

DIR Centre-Est Rapport d'Activité 2015



Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est
Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

CHIFFRES CLÉS ET DONNÉES BUDGÉTAIRES



L'année 2015 a atteint un niveau record en matière de travaux avec une mobilisation remarquable de l'ensemble des équipes de la DIR Centre-Est.

Ce rapport d'activité ne peut donc présenter que quelques réalisations.

Le plan de relance de l'entretien routier décidé par le gouvernement en mai 2015 a été réalisé en totalité. Au total, ce sont près de 80 M€ qui ont été consacrés à l'entretien et la réhabilitation du réseau géré par la DIR.

Les travaux neufs ont également connu une accélération avec de nombreux chantiers pour plus de 87 M€.

Il faut souligner aussi l'engagement de tous en faveur de l'environnement dans nos pratiques quotidiennes, dans nos projets et nos travaux, avec en particulier, les partenariats avec les Conservatoires Botaniques Nationaux et le Museum National d'Histoire Naturelle.

Ces réussites ne doivent pas nous faire oublier que la sécurité au travail doit rester notre priorité. Onze accidents lors d'interventions ont fait cinq blessés parmi les agents de la DIR. Aussi, plus que jamais, nous restons mobilisés pour sensibiliser les usagers au respect des règles de sécurité.

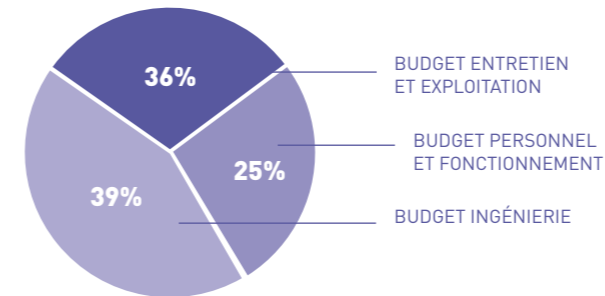
Je vous souhaite une excellente lecture du rapport d'activité 2015 de la DIR Centre-Est.

La Directrice,
Véronique Mayousse

SOMMAIRE



L'EXPLOITATION ET LA GESTION DU TRAFIC	4
L'ENTRETIEN DU PATRIMOINE	6
LES OUVRAGES D'ART	8
INGÉNIERIE : TRAVAUX NEUFS ET MODERNISATION.....	10
DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	12
SÉCURITÉ DES AGENTS	13
ORGANIGRAMME	14
LE RÉSEAU	15



Budget entretien et exploitation

Entretien préventif, grosses réparations et régénération des chaussées	31 100 000 €
Exploitation, entretien courant et maintenance des équipements dynamiques	9 700 000 €
Mise en sécurité des tunnels	17 900 000 €
Entretien spécialisé et réparation des ouvrages d'art	4 400 000 €
Immobilier	500 000 €
Gestion du trafic et information des usagers	4 800 000 €
Équipements : signalisation horizontale et verticale	3 300 000 €
Aménagements de sécurité	2 500 000 €
Viabilité hivernale	1 200 000 €
Engins de voirie	4 900 000 €
TOTAL	80 300 000 €

Budget personnel et fonctionnement

Salaires et primes	51 781 200 €
Fonctionnement	3 500 000 €
Aides sociales	131 000 €
TOTAL	55 412 200 €

Budget ingénierie

Budget sous gestion DIR	21 710 000 €
Budget géré pour le compte des DREAL	66 200 000 €
TOTAL	87 910 000 €

CHIFFRES CLÉS

850
AGENTS

EN 2015

80 M€
DE TRAVAUX
D'ENTRETIEN

87,9 M€
TRAVAUX
D'INVESTISSEMENT
DONT 66,2 M POUR
LE COMPTE DES DREAL

6 KM
DE VOIES NOUVELLES
OUVERTES À LA CIRCULATION

160 KM
DE CHAUSSÉES RÉNOVÉES
(PRÉVENTIF + REQUALIFICATION)

8
IPMS
(INSPECTION PRÉALABLE
À LA MISE EN SERVICE)



L'équipement des routes en caméras, panneaux à messages variables et stations de comptage s'est poursuivi en 2015, notamment en Vallée du Rhône, en Savoie et sur la Rocade Est à Lyon, et des systèmes informatiques ont été déployés dans plusieurs PC.



