

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2022



DIR
Centre-Est



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*



À la mémoire de

RAOUL MARTIN & EMMANUEL HOUILLON



VÉRONIQUE MAYOUSSE

Directrice de la DIR Centre-Est



L'année 2022 aura été très dure pour la DIR Centre-Est.

Nos compagnons de route, Emmanuel Houillon et Raoul Martin, ont perdu la vie, le 2 mars 2022 alors qu'ils intervenaient sur la RN90 en Savoie.

Nous ne les oublierons pas.

En février 2022, La loi 3DS a été votée et ses conséquences pour les 1100 km que gère la DIR Centre-Est sont le transfert de 85 km de réseau aux départements du Rhône et de la Côte d'Or et aux métropoles de Dijon et Lyon. La gestion de 375 km de routes devraient être confiée à la région Auvergne-Rhône-Alpes par convention de mise à disposition du réseau et de la DIR Centre-Est.

L'activité a été particulièrement soutenue avec 87 M€ consacrés à l'entretien, l'exploitation et la modernisation du réseau .

Des études et des chantiers d'envergure ont été réalisés pour plus de 130 M€ avec des mises en service sur la RCEA, la RN7 ou encore la RN90.

Vous trouverez, dans ce rapport d'activité, quelques illustrations du travail très important réalisé par toutes les équipes de la DIR Centre-Est qui ont su, malgré le contexte, rester motivées et mobilisées au service des usagers du réseau routier.

Je vous souhaite une agréable lecture.



NOS MISSIONS : EXPLOITER, ENTRETENIR, MODERNISER



Créée en 2006, la Direction interdépartementale des routes (DIR) Centre-Est est un des 11 services routiers déconcentrés du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé du réseau routier national.

Exploiter, c'est :

- > **Maintenir** la viabilité du réseau, notamment en période hivernale (salage, déneigement) ;
- > **Surveiller** l'état des routes,
- > **Assurer** la sécurité en cas d'incident ou d'accident ;
- > **Contribuer** à l'information routière (panneaux à messages variables/internet/médias/radios) ;
- > **Gérer** le trafic (conseiller, guider, réguler).

Entretenir, c'est :

- > **Effectuer** l'entretien quotidien des routes (signalisation, assainissement, fauchage, propreté) ;
- > **Réaliser** les travaux de maintenance et de réparation du patrimoine routier (chaussées, ouvrages d'art, tunnels, équipements) ;
- > **Assurer** la signalisation temporaire des chantiers.

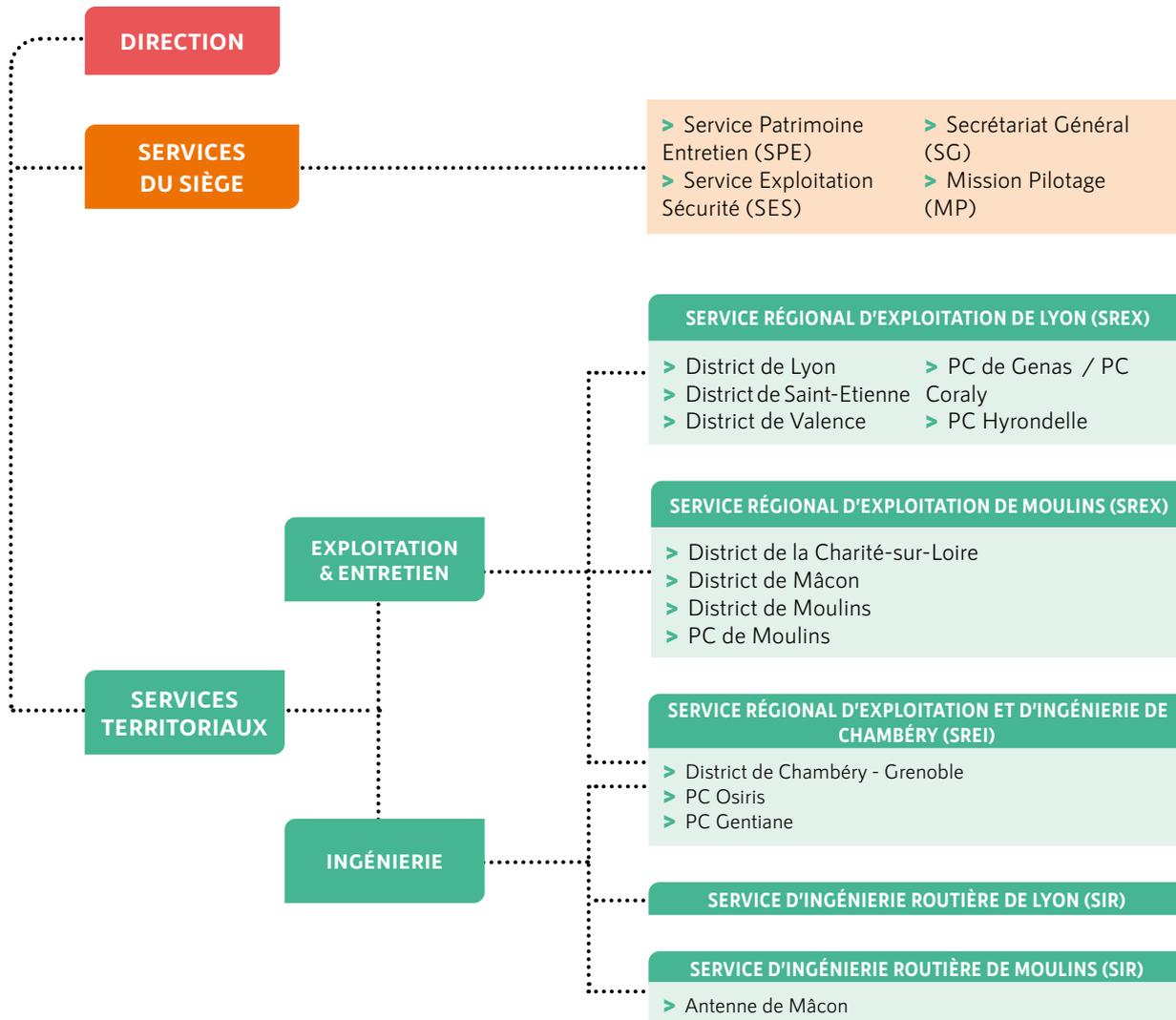
Moderniser, c'est :

