

LES UNITÉS TERRITORIALES ROUTIÈRES ONT 20 ANS

UNITÉS TERRITORIALES ROUTIÈRES



DÉPARTEMENT DE LA RÉUNION

Routes départementales : un patrimoine, des savoir-faire





ÉDITOS

20 ans au service des Réunionnais !



Quand on parle des Unités Territoriales Routières (UTR) on pense spontanément aux véhicules d'intervention du Département présents sur les routes. S'ils jouent effectivement depuis 20 ans déjà un rôle fondamental dans l'entretien et l'amélioration de notre réseau routier, là n'est pas leurs seules missions.

A travers la célébration de ces 20 ans, le Département de La Réunion a souhaité mettre en lumière non seulement l'engagement des hommes et des femmes qui composent les UTR, mais aussi le travail qui y est effectué pour améliorer le quotidien des Réunionnais et l'équilibre de notre territoire.

L'UTR c'est effectivement près de 300 agents, répartis sur 4 territoires, qui œuvrent au quotidien au service des usagers de la route, leur permettant d'emprunter les 720 km de voirie départementale en toute sérénité et sécurité. C'est aussi l'engagement d'un service opérationnel pour l'aménagement et la structuration de notre territoire, quand on connaît l'importance du réseau routier départemental qui irrigue l'ensemble des micro-régions et constitue des liaisons essentielles entre les Hauts et les Bas.

Ces célébrations nous donneront également l'occasion de nous projeter et de rappeler l'ambition de notre Collectivité pour un développement dynamique et équilibré de notre territoire.

Autour d'un programme ambitieux de développement de notre réseau routier, les UTR sauront une fois encore démontrer leur engagement au service des Réunionnais. Avec la suppression des radiers, les aménagements urbains et la création de voies nouvelles ou de déviations, et le lancement des études et travaux pour la création d'une liaison des Hauts de l'Est, les UTR et le Département seront assurément au rendez-vous de La Réunion de demain.

Nassimah Dindar

Présidente du Conseil Départemental

Un investissement au quotidien



A l'occasion de ce vingtième anniversaire des Unités Territoriales Routières, je tiens à saluer l'implication et la motivation des équipes qui les composent. J'en ai pris la mesure il y a deux ans, lorsque la délégation aux Routes Départementales m'a été confiée. Dans chaque UTR, j'ai trouvé des femmes et des hommes amoureux et fiers de leur travail, qui n'est pas toujours reconnu à sa

juste valeur par le grand public. L'investissement des 300 agents œuvrant au quotidien sous la responsabilité de notre Direction des Routes doit être mieux valorisé auprès de nos concitoyens, loin d'imaginer les efforts consentis pour leur offrir un réseau routier départemental de qualité.

Ce réseau, souvent jalonné de radiers, parfois tracé à flanc de falaise, est particulièrement exposé aux risques naturels. Il nécessite d'être entretenu, mais aussi amélioré, rénové, sécurisé : la responsabilité qui pèse sur nos épaules est lourde, les élus départementaux en ont pleinement conscience. Je me suis battu pour renforcer le budget d'investissement. Les Routes Départementales ne sont pas une variable d'ajustement aux contraintes financières, elles exigent un engagement de notre Collectivité adapté à leurs besoins réels.

Notre réseau routier est aussi une composante essentielle de l'aménagement de notre île. Nous avons l'ambition de le développer, pour améliorer les conditions de circulation mais également pour préparer l'avenir. J'ai notamment insisté pour relancer le projet de route des Hauts de l'Est, dans un souci de rééquilibrage du territoire. Après la route des Tamarins, après la Nouvelle Route du Littoral, ce projet sera porteur de développement. Il permettra de créer de nouveaux lieux de vie, de désenclaver des zones agricoles. Et apportera, j'en suis persuadé, une source de fierté et de motivation supplémentaire pour les équipes de nos UTR !

Jean-Marie Virapoullé

Vice-président du Conseil Départemental, délégué aux Routes

UNE BRÈVE HISTOIRE DU RÉSEAU ROUTIER RÉUNIONNAIS

Les sentiers de nos ancêtres

La morphologie de l'île n'ayant pas changé, les distances et les obstacles à franchir de nos jours sont les mêmes qu'au premier jour de l'occupation humaine. Aussi, à quelques exceptions près, les principaux axes routiers réunionnais ont pour ancêtres les chemins et sentiers que tracèrent les premiers colons et leurs esclaves dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle. Les points de peuplement en donnent les repères. Le premier quartier à voir le jour fut Saint-Paul, dans les années 1640-1650. La première concession de Trois-Bassins est accordée en 1648. Dépassant Saint-Leu à partir de 1715, la colonisation commence sa marche vers le Sud : Saint-Louis et L'Entre-Deux, en 1718, les Avirons en 1719. Petite-Île en 1727, Vincendo en 1735. Saint-Philippe en 1750.

Vers l'Est, la mise en culture des terres fertiles du « Beau pays » a commencé dans les années 1670. A titre d'exemple, l'établissement de Saint-Denis compte 77 habitants en 1690. En 1749, le premier colon à s'installer à la Plaine des Palmistes, le sieur Lefort, trace lui-même un chemin le reliant à l'établissement de Saint-Benoît créé en 1720. En 1735, Mahé de la Bourdonnais, nouveau gouverneur des îles de France et de Bourbon, déplore qu'il n'existe aucun chemin que puisse emprunter une « carriole ». Mais ainsi naissent les tronçons qui formeront le premier chemin de ceinture faisant le tour de l'île.