Installation de webcams sur le réseau de la DIR CE

Sur 37 sites sensibles pour l'usager (bouchons récurrents, risques neigeux...), la DIR CE a installé des webcams équipées de modem 3G pour filmer les conditions de circulation « en temps réel » et les diffuser au grand public. Les vidéos durent une vingtaine de secondes et sont renouvelées toutes les 5 minutes. 13 nouvelles webcams sont planifiées pour mi-2016.

Bien que la cible première soit l'usager, ces vidéos fournissent à l'exploitant un complément d'information utile à la surveillance du réseau.

La DIR CE ouvre la possibilité aux organismes ayant des dispositifs d'information des usagers de récupérer les vidéos pour pouvoir également les diffuser sur leur site.



Équipements dynamiques et mesures de gestion

3 secteurs ont bénéficié principalement d'équipements dynamiques en 2015 : la RN 7 dans la vallée du Rhône, la Voie Rapide Urbaine de Chambéry et la RN 90 en Savoie, et la Rocade Est à Lyon. Ce sont au total 20 stations de comptage, 21 caméras et 16 panneaux à messages variables qui ont été déployés sur ces axes. Ces équipements améliorent la connaissance en temps réel de l'état du trafic et permettent aux PC d'être plus rapidement avertis des événements et perturbations. Ainsi, les usagers peuvent être prévenus des risques liés aux accidents et bouchons, et des mesures de gestion de trafic adaptées peuvent être prises et communiquées aux automobilistes dans des délais plus courts.

En outre, 27 couples de panneaux de police variables ont été mis en place sur la Rocade Est (N 346), au-dessus des voies et sur chaque bretelle d'entrée, permettant ainsi de réguler la vitesse en temps réel de 90 à 50 km/h, lors des périodes les plus chargées. Cette régulation retarde et diminue les congestions, et favorise une circulation plus apaisée, réduisant ainsi le risque d'accident.

Bilan d'activité des PC

Les 5 PC qui ont en charge la surveillance et la coordination des actions de terrain sur le réseau de la DIR CE ont géré environ 36 000 événements en 2015.

Le PC de Genas qui gère les voies structurantes d'agglomération de Lyon (DIR CE et Métropole) traite presque la moitié des événements, dont 40 % sont des bouchons.

Les PC Gentiane (Grenoble), Hyrondelle (Saint-Étienne), Osiris (Albertville, mutualisé avec le département de la Savoie) et Moulins traitent des nombres d'événements équivalents : 30 à 50 % sont des véhicules accidentés ou en panne, 15 à 20 % des chantiers. Les PC relayent ces informations aux usagers.



Chutes de bloc et viabilité hivernale

Les équipes du SREI de Chambéry ont été fortement mobilisées en 2015 par l'exploitation de la RN 90 en Tarentaise, qui comme toute route d'altitude reste sensible à la viabilité hivernale, avec deux particularités : **des trafics très élevés lors des samedis d'hiver, et un risque rocheux très présent.**

Après un week-end délicat fin décembre 2014, les équipes ont eu à gérer de fortes chutes de neige fin janvier-début février 2015, sur quatre jours continus, jusqu'en plaine.

Les 7 et 8 avril, deux éboulements successifs de 400 m³ au total ont eu lieu à l'amont de Moûtiers impactant la voie ferrée, une zone commerciale, la RN 90 et traversant même l'Isère au pied de la déviation de Montgalgan. Par précaution la RN a été déviée par le chantier.



Étude SURE

Au cours de l'année 2015, la DIR a obtenu la validation par la Direction des Infrastructures de Transport, de sa 3^{ème} étude d'enjeux SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes). Cette étude consiste à comparer, pour chaque tronçon du réseau, l'accidentalité constatée sur 5 ans avec celle déterminée au niveau national.