- > **Contribuer** par des prestations d'ingénierie (études et surveillance des travaux) à la création de nouvelles sections de route, dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER) pour le compte des DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté ;
- > **Réhabiliter** le réseau (réparation des chaussées et des ouvrages d'art) ;
- > **Augmenter** le niveau de service (mise en sécurité des tunnels, sécurité du réseau, gestion du trafic, etc.),
- > **Agir** en faveur du développement durable (passage à faune, assainissement, création de voies réservées...)



DIR CENTRE-EST

Notre organisation



Les chiffres clés 2022

LES AGENTS

NOMBRE TOTAL

734

Femmes

92

Hommes

642



LES BUDGETS

ENTRETIEN, EXPLOITATION
ET FONCTIONNEMENT

81 M€

Chaussées

36%

O.A

16%

Sécurité tunnels

2%

Équipements

13%

Entretien / exploitation

22%

Autres

11%



DÉVELOPPEMENT ET
MODERNISATION DE LA ROUTE

136 M€

Longueur du réseau

1080 km



525 agents

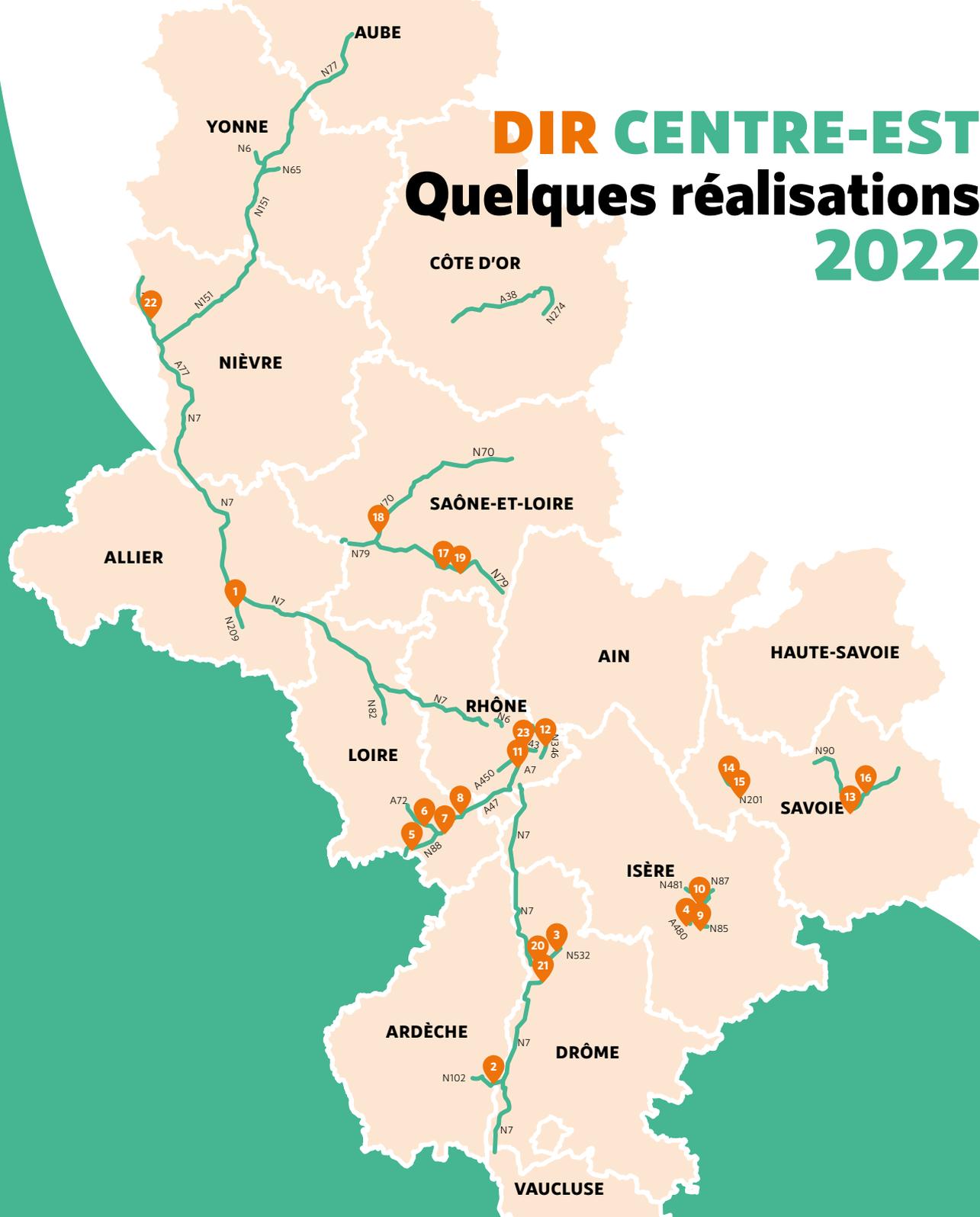
ont travaillé 12 050 nuits

pour limiter les impacts des travaux pour les usagers



DIR CENTRE-EST

Quelques réalisations 2022



ALLIER (03)**1 RN209**

Chantier de retraitement des agrégats d'enrobés sur place

ARDÈCHE (07)**2 RN102**

Contournement de la commune du Teil

DRÔME (26)**3 RN532**

Construction et mise en fonctionnement du bassin d'assainissement Mirabeau

20 RN7

Aménagement du carrefour « Les Couleures »

21 N7

