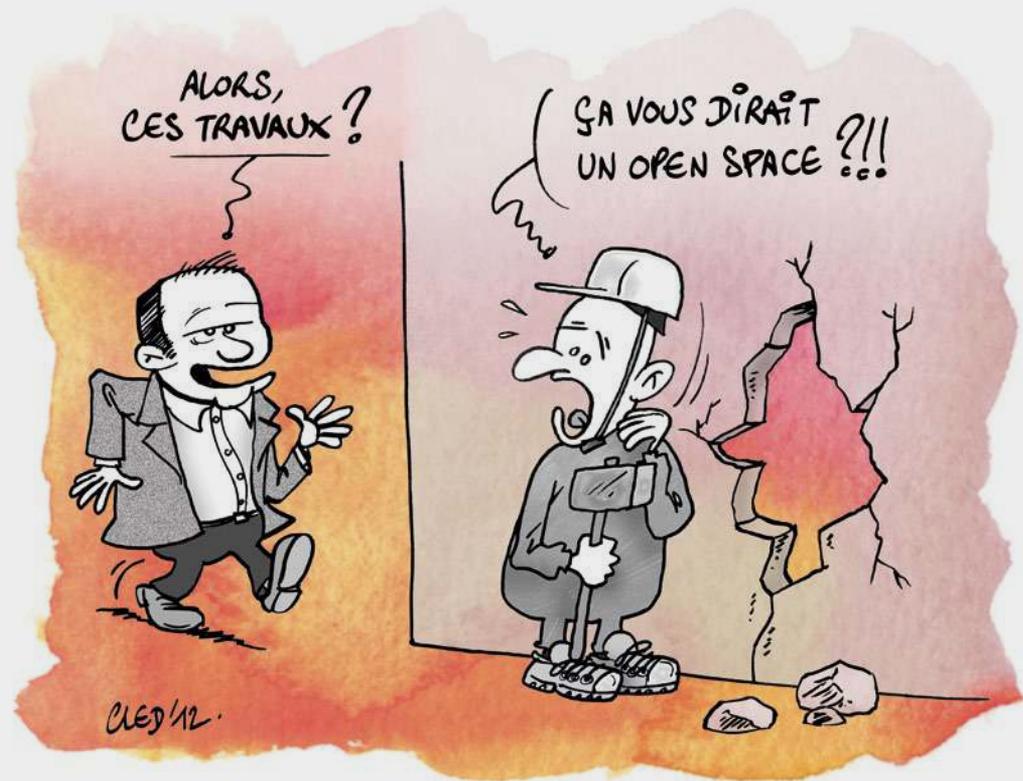
Le diagnostic de l'existant, qui a fait l'objet d'un rapport étayé, a permis d'identifier les points positifs et négatifs de chaque local, de définir et comparer plusieurs solutions d'aménagement pour au final retenir la solution qui paraît la plus fonctionnelle. Quelques bases de réflexion ont été fixées au préalable par le chef de projet ; les travaux ne doivent concerner que des agencements

intérieurs et une remise à niveau des équipements sans impacter le gros œuvre du bâtiment pour rester dans des budgets acceptables. D'autre part,

pour limiter le montant des travaux, le groupe de travail doit distinguer les travaux pouvant être réalisés en régie et les travaux externalisés.



☐ Cuisine



Les travaux commencés en 2023, réalisés en régie ou externalisés, ont consisté à réhabiliter plusieurs bureaux et la cuisine, installer des caméras extérieures, un digicode à l'entrée principale et un portail automatique. Le montant des travaux s'élève à environ 18 000 € TTC, dont 3 000 € TTC pour les travaux en régie.

Les travaux se poursuivront en 2024, par la création d'une salle de réunion (ex-bureau du chef de CEI + salle d'archives) ainsi que l'agrandissement et la rénovation de la salle d'embauche. La réhabilitation des vestiaires nécessite quant-à-elle des travaux plus ambitieux qui seront externalisés et une réflexion est d'ores et déjà engagée pour répondre aux besoins du service et aux attentes du personnel.

Au final, les travaux permettront d'améliorer et de sécuriser les lieux de travail et de vie des agents et de mieux répondre aux attentes du personnel, du fait de leur participation à la réflexion.



☐ Salle de réunion (travaux en cours)

Choc entre une voiture et un minibus :



© Journal La Commière 43

À l'initiative de la préfecture de Haute-Loire et de la DIR Massif Central, une simulation d'accident « grande nature » s'est déroulée mercredi 31 mai en fin de journée, à hauteur de la zone industrielle de Blavozy/Saint-Germain-Laprade sur la RN88.