Les phases ultérieures de la démarche SURE « diagnostic et pistes d'actions » ont été réalisées sur la RN 532 - RN 7 contournement de Valence, et le seront sur l'A 42, la RN 87 et la RN 151.

L'ENTRETIEN DU PATRIMOINE



Le plan de relance de l'entretien routier et les programmes d'aménagement d'itinéraires (PAI) marquent l'année écoulée. Les PAI approuvés couvrent 300 km du réseau routier avec au total près de 100 millions d'euros de travaux de requalification du patrimoine à échéance de 5 ans.

Plan de relance

Le plan de relance de l'entretien du réseau routier national décidé le 13 mai 2015 a permis de mobiliser 80 millions d'euros supplémentaires au niveau national pour réaliser des travaux de préservation du patrimoine.

Ainsi, la DIR CE a bénéficié de près de 9 millions d'euros de travaux de requalification de chaussées soit une augmentation de 60 % du programme initial.

Tous les services de la DIR, du siège jusqu'aux CEI, ont contribué à la bonne réalisation de ce programme important dans les délais prévus.

On retiendra enfin que le plan de relance aura aussi permis d'organiser en un seul chantier des grosses opérations qui auraient sinon connu plusieurs phases de réalisation.



La plus exemplaire en est **la déviation de Nevers (A 77) reprise intégralement dans le cadre d'un chantier de 4 000 000 € pour lequel l'entreprise a installé, dans un temps très limité, une centrale mobile de fabrication d'enrobés** apte à soutenir la production de 28 000 tonnes en moins de 16 jours.

Enfin, la DIR CE a engagé en fin d'année les marchés de deux importantes réparations des ponts de La Ricamarie pour 1 900 000 € (RN 88 dans l'agglomération stéphanoise) et Jean-Richard pour 2 500 000 € (ex RN 6 à Chalon-sur-Saône) avant remise de l'ouvrage à la collectivité.

Travaux de protection de falaise sur l'A 47 à Lorette

Afin d'assurer la sécurité des usagers de l'autoroute A 47, les agents du district de Saint-Étienne et du PC Hyrondelle se sont mobilisés du 9 février au 6 mars 2015 sur un chantier de rénovation et d'extension des dispositifs de protection contre les chutes de blocs le long du mur de Corbeyre. Ces travaux ont nécessité l'intervention d'ouvriers sur cordes.

L'ampleur du chantier a entraîné la neutralisation de la voie de circulation de droite dans le sens Lyon - Saint-Étienne, de jour, durant 4 semaines consécutives dont les 2 semaines de vacances scolaires d'hiver, ce qui a fortement limité la gêne aux usagers.



Réhabilitation et extension du CEI de Clamecy



Le CEI de Clamecy est situé sur la RN 151 dans la Nièvre. Datant des années 1980, il s'est révélé trop petit et de nombreuses fuites de toiture sont apparues. Un projet a donc été conduit pour le restaurer et pour l'agrandir.

La réglementation concernant l'amiante, présente dans le bardage existant des garages, a obligé à faire évacuer et traiter ces matériaux.

Une extension de 80 m² de garages a été réalisée et l'étanchéité des toitures terrasses a été reprise. L'électricité a été remise aux normes. Ces aménagements ont été conduits en respectant les objectifs de la DIR CE vis-à-vis du développement durable. La mise en place d'un réseau de récupération des eaux de pluie et d'une cuve de 16 000 litres permettra le lavage des véhicules.

Formation et utilisation par les agents d'un thermo-conteneur* pour la réparation des chaussées



Le district de Valence a organisé, avec l'aide d'un agent du CEI de Paray-Le-Monial, une formation à l'utilisation du thermo-conteneur.

Cette formation s'est déroulée en 2 temps :

- une demi-journée de préparation en salle permettant la présentation du matériel, un rappel des désordres des chaussées, en particulier les « nids de poule »,
- une journée de mise en application avec réalisation d'un chantier sur la RN 7 au niveau des « Tourettes ».