Première expérimentation d'écopâturage autour du bassin de l'échangeur de Chabeuil sur la 2x2 voies de Valence

ISÈRE (38)**4 A480**

Réaménagement du Rondeau

9 RN85

Pont de la station Shell

10 RN87

Pont sur l'Isère à Grenoble

LOIRE (42)**5 RN88**

Fin de la seconde phase de sécurisation de la tranchée couverte de Firminy

6 A72 et RN88

Réhabilitation des ponts abîmés par les infiltrations d'eau

7 A47 et N88

Gestion de l'obsolescence des Équipements dynamiques, Systèmes informatique et Réseaux

8 A47 - ÉCHANGEUR GRAND-CROIX

Amélioration de la mobilité entre Lyon et Saint-Étienne

NIÈVRE (58)**22 A77**

Ecopâturage des zones enherbées autour de 15 bassins de rétention d'eau

RHÔNE (69)**11 A7**

Amélioration de la mobilité entre Lyon et Saint-Étienne

12 ROCADE EST

Expérimentation d'un radar de covoiturage sur la rocade Est de Lyon

23 DIR Centre- Est

Réalisation du bilan de gaz à effet de serre et de son plan d'actions associé

SAVOIE (73)**13 RN90**

Mise en place d'un grillage de protection de la faune sauvage

14 RN201

Assainissement de la VRU (Voie Rapide Urbaine) de Chambéry

15 TUNNEL DES MONTS

Travaux de renouvellement des accélérateurs du tunnel des Monts

16 TUNNEL DU SIAIX

Renouvellement des panneaux à messages variables avant le tunnel du Siaix

SAÔNE-ET-LOIRE (71)**17 RCEA/RN79**

Opération La-Chapelle-du-Mont-de-France

18 RCEA-RN70-RD25 PALINGES

Démolition d'un mur de soutènement

19 RN79

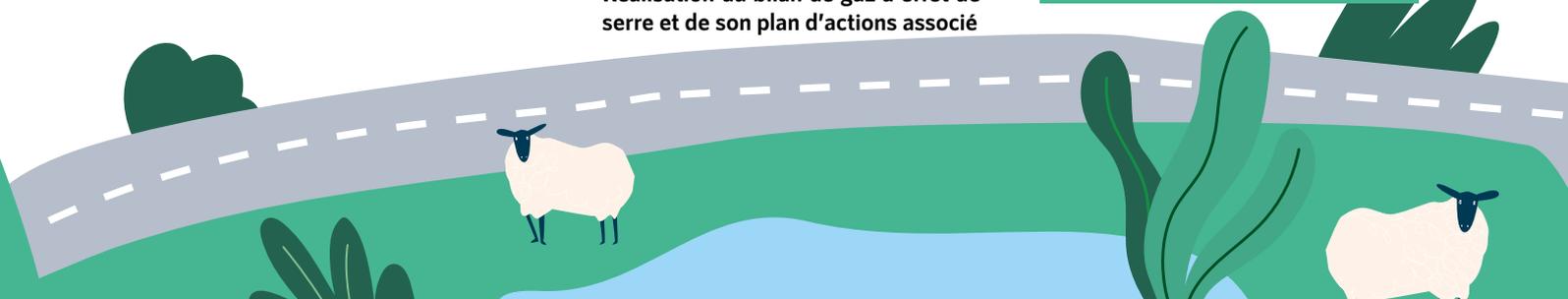
Opération Brandon-Clermain

MAIS ENCORE...