Au cours de cet exercice, différents services de secours ont été mobilisés sous le regard attentif de plusieurs observateurs en chasuble bleue. L'objectif était de coordonner ces intervenants afin d'assurer une prise en charge optimale des victimes tout en assurant la sécurité routière durant l'intervention.

A cette occasion, la RN88 a été coupée à toute circulation mercredi soir durant plusieurs heures, à hauteur de Saint-Germain-Laprade, pour les besoins de l'exercice.

Sur-accident, enfants blessés...

Cet exercice inter-services, préparé depuis presque six mois, faisait

intervenir une grande partie des moyens de la sécurité civile.

Sapeurs pompiers, Croix-Rouge, Samu 43, Cesu (centre d'enseignement des soins d'urgence de l'hôpital Émile Roux), gendarmerie, préfecture, ARS (agence régionale de santé) étaient donc sollicités pour cette manœuvre. Au total, plus de 100 personnes ont été mobilisées. Prises en charge multiples, décès, évaluation des blessures et collégiens en divagation sur la RN88 étaient au programme des primo-arrivants sur les lieux de l'accident factice. Un soin particulier



© Journal La Commière 43

l'exercice a mobilisé 100 personnes sur la RN 88

a été porté au réalisme de l'exercice, en maquillant certaines victimes.

Dans le scénario mis en place, un véhicule s'engageait sur la RN88 et entrainait en collision avec un minibus transportant des enfants. Derrière, un car transportant également des enfants devait éviter le sur-accident et freinait brutalement. Une douzaine de blessés devaient être pris en charge.

« Ce type d'opération permet de s'exercer, sans la pression de commettre une erreur. Il s'agit également de vérifier que les informations remontent bien aux bonnes personnes et que les moyens secours sont engagés dans le bon ordre, au bon moment », commentait Aurélien Duvergey, directeur des services du cabinet du préfet.

Une signalétique dédiée

Chaque service participant à l'opération devait ainsi remplir un certain nombre d'objectifs. En fin de soirée, un retour d'expérience à chaud permettait de réaliser une première évaluation, avant une nouvelle réunion de débriefing dans les jours suivants.



Durant toute la durée de cet exercice, le PGT a été activé en déviant la circulation par le Pertuis jusqu'à l'échangeur de Fay-la-Triouleyre, via Saint-Julien-Chapteuil.

Le CEI de Cussac a mis en place une signalétique dédiée en amont de cette déviation, dans les deux sens de circulation. Coupée peu avant 19 heures, la RN88 était rouverte aux alentours des 23 heures.

Le rôle de l'exploitant routier reconnu et apprécié

La répétition des exercices et la présence de la DIRMIC auprès des autres services (gendarmerie, police, pompiers) a contribué à la reconnaissance des compétences de la DIRMIC en la matière. Forte de ce constat, courant 2023, la gendarmerie a sollicité nos services (Alain

Quillon et Eric Coste) pour sensibiliser 100 militaires aux dangers de la route et plus principalement sur le protocole inter-services (Qui-Fait-Quoi). Pour 2024 la préfecture de la Haute-Loire a proposé que la DIRMIC dispense la même formation aux dépanneurs agréés.

Avant la mise en service de la nouvelle section de la RN102 Brioude - A75, un nouvel exercice inter-services sera organisé sur ce nouveau barreau à 2x2 voies.



Formation au verger de Cussac

Le verger conservatoire du CEI de Cussac a vu le jour en 2017 en association avec le CEN d'Auvergne (Conservatoire d'espace naturel).



Notre partenaire, le CEN, œuvre notamment pour les milieux aquatiques, les vergers de variétés fruitières anciennes, les coteaux et plateaux secs, sur plus de 246 sites. En plus d'être gestionnaire et responsable des sites où il intervient, il accompagne les acteurs publics et privés dans leurs démarches écologiques en faveur de la biodiversité. Il aide à la mise en place de politiques et dispense des formations dans le but de sensibiliser et d'éduquer les participants aux enjeux écologiques.

Pour la conception du verger du CEI de Cussac, le CEN, représenté par Clément Méritet, a accompagné la DIR Massif Central. Ce dernier a apporté son expertise sur divers thèmes tels que l'implantation des arbres, le système d'arrosage, la mise en place d'habitats pour attirer les pollinisateurs ainsi que sur l'éco-pâturage.