* un thermo-conteneur est un caisson thermique qui garde l'enrobé à chaude température et facilite son répandage.

LES OUVRAGES D'ART



Évolutions des usages (trafic, charges à l'essieu, ect.), modifications réglementaires (sécurité des tunnels, barrières de sécurité en rives des ouvrages) et vieillissement du patrimoine conduisent à une attention soutenue et une activité en fort développement dans le domaine des ouvrages d'art. Avec une contrainte constante : l'exploitation de la voirie pendant les chantiers qui devient une problématique dimensionnante tant sur le plan des choix techniques que dans le coût global des travaux de réparations.



Réparation du pont de Coulanges

Le pont de Coulanges-sur-Yonne supportant la RN 151 présentait un profil en travers trop étroit pour assurer à la fois la circulation des véhicules et des piétons. Par ailleurs, le tablier souffrait de pathologies qui se sont avérées irréparables compte tenu de sa conception atypique (voûtains en briques insérés dans une structure métallique).

Le remplacement de ce tablier de 6 m de portée situé au-dessus du canal du Nivernais était donc incontournable.

Les travaux ont permis l'installation d'un tablier élargi. Afin de limiter à 15 jours la durée de coupure de la RN 151, le nouvel ouvrage a été préfabriqué par morceaux puis mis en place à la grue après démolition du tablier existant. Les travaux se sont déroulés durant la période de chômage de la navigation.

Inspection du viaduc de la Roche

En 2015, le Viaduc de la Roche, sur la RN 79, à la hauteur de la commune de Sologny en Saône-et-Loire, a fait l'objet d'une Inspection Périodique Détaillée qui a été réalisée à l'aide de la passerelle EPSILON, un outil unique appartenant au Laboratoire de Lyon. Ce matériel a plusieurs avantages :

- l'inspection de piles de grandes hauteurs (pouvant aller jusqu'à 140 m), dans le cas présent 33 m,
- un faible poids au regard des passerelles sur camion, composé de 2 chariots de 6 tonnes,
- un faible encombrement.

Le compte rendu de la visite n'indique pas de pathologies graves, seuls quelques travaux d'entretien sont suggérés pour assurer la pérennité de l'ouvrage.



Second rameau de Ponserand

Dans le cadre du programme de mise en sécurité du tunnel de Ponserand, après la sécurisation du réseau incendie intervenue en toute fin d'année 2014, la réalisation d'un second rameau d'évacuation a démarré au printemps 2015. Cette nouvelle issue de secours, longue de 98 mètres, débouche à l'air libre sur

la RD 1090 et facilitera l'évacuation éventuelle du tube routier en cas d'incident. La pose de filets pare-blocs de grande capacité vient compléter le dispositif en protégeant l'entrée extérieure du rameau.

Malgré quelques coupures ponctuelles de la RN 90 et une période de fermeture du tube routier de trois semaines,

les travaux ont été organisés de manière à minimiser les restrictions de circulation. La jonction du rameau avec le tunnel a pu intervenir avant les vacances de Noël.

Les travaux se poursuivent pour une mise en service définitive au printemps 2016.



Tunnel Rive-de-Gier : étanchement de la voûte du tunnel

Construit en 1962 et 1963, le béton de la voûte du tunnel de Rive-de-Gier présentait de fortes dégradations.

Le CETU a proposé d'appliquer un SEL (Système d'Étanchéité Liquide) armé de fibre verre, lauréat du concours d'innovation ECOMINT (Étanchéité par COques MINces en Tunnel). Ce procédé répond techniquement à l'arrêt des infiltrations et de la corrosion des aciers.

Les travaux ont entièrement été réalisés de nuit pendant 5 mois.

Le travail collectif des différents services de la DIR et du CETU a permis de mener à bien ces travaux dans un planning très contraint et dans le respect du coût d'objectif tout en essayant de limiter au maximum la gêne aux usagers et riverains.