13 bassins de gestion des eaux pluviales curés

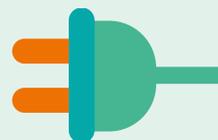
78 km de routes rénovés

564 ouvrages d'art visités, 46 en cours d'études et 8 rénovés



01. AGIR POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

CHIFFRES-CLÉS



+3% de véhicules électriques dans la flotte de véhicules légers portant à 18% la part de véhicules électriques dans la flotte



+ 22% de sites de la DIR Centre-Est équipés en bornes de recharge pour véhicules électriques



298 t de sel consommés pour la viabilité hivernale pour un objectif entre 200 et 500 t qui constitue l'optimum de gestion entre efficacité et préservation de l'environnement

DRÔME - RN7

À Livron-sur-Drôme, les petits poissons nagent aussi bien que les gros !

De très nombreux barrages, écluses, seuils ou encore anciens moulins désaffectés barrent les cours d'eau en France. Bien que certains contribuent à la production d'énergie décarbonée ou au développement économique des territoires, ils sont à l'origine de profondes dégradations de la morphologie et de la qualité de l'eau des rivières, et perturbent la vie aquatique et le transfert des sédiments dans les cours d'eau.



Ils sont autant d'obstacles infranchissables pour les organismes aquatiques qui doivent pourtant pouvoir circuler librement afin d'accéder aux zones indispensables à leur reproduction, leur croissance ou encore leur alimentation. L'altération de la continuité écologique des cours d'eau compromet l'atteinte du bon état écologique des milieux aquatiques, objectif fixé par la directive cadre sur l'eau.

C'est pourquoi les réglementations européenne et française - directive cadre sur l'eau, loi sur l'eau, lois Grenelle - convergent

vers l'obligation de **restaurer la continuité écologique dans les milieux aquatiques**. L'État a dans cette optique, décidé et engagé un plan national d'action pour la restauration de la continuité écologique des cours d'eau.

Aujourd'hui, un certain nombre d'ouvrages ont été recensés sur le réseau routier national non concédé. Un travail de priorisation a établi un programme pluriannuel menant des actions d'effacement, d'arasement partiel ou d'équipement d'ouvrages.

La rivière Drôme est classée en liste 2 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement. Le radier du pont de franchissement de la Drôme par la route nationale RN7 (situé sur la commune de Livron-sur-Drôme) a été jugé infranchissable pour l'Apron et l'Alose (ROE 14547). La DIR Centre-Est a donc entrepris les études et travaux nécessaires pour aménager ce radier afin de le rendre franchissable...

...ET CE NE FUT PAS UN LONG FLEUVE TRANQUILLE !

Entre l'initiation des études début 2016 et la fin des travaux de réalisation de la passe à poissons en 2022, ce projet aura nécessité la production de **deux études d'opportunité, neuf versions du dossier projet, deux Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE)**, et aura vu une consultation infructueuse et un premier chantier arrêté.

Ces difficultés sont notamment dues :

- > À la découverte de très vieux pieux en chêne enterrés sous le radier (et donc immergés dans la nappe d'accompagnement du cours d'eau), non identifiés lors des investigations préalables. La mise à l'air libre de ces pieux pouvait entraîner leur dégradation avec des conséquences possibles sur la stabilité de l'ouvrage qu'il fallait étudier.
- > Au calage fin des lignes d'eau, nécessaire pour assurer la fonctionnalité de l'ouvrage, qui s'est avéré plus compliqué que prévu dans ce cours d'eau au profil en long relativement mobile, et qui a nécessité de faire converger plusieurs avis d'experts.

Au final, 4 bassins de repos intermédiaires ont été créés (type « jacuzzi ») et de nombreux cailloux placés pour servir de refuges sur les zones à plus forte pente. Les poissons, petits et gros, devraient arriver à bon port !