La création du verger a commencé par la collecte de variétés anciennes d'arbres fruitiers auprès de particuliers et d'associations. L'aménagement du



▣ Cabanon abritant les installations techniques

terrain ainsi que la plantation des arbres a été associé au renouvellement des ACES pour la conduite des engins de travaux publics nécessaires à ce projet. Les agents du CEI de Cussac ont développé le verger en installant un système d'arrosage automatique qui pompe l'eau dans une mare artificielle créée dans son enceinte. Un cabanon (cf photo) protège les pompes et le l'automatisme de l'arrosage. Afin d'entretenir le verger, une convention d'éco-pâturage a été réalisée.

Elle a nécessité l'installation de protections adaptées pour les arbres (cf photo). Des nichoirs ont également été mis en place ainsi que des abris à chauve-souris afin de favoriser la pollinisation.

Dans le cadre du partenariat avec le CEN, il a été organisé, au mois de mars, deux sessions de formation sur le sujet de la greffe d'arbre fruitier, elles ont été suivies par 32 agents. Les intervenants du CEN ont animé cette formation en deux temps avec une partie théorique puis pratique.



▣ Protection des arbres fruitiers pour l'éco-pâturage



Installation de ruches au CEI d'Issoire



Les insectes pollinisateurs domestiques et sauvages jouent un rôle essentiel pour préserver l'équilibre des écosystèmes naturels ainsi que les productions agricoles.

Près de 90% des plantes à fleurs dépendent de la pollinisation par les insectes, qui permet notamment d'obtenir des fruits et légumes (plus de 75% des plantes cultivées en ont besoin).

Les insectes pollinisateurs participent au maintien de la biodiversité dans son ensemble et constituent

des maillons essentiels pour préserver l'équilibre des écosystèmes. En France, de très nombreuses espèces cultivées dépendent des insectes pollinisateurs, parmi lesquelles des espèces fruitières (pomme, poire, fraise...), maraîchères (tomate, melon, courgette...), et des espèces de grande culture (colza, tournesol...).

La famille des pollinisateurs est grande. Elle comprend les oiseaux, les chauves-souris et les insectes. En France, plusieurs milliers d'espèces d'insectes, sauvages ou domestiqués, œuvrent à la pollinisation. On estime qu'environ 35 % de ce que l'on mange est directement lié à l'action de ces insectes. La protection des pollinisateurs devient donc essentielle dans l'agroécosystème.

Depuis plusieurs décennies, les populations d'insectes pollinisateurs sauvages et les colonies d'abeilles domestiques déclinent, partout dans le monde. Différents facteurs y contribuent :

- la disponibilité et la qualité des ressources alimentaires et des habitats des pollinisateurs ;
- les pratiques agricoles, l'artificialisation des sols et la gestion paysagère ;

- les rotations culturales et l'utilisation de produits phytosanitaires ;
- le changement climatique ;
- les dangers biologiques tels les agents pathogènes et les prédateurs.

Il est à noter qu'entre 2004 et 2022, le nombre d'insectes a chuté de 63,7%. Les insectes pollinisateurs déclinent

de 70 à 90% en fonction des endroits. Selon l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature), une espèce d'abeille et de papillon sur dix est au bord de l'extinction.

Dans ce contexte, la DIRMC s'est engagée en faveur de la pollinisation en mettant en place des ruches au CEI d'Issoire.

Sous l'impulsion de Gilles JOB, chef du CEI et apiculteur amateur, le bureau ACDD a fait fabriquer cinq ruches par le foyer occupationnel de l'ESAT du Ceyran. Avec son expérience, Gilles Job a choisi le lieu d'implantation et a assuré la mise en place des ruches. En s'appuyant sur les compétences des agents, il a fait adapter les feuilles de cire gaufrée dans les cadres des ruches.

Mi-avril, des abeilles mellifères ont été achetées et ont colonisé nos ruches. Rapidement, les abeilles ont œuvré à construire la ruche en créant les alvéoles pour les larves (les nids d'abeilles) puis elles ont commencé à se reproduire.

Nous espérons qu'elles arriveront rapidement au nombre maximal d'individus par ruche (soit 80 000 abeilles environ) et que la récolte de miel sera bonne !





Inspection par drones des falaises de l'Escalette sur l'A75 (34)

Téléphone : 04 73 29 79 79

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

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

DIR Massif Central

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