Pour paraphraser Mark Twain, on avait oublié de dire aux équipes du SIR de Moulins que c'était impossible de produire les dossiers PRO et les DCE, de passer les marchés et de lancer les travaux des premières tranches du programme d'accélération de la RCEA pour plus de 80 M€ en moins d'une année... alors ils l'ont fait !! Avec cette performance, l'année 2015 aura vu également le lancement des terrassements de la RN 82 à Neulise et la poursuite de quelques grosses opérations. À noter que la DIR s'est dotée d'un plan de charge global sur les productions d'ingénierie pour un meilleur lissage de l'activité et permettre d'anticiper des productions d'un SIR en appui d'autres services.

Accélération des aménagements de la RCEA en Saône-et-Loire

Le Ministre chargé des transports, a annoncé le 11 juillet 2013, les modalités d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA en Saône-et-Loire, avec une première tranche d'aménagements prioritaires de 2014 à 2019 pour un montant de l'ordre de 209 M€ et l'engagement formel de premiers travaux dès 2014.

Cette décision est devenue réalité ainsi :

- les travaux du Col des Vaux sur la RN 79 (3 M€) lancés en 2014 se sont terminés au début de l'été 2015,
- la dénivellation de la RD 25 et la mise à 2 x 2 voies de la RN 70 entre les PR 5 et 10 (28 M€) : projet approuvé en juin, appel d'offres et démarrage des travaux dès octobre avec l'ouvrage de rétablissement des Champs Pacauds et les travaux de la section courante,
- la mise à 2 x 2 voies des RN 70 et 80 entre Blanzay et Écuisses (48 M€) découpée en deux sections Blanzay - Montchanin et Montchanin - Écuisses pour lesquelles les projets approuvés en juillet ont débouchés sur deux importants marchés de travaux, de plus de 45 M€ au total.

Et ce n'est pas fini, car fin 2015, les projets du créneau de dépassement à Gévelard (16 M€) et d'aménagement Paray - Charolles (58 M€ : 6,5 km de route neuve en 2 x 2 voies) étaient déjà bien avancés.

Les travaux d'aménagements de la RCEA en Allier et de la 2 x 2 voies de la RN 7 entre Cosne-sur-Loire et Balbigny se poursuivent.



Échangeur du Grand Stade

L'année 2015 a permis de finaliser les travaux d'aménagement de l'échangeur 7 sur la RN 346. Les équipements dynamiques, positionnés sur l'ensemble du linéaire de la RN 346, ont été mis sous tension à l'été 2015 afin de lancer la phase de Vérification de Service Régulier (VSR). La DIR CE était ainsi prête pour le match d'ouverture de l'Olympique Lyonnais, le 9 janvier 2016.

Poursuite de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 82 entre Neulise et Balbigny

Le chantier de mise à 2 x 2 voies de la RN 82 entre Neulise et Balbigny dans la Loire (55,6 M€) a redémarré pendant l'été 2015 par la réalisation des terrassements sur la totalité de l'opération (4,5 km) et l'aménagement du carrefour entre la RD 5 et la RN 82.

Le 1^{er} juin 2015, le Préfet de Région Michel Delpuech et le préfet de la Loire ont visité le chantier à l'occasion de l'installation du comité de pilotage. Le 20 août, le préfet de la Loire et les élus ont constaté l'avancement des travaux.

À cette occasion, la DIR CE et la DREAL RA ont présenté les différentes phases du chantier et les mesures mises en place pour réduire les nuisances aux usagers, aux riverains et à l'environnement.

À ce titre, l'opération bénéficie d'une certification ISO 14001.



▲ Giratoire de Pierrelatte

▼ RN 80



Déviation de la RN 90 à Montgalgan



La RN 90 constitue l'axe routier principal de la vallée de la Tarentaise, et assure la desserte de nombreuses stations de ski, avec un trafic pouvant tripler les week-ends d'hiver.