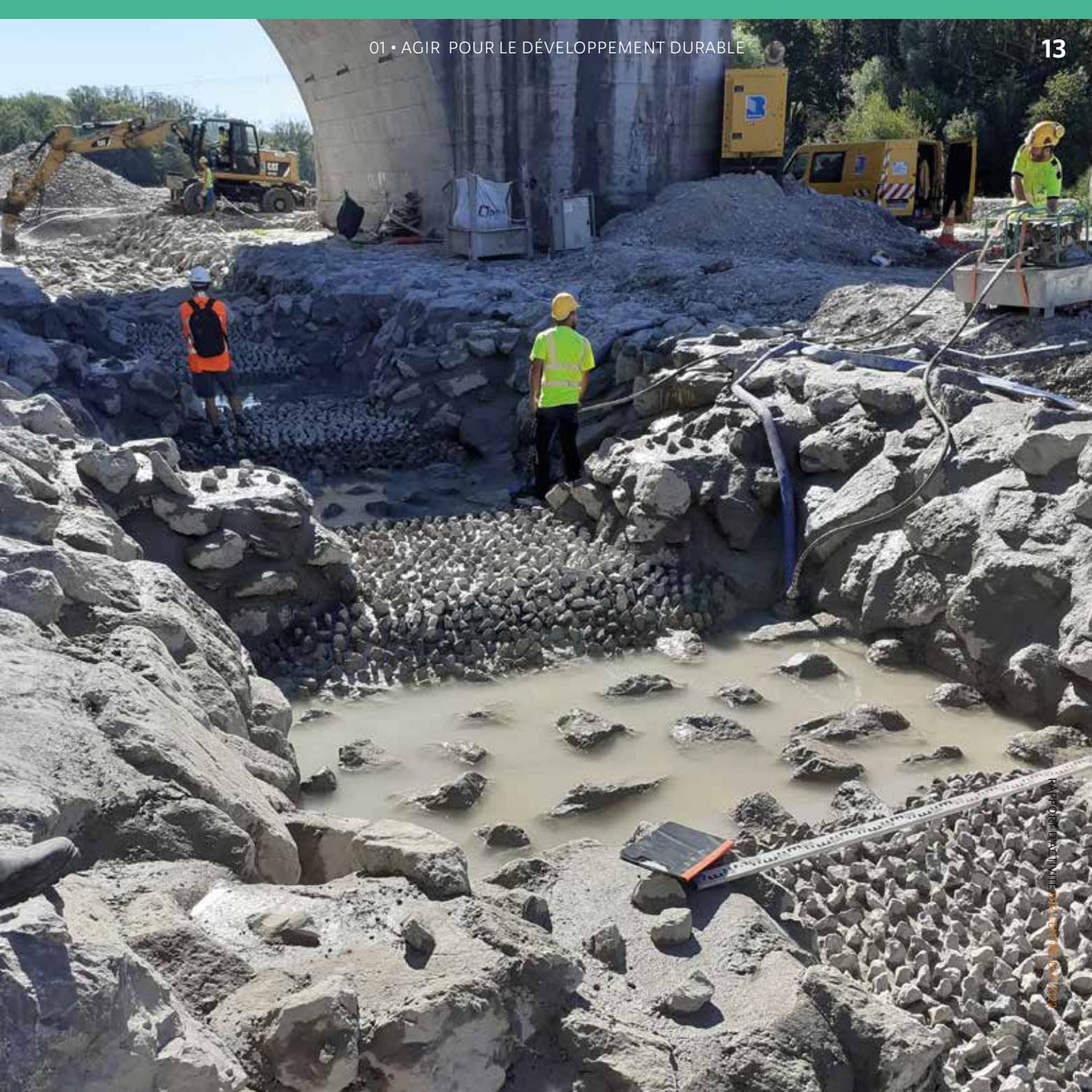
COÛT DE L'OPÉRATION
320 600 €



A QUOI SERT UNE PASSE À POISSONS ?

Une passe à poissons permet d'assurer le rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques. Ainsi, l'apron du Rhône (Zingel asper), l'alose feinte (*Alosa fallax rhodansensis*), l'anguille (*Anguilla anguilla*), la lamproie marine (*Petromyzon marinus*), les cyprinidés d'eau vive peuvent désormais en profiter !







02. ENTREtenir NOTRE RÉSEAU

CHIFFRES-CLÉS



29M€ pour l'entretien
des chaussées



13M€ pour l'entretien et la
réparation des ouvrages d'art

RHÔNE - A450

Renforcement de la buse métallique hydraulique du Garon

La buse de la rivière du Garon est située sous l'A450. Réalisée lors de la création de l'autoroute, il s'agit d'une buse métallique en arche type Armco, d'un peu plus de 40 m de longueur, de 7 m de portée et 5,2 m de hauteur.

Elle souffrait de plusieurs pathologies, et en particulier de corrosion, rendant son renforcement impératif. Les solutions de réparation et renforcement envisagées devaient être compatibles avec les contraintes environnementales du site. Il s'agissait notamment de ne pas créer d'obstacle à l'écoulement, afin de ne pas entraver la circulation de la faune aquatique et des sédiments. En effet, le remblai de l'autoroute constitue déjà un obstacle à l'écoulement des crues

dans le lit majeur du cours d'eau, et par ailleurs, sur ce tronçon, le Garon est classé en liste deux des cours d'eau sur lesquels il convient d'assurer ou rétablir la libre circulation des poissons migrateurs et le transit des sédiments.

Quatre mois de travaux ont ainsi été nécessaires pour remédier à la corrosion importante avec perte de matière.

La solution de renforcement choisie a été de réaliser une coque en béton fibré ultra haute performance (BFUP) projeté. Cette solution a déjà été testée par la DIR Centre-Est en 2018, sur un chantier expérimental en partenariat avec Freyssinet et le CETU. Depuis, Freyssinet a déposé un brevet pour



cette technique. L'intérêt principal de cette solution réside dans sa faible épaisseur : cinq cm au-dessus de l'onde, permettant de préserver le gabarit hydraulique de l'ouvrage. Dans le cas présent, c'est d'ailleurs ce point qui a imposé cette solution de réparation.

La projection s'est faite en trois temps : la zone de radier, puis les reins, et enfin la voûte. Seules les zones de reprise de bétonnage ont dû être ferrillées. La projection de BFUP terminée, un enduit de finition a été mis en œuvre sur les 2 m inférieurs. Des barrettes en béton armé ont été réalisées pour faciliter le franchissement de la buse par la faune piscicole et maintenir une hauteur minimum de la lame d'eau en période d'étiage.

UN CHANTIER SOUS CONTRAINTES !

Pour préserver le cours d'eau, un batardeau, ainsi qu'un système de pompes et de canalisations ont été mis en œuvre pour travailler « à sec », et permettre le maintien de l'écoulement courant du cours d'eau ($\approx 750 \text{ m}^3/\text{h}$). Le chantier a dû faire face aux aléas météo. Avec une rivière très réactive aux moindres pluies, le débit pouvait être multiplié par 20 en quelques minutes et le chantier a été noyé à plusieurs reprises ! Pour remédier à cela et terminer les travaux, un platelage étanche avait été mis en place.



COÛT DE L'OPÉRATION
1.4 M€

CÔTE D'OR - A38

Affaissement de terrain



Les équipes de la DIR Centre-Est réalisent périodiquement des visites de contrôles de l'état des chaussées et des ouvrages conformément aux instructions techniques nationales. En complément, les patrouilles journalières ou hebdomadaires sont l'occasion de constater d'éventuels désordres sur le réseau. En fonction de leur nature et de l'urgence, les travaux de réparation sont intégrés dans le programme général d'entretien ou réalisés au plus vite.

En novembre 2020, une fissure ouverte sur une centaine de mètres a été découverte dans les enrobés sous la couche de roulement. Après une expertise réalisée en urgence par le CEREMA, il est apparu qu'un glissement de terrain était en cours avec un risque

de rupture complète du remblai : il a été décidé de fermer cette portion de route à titre conservatoire en réalisant un basculement de circulation.

Le pôle ingénierie de Mâcon a immédiatement déterminé un programme d'études pour réhabiliter la chaussée. Ces études étaient nécessaires pour comprendre finement les processus en jeu et proposer des solutions techniques pertinentes, en recherchant le meilleur compromis entre coût, qualité technique et délais de réalisation. En mai 2022, un marché a été passé avec l'entreprise Roger Martin pour la réalisation des travaux : déblais, paroi clouée provisoire, remblais, assainissement, enrobés, dispositifs de retenue...

Lors des travaux, l'ensemble des balisages ont été réalisés par les agents du district de Mâcon et adaptés aux différentes phases du chantier.

L'arrivée tardive de l'hiver 2022 a permis de faire quasiment l'ensemble des travaux prévus ; seule la réalisation de la couche de roulement de l'autre sens de circulation est prévue au printemps 2023. Le chantier s'est déroulé sans aléa majeur avec un planning, une technique, une qualité et un coût de l'opération respectés.



COÛT DE L'OPÉRATION
2 M€





CHIFFRES-CLÉS



**Amélioration de la mobilité
entre LYON et SAINT-ÉTIENNE**

Décision ministérielle pour

54 M€

pour des opérations sous maîtrise
d'ouvrage DIR Centre-Est

03. MODERNISER NOTRE RÉSEAU



SAVOIE - RN90

Sécurisation des gorges de Ponserand contre le risque rocheux

L'érosion est un phénomène naturel provoquant la dégradation du relief sous l'action d'agents externes tels que le vent, les précipitations, l'alternance gel/dégel, etc. Les montagnes sont sans doute l'un des endroits où l'érosion est la plus visible : torrents et leurs lits de galets ou blocs, glaciers, éboulements, coulées de boues... Parfois, l'action de l'homme peut également contribuer voire accentuer ce phénomène (déboisements, terrassements, contribution au changement climatique...).

Si les manifestations les plus spectaculaires de l'érosion sont sans gravité lorsqu'ils se produisent en milieu non anthropisé, ils peuvent constituer un risque non négligeable lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter la sécurité humaine.

C'est le cas pour les deux voies montantes de la RN90, qui sont soumises, dans les gorges de Ponserand entre Aigueblanche et Moûtiers, à des phénomènes naturels

d'ampleur importante, principalement d'éboulements rocheux.

Face à ce type de risque, la démarche préventive vise à évaluer le risque (vulnérabilité x aléa) et réduire voire supprimer ses effets dommageables sur la route et les usagers. Cela peut se faire : soit en agissant sur la vulnérabilité, par exemple en gérant le trafic (voire en l'interdisant !) sur la route exposée pour

éviter que des véhicules ne soient présents si un éboulement survient; soit en réduisant la probabilité que l'éboulement ne se produise en mettant en œuvre des dispositifs de parade dits « actifs » pour traiter le problème à la source : ancrages, béton projeté, purges, etc; soit enfin, en réduisant la probabilité que l'éboulement n'atteigne l'infrastructure : merlons pare-blocs, ouvrages défecteurs, filets pare-blocs, casquette ou galerie pare-blocs...

Le choix de la solution ou des solutions retenues s'opère en considérant de nombreux facteurs : niveau de risque résiduel, coût, faisabilité technique, entretien ultérieur, etc...