La déviation de Montgalgan, juste après Moûtiers en direction de Bourg-Saint-Maurice représente un investissement de 46 M€ pour une longueur de 1,75 km dont 1,2 km de tracé neuf. L'objectif premier est la sécurisation de la route vis-à-vis des chutes de blocs.

Le tracé franchit par deux fois l'Isère par deux viaducs (170 m et 110 m), et longe l'Isère en rive gauche au pied de deux parois clouées de 600 m, protégé par de nombreux ouvrages pare-blocs.

La DIR en assure la maîtrise d'œuvre pour le compte de la DREAL Rhône-Alpes.

L'année 2015 a connu les lançages des charpentes métalliques des viaducs, la réalisation des tabliers, la fin des parois clouées et la mise en place de la moitié des massifs en sol renforcé qui supportent la route ainsi que la poursuite des protections de berge et des merlons pare-blocs. Cette opération, certifiée ISO 14001, est l'objet d'un suivi environnemental important avec des visites « environnement » et des mesures de la qualité des eaux de l'Isère bimensuelles.

DÉVELOPPEMENT DURABLE



L'année 2015 a été riche en actions qui contribuent au développement durable, en particulier sur la biodiversité. La DIR CE a défini ses ambitions dans un document de pilotage qui vise à inscrire le développement durable dans ses activités quotidiennes. Elle a pour ce faire intensifié ses actions de sensibilisations des agents.

Aménagements d'une continuité écologique sous l'ouvrage du Bozançon (A 47)

Dans le cadre de l'appel à projet du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) « Rétablissement des continuités écologiques pour des infrastructures existantes » lancé en 2011, un partenariat entre la communauté d'agglomération de Saint-Étienne, lauréat de ce concours et la DIR CE a été signé.

Il visait à permettre une intervention sous l'ouvrage du ruisseau le Bozançon,

à la limite entre les départements du Rhône et de la Loire, dans la vallée du Gier. Le chantier a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage et d'œuvre de Saint-Étienne Métropole, entre avril et septembre 2015, pour un marché de 349 000 € dont 50 % ont été financés par le MEEM. La réalisation de déflecteurs en fond de lit de rivière pour permettre le franchissement piscicole et la création d'une banquette pour le passage de la

petite faune en constituent deux points essentiels.



Bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES)

La DIR CE a effectué son 1^{er} bilan en 2011 sur l'ensemble des émissions produites en 2009. L'année 2015 a été consacrée à la mise à jour de ce bilan sur l'activité 2014.

En 2014, la DIR a été responsable (de manière directe ou indirecte) de l'émission de 22 300 tCo₂e (tonnes équivalent en Co₂), environ 10 % de moins qu'en 2009.

À lui seul, le poste de mise en œuvre d'enrobés représente 38 % de ces émissions. Les consommations de carburants représentent le deuxième poste le plus émetteur.

Des actions prévues en 2016, dans le plan d'actions d'amélioration de la DIR CE devraient permettre de diminuer son empreinte carbone.

Formation / information dans les CEI à la biodiversité

Les pratiques quotidiennes sur le terrain ont un impact direct sur l'environnement. Afin de connaître les enjeux, les bonnes pratiques et les gestes à éviter, **deux actions majeures ont été mises en œuvre auprès de l'ensemble des agents dans les CEI**. La première a consisté en un échange avec les agents au sein de chacun des 22 CEI sur l'atlas environnemental qui présente les enjeux en termes d'eau (point de captage et cours d'eau classés) et de biodiversité (zones d'intérêts pour la faune et la flore) à proximité du réseau, afin de vérifier si les méthodes de travail étaient adaptées ou à adapter. La deuxième consiste en une formation des agents en CEI par les Conservatoires Botaniques Nationaux sur la diversité des milieux et des espèces exotiques envahissantes, afin de voir sur le terrain comment appliquer au mieux la politique de fauchage raisonné et d'être alerté sur les pratiques à éviter pour mieux maîtriser la renouée et l'ambrosie en particulier. Ces formations vont se poursuivre en 2016, afin que tous les agents concernés soient formés.