Pour la RN90, la solution retenue a consisté en des écrans pare-blocs de



haute capacité qui ont été installés entre septembre 2021 et mars 2022 dans le versant sur une longueur de 400 mètres. **La capacité d'arrêt des écrans de 8 000 kilo Joules (kJ) permet ainsi d'intercepter des blocs rocheux allant jusqu'à 25 tonnes à une vitesse de 25 m/s, soit l'énergie d'un bus circulant à une vitesse de 90 km/h.**



COÛT DE L'OPÉRATION
4 M€

DES CONDITIONS DE RÉALISATION PARTICULIÈRES

Les travaux ont été conçus pour être adaptés à un environnement d'accès difficile avec hélitreuillage des matériaux.







04. PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

CHIFFRES-CLÉS



Budget pour le
développement

+ de 127 M€

NIÈVRE - RN7**Mise à 2x2 voies de la RN7 entre Saint-Pierre-Le-Moûtier et la limite de l'Allier**

Les travaux relatifs à la mise à 2 × 2 voies de la RN7 entre Saint-Pierre-le-Moûtier et la limite de l'Allier s'inscrivent dans l'aménagement global de l'itinéraire RN7-RN82 entre Cosne-Cours-sur-Loire et Balbigny.



La portion jusqu'à la limite de l'Allier, qui restait à mettre en 2 × 2 voies, est traitée en deux sections : une partie nord et une partie sud. Les travaux de la partie nord ont débuté fin juin 2020 suite à l'obtention, fin 2019, des arrêtés environnementaux portant sur la loi sur l'eau et les espèces protégées.

Cette opération, très attendue, portait sur un tronçon entre l'extrémité de la section déjà à 2 × 2 voies au sud de Saint-Pierre-le-Moutier et la fin de la traversée de Chantenay-Saint-Imbert, et permet ainsi d'assurer la continuité de la déviation de Saint-Pierre-le-Moutier, avec pour objectifs :

- > d'améliorer la sécurité des usagers de la route et des riverains,
- > d'améliorer la lisibilité de l'itinéraire tout en préservant le milieu naturel,
- > de supprimer les carrefours à niveau de différentes voies débouchant directement sur la RN7.

Prévus pour durer 2 ans et demi, les travaux se sont effectivement achevés dans le courant de l'année 2022 et la portion de 4,5 km a été mise en circulation en septembre 2022.

Sous maîtrise d'ouvrage DREAL Bourgogne Franche-Comté et maîtrise d'œuvre de la DIR Centre-Est, les travaux comportaient notamment d'importants terrassements.

RÉUTILISER LES MATÉRIAUX SUR SITE



Les mouvements de terre ont concerné environ 300 000 m³ de terre végétale, et 480 000 m³ de matériaux du site ont été réutilisés en remblai.

COÛT DE L'OPÉRATION
28.5 M€

**SAVOIE - RN90****Aménagement du carrefour de Landry**

L'inauguration du giratoire de Landry s'est tenue le jeudi 1er décembre 2022 en présence de Christophe Hériard, sous-préfet d'Albertville, de Véronique Mayousse, directrice de la DIRCE, d'Auguste Picollet, conseiller départemental du canton de Bourg-Saint-Maurice et de Thierry Marchand-Maillet, maire de Landry.

Ces travaux ont débuté fin avril 2022 et avaient pour objectifs d'améliorer la sécurité des usagers en réduisant leur vitesse, renforcer la visibilité au droit du carrefour, limiter les risques d'accident dans les manœuvres de tourne-à-gauche, et enfin **permettre une meilleure insertion sur la RN90 pour les usagers venant de la RD87 en période de fort trafic.**



COÛT DE L'OPÉRATION
2.3 M€



05. EXPLOITATION DU RÉSEAU ET SERVICE À L'USAGER

CHIFFRES-CLÉS

Environ **41 500** événements remontés par les PC via le service TIPI en 2022 dont :



32% sont des obstacles sur les voies



6% sont des chantiers



16% sont des bouchons

ISÈRE - RN481**Transformation de la Voie Spécialisée Partagée (VSP) en Voie Réservée aux Transports Collectifs (VRTC)**

Le dernier rapport du GIEC (groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat), dont la synthèse a été publiée le 20 mars 2023, confirme l'impact des gaz à effet de serre d'origine anthropique sur le changement climatique. Limiter le réchauffement global à 1,5 °C et 2 °C ne sera possible qu'en accélérant et en approfondissant dès maintenant la baisse des émissions pour ramener les émissions mondiales nettes de CO2 à zéro et réduire fortement les autres émissions de gaz à effet de serre.

La stratégie énergétique de la France contre le changement climatique repose sur **quatre piliers** : la sobriété énergétique, l'efficacité énergétique, l'accélération du développement des énergies renouvelables (EnR) et la relance de la filière nucléaire française. Elle comprend différents outils, notamment la **stratégie nationale bas-carbone** (SNBC) qui a pour ambition d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, et le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) visant à s'adapter aux impacts devenus inéluctables du changement climatique.