Identification des points de conflit véhicules / faune sauvage

La réalisation des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE), qui ont été approuvés en Rhône-Alpes, Auvergne et Bourgogne par les Régions et l'État en 2014 et 2015 a montré **un déficit de connaissances de terrain pour compléter les analyses sur les corridors faunistiques et la transparence écologique des infrastructures de transports**. Afin de combler ce déficit et de pouvoir identifier les zones sur lesquelles agir en priorité, la DIR s'est engagée dans un recensement des collisions avec la faune sur l'ensemble du réseau, réalisé par tous les agents en CEI. Toutes ces données sont compilées par la DIR CE et fournies au Museum National d'Histoire Naturelle (MNHN) qui fournira une analyse annuelle.

SÉCURITÉ DES AGENTS



NE RENDONS PAS SON MÉTIER MORTEL



Expérimentation de nouveaux matériels de raclage et de broyage

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose la limitation de l'usage des produits phytopharmaceutiques sur les emprises du domaine public routier national. Leur mise en œuvre est aujourd'hui réservée à des zones identifiées présentant des enjeux particuliers en termes de sécurité des agents ou de préservation du patrimoine. Au cours de l'année 2015, de nouveaux matériels et de nouvelles techniques alternatives à ces produits ont été expérimentés :

- brosse métallique rotative de désherbage montée sur un bras d'épareuse (CEI de la Charité-sur-Loire),
- balayeuse-aspiratrice équipée d'une lame métallique de raclage et d'une brosse métallique rotative de désherbage (CEI de Charnay-les-Mâcon et Montchanin),
- lame de raclage montée sur un mini-tracteur (CEI de Dardilly),
- système de projection haute-pression ou par vapeur d'eau (CEI de Charnay-lès-Mâcon).

Les différents matériels testés ont montré des résultats satisfaisants par rapport aux objectifs poursuivis d'élimination des dépôts de terre et de végétaux présents sur les différentes zones d'essai.



Aménagement d'un refuge d'exploitation sur l'A 47 pour améliorer la sécurité

Le District de Saint-Étienne et la Cellule Gestion de la Route du SREX de Lyon, en appui avec la Mission Sécurité Routière, ont élaboré un projet de refuge sur l'A 47.

Dans le sens Saint-Étienne - Lyon, après l'aire du Pays-du-Gier, la bande d'arrêt d'urgence ne permet pas aux agents d'arrêter les véhicules d'exploitation sans empiéter sur la voie lente de circulation, dans une zone où se produisent fréquemment des accidents.

Le refuge a été créé en avril 2015, pour un montant de 85 000 € et est aujourd'hui opérationnel pour les agents et les usagers.

Démarche PRAP

La Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) a habilité la DIR CE à la démarche PRAP (Prévention des Risques liés à l'Activité Physique) pour cinq ans, après que trois de ses agents ont suivi la formation de l'INRS (l'Institut National de Recherche et de Sécurité).

La formation acteur PRAP a pour objectifs de diminuer les risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles liées aux activités physiques, ainsi que de participer aux améliorations des conditions de travail.

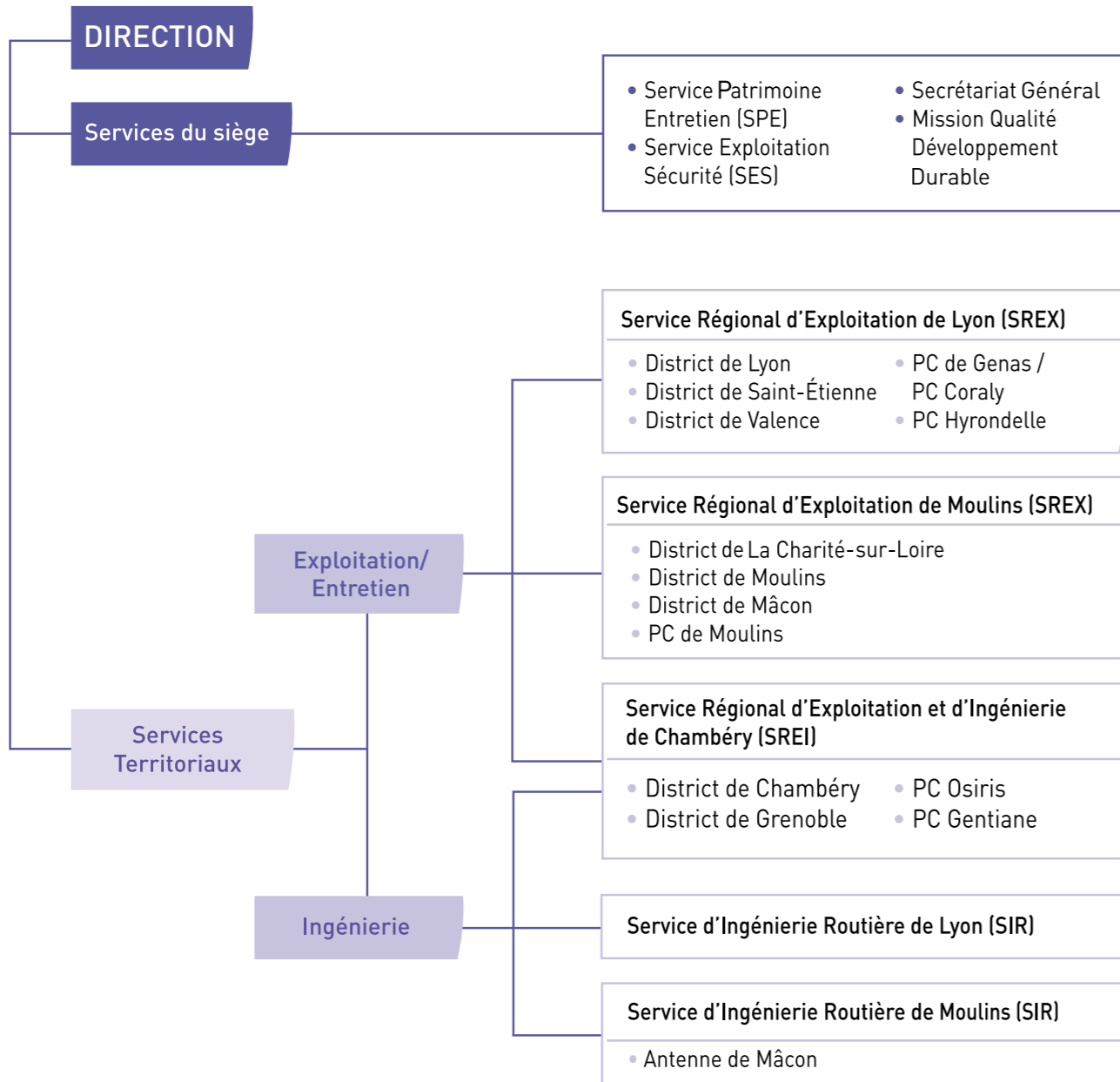
À l'issue de cette formation, l'agent est capable de connaître les risques de son métier et de repérer les situations susceptibles de nuire à sa santé, ou d'entraîner des efforts inutiles et excessifs. Il est amené à agir sur les conditions de travail de toute son équipe, en proposant à son encadrement de proximité des pistes d'amélioration technique et organisationnelle.

Les agents formateurs vont intervenir auprès d'une cinquantaine de leurs collègues, ainsi, cette démarche collective va s'étendre à l'ensemble de la DIR CE.

ORGANIGRAMME



LE RÉSEAU





POUR PLUS D'INFORMATIONS :
www.dir-centre-est.fr

DIR Centre-Est ***Rapport d'Activité*** ***2015***

**Direction Interdépartementale
des Routes Centre-Est**

Immeuble la Villardière - 228, rue Garibaldi - 69446 Lyon Cedex 03

Tél. (33) 04 69 16 62 00

Fax (33) 04 69 16 63 80

www.developpement-durable.gouv.fr