Dans ce contexte, la DIRCE contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en favorisant les **transports collectifs** sur son réseau. **Depuis le mardi 13 septembre 2022, la « Voie Réservée aux Transports Collectifs » (VRTC) sur la RN481 dans le sens Lyon - Grenoble est en service sur les communes de Grenoble, Saint-Égrève et Saint-Martin-le-Vinoux.** Cette VRTC s'étend en continuité de celle de l'A48 (débutant à la bretelle d'entrée Veurey-Voroize) et jusqu'à la bretelle de sortie de l'échangeur n°16 « Grenoble Gares/Europole », en substitution de l'ex-Voie Spécialisée Partagée (VSP) sur le même trajet sur l'A48 et la RN 481.

La « voie spécialisée partagée » (VSP), réservée uniquement aux cars ayant demandé une autorisation, est devenue une « voie réservée aux transports collectifs » (VRTC) pour favoriser les services réguliers de transports collectifs. Les conducteurs autorisés pourront l'utiliser en cas de congestion sur les autres voies et devront respecter certaines règles de circulation, dont une limitation de vitesse à 50 km/h.

Pour des questions de sécurité, il est conseillé aux transports collectifs de n'utiliser la voie réservée qu'en cas de congestion sur les autres voies de circulation et d'éviter autant que possible les changements de voies.



Vous me balancez les pires insultes,

c'est comme ça que vous me dites **MERCI** ?

Ménager des agents de l'État, les renvoyer ou porter atteinte à leur intégrité physique, est passible de 3 ans de prison et 45 000 € d'amende. Chaque jour, les agents des DIR travaillent sur la route pour votre sécurité. RESPECTEZ LEUR TRAVAIL, RESPECTEZ-LES.



Vous me faites un doigt d'honneur,

c'est comme ça que vous me dites **MERCI** ?

Ménager des agents de l'État, les renvoyer ou porter atteinte à leur intégrité physique, est passible de 3 ans de prison et 45 000 € d'amende. Chaque jour, les agents des DIR travaillent sur la route pour votre sécurité. RESPECTEZ LEUR TRAVAIL, RESPECTEZ-LES.

Vous me foncez dessus,

c'est comme ça que vous me dites **MERCI** ?



06. UNE PRÉOCCUPATION AU QUOTIDIEN : LA SÉCURITÉ DE TOUS

CHIFFRES-CLÉS



Budget
sécurité-prévention
400 000 €

EXPÉRIMENTATIONS DE MATÉRIELS POUR LA SÉCURITÉ DES AGENTS ET DES USAGERS



Dispositif d'alerte sonore temporaire



Flèche Lumineuse de Rabattement déportée

La sécurité des agents et des usagers est une préoccupation constante de la DIR Centre-Est, dans un contexte où les accidents et incidents matériels et corporels, ainsi que les incivilités, sont encore une réalité trop présente (+25% d'accidents sur zones de chantier ou d'intervention en 2022). Dans le cadre de sa démarche qualité, un processus est dédié à la sécurité des agents, et la sécurité des usagers est intégrée

à l'ensemble des activités.

Les moments d'intervention ou de pose et de dépose de balisage sont particulièrement critiques pour les agents. En dehors de ces phases, le matériel est également régulièrement heurté par des usagers.

En complément de nombreux dispositifs (formations, règles de balisage, audits de sécurité...), **la DIR Centre-Est procède à l'expérimentation de nouveaux matériels pour améliorer la sécurité de ses agents et de ses usagers :**

- > **les Flèches Lumineuses de Rabattement déportées** permettent de décaler la signalisation pour réduire les conséquences d'un accident sur une Flèche Lumineuse de Rabattement (gravité, impact sur le matériel...);
- > **le distributeur de cônes** est un équipement fixé sur un fourgon qui permet de distribuer ou ramasser les cônes de signalisation depuis le fourgon et en position assise et ainsi limiter la présence des agents sur la route ;
- > **le dispositif d'alerte sonore temporaire** est un outil qui permet de mettre en place 5 bandes rugueuses en amont d'une Flèche Lumineuse de Rabattement sans fixation sur le sol et d'avertir le conducteur qu'une intervention est en cours. L'amélioration de la sécurité par l'achat

de matériel plus adapté ne doit pas occulter la nécessité pour l'utilisateur d'adopter une conduite responsable.

6 bons comportements sont à respecter :

- > En conduisant, rester attentif en toutes circonstances, notamment ne pas se laisser distraire par son téléphone ;
- > Faire des pauses régulièrement ;
- > Respecter les distances de sécurité.

À l'approche d'un chantier ou d'une zone d'intervention :

- > Diminuer sa vitesse ;
- > Augmenter les distances de sécurité ;
- > Si possible, changer de voie, sinon s'écarter au maximum (corridor de sécurité).



Distributeur de cônes

DIR
Centre-Est

**DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES CENTRE-EST**

228 rue Garibaldi - 69003 LYON
04 69 16 62 00

dirce@developpement-durable.gouv.fr
dir.centre-est.developpement-durable.gouv.fr