A map of the isle of Bourbon formerly Mascarenhas belonging to the french east india company.

Créateur non identifié. Entre 1750 et 1760. Estampe. Musée Léon Dierx.



Vue de la partie du vent, depuis Sainte-Rose jusqu'au Champ Borne : Route de Ste-Rose à St-Benoît

Louis Antoine Roussin, Potémont, Adolphe. Lithographe. 1848. Estampe. Archives départementales de La Réunion

Les chemins pavés

Des chemins qui furent pavés à l'aide de blocs de basalte plus ou moins taillés, on connaît surtout le Chemin Crémont qui relie la Possession à Saint-Denis. D'autres vestiges de chemins pavés sont encore visibles, sur les pentes du Bernica, de Bois de Nèfles, de Bruniquel, de Saint-Leu... Le pavage témoigne de la volonté de s'atteler au problème des chemins ravinés chaque année par les pluies, ce qui les rendait impraticables. Au XVIII^{ème} siècle, les chemins pavés furent la première réponse d'envergure, avec l'élargissement des chaussées, pour améliorer la communication terrestre. Ils peuvent être considérés comme les plus anciens témoignages de travaux routiers à La Réunion.

Ouvert dès 1720, le chemin Crémont fut aussi une des premières solutions imaginées pour franchir la falaise nord par le haut. C'est bien celui qu'empruntèrent, dans l'après-midi du 7 juillet 1810, les Anglais pour atteindre, quelques heures plus tard, la redoute de Saint-Denis.



Chemin des Anglais

B. Bamba

UNE BRÈVE HISTOIRE DU RÉSEAU ROUTIER RÉUNIONNAIS

Les routes d'Hubert Delisle

Au XIX^{ème} siècle, un nom est associé au développement du réseau routier : celui du gouverneur Louis Henry Hubert Delisle. Né sur l'île, ce premier gouverneur réunionnais est un visionnaire qui lance une série de grands travaux. En poste de 1852 à 1857, le gouverneur Hubert Delisle décide d'achever la route de ceinture en reliant le Sud et l'Est par le Grand Brûlé. Il est aussi à l'origine de la route des Plaines reliant les côtes au vent et sous le vent. Son nom est attaché au lancement de ce qui devait être une seconde route de ceinture, à une altitude moyenne de 700 mètres, afin d'ouvrir de nouveaux espaces au peuplement et à l'exploitation agricole.

Quatre axes, totalisant 107 km, sont aujourd'hui les héritiers de ce projet : la route de La Montagne entre Saint-Denis et La Possession, celles des Hauts de Sainte-Rose à Saint-Benoît, la route des Hauts de l'Ouest et, dans les hauts de Saint-Pierre, l'axe reliant Bras-de-Pontho aux Lianes.



Inauguration des travaux de la 2^{ème} route de ceinture, lithographie d'Antoine Roussin (1857).

Musée Léon-Dierx. Album de La Réunion



Vue prise de la route impériale, lithographie d'Antoine Roussin (Entre 1860 et 1865.).

Musée Léon-Dierx



M. Hubert Delisle. Gouverneur de l'île de la Réunion de 1852 à 1858, lithographie d'Antoine Roussin (1880). Musée Léon-Dierx



Route du Grand Brûlé, lithographie d'Antoine Roussin (1885).

Musée Léon-Dierx

Le réseau routier sous le Second Empire

L'âge d'or de la canne à sucre réunionnaise culmine entre 1830 et 1860. La Réunion qui comptait 65 000 habitants en 1804, en accueille plus de 200 000 en 1860 sous le règne de Napoléon III. Le boom sucrier impose de consolider le réseau de communications terrestres pour faciliter les transports de personnes et de marchandises.

En 1860, le réseau routier de La Réunion s'étend sur 422 km. La route de ceinture, la route impériale, en représente plus de la moitié (232 km). La route des Plaines fait 68 km. S'y ajoutent les premiers tronçons pénétrant les cirques de Salazie, Cilaos et Mafate, qui totalisent une soixantaine de kilomètres. Sur cet ensemble, une toute petite portion - 18 km de route impériale ! - est empierrée.

Dans les années suivantes, la crise économique met un frein aux projets d'extension et de modernisation du réseau routier et de construction de ponts. À l'exemple de l'interruption du chantier du pont de la Rivière de l'Est, faute de moyens.

UNE BRÈVE HISTOIRE DU RÉSEAU ROUTIER RÉUNIONNAIS



*Route de campagne à Saint-Joseph. Photographie de Jean Legros .
1950-1960.*

Fonds privé Jean Legros.

FRHOL5P1.2006.JL.PL1.1762

Le rattrapage de la modernité

Au lendemain de la départementalisation (1946), la situation du réseau routier n'est guère brillante : sur 350 km de routes principales, seuls 150 km sont bitumés. Le réseau secondaire se compose de pistes qui ne sont pas toutes empierrées. Faute de moyens humains et matériels, l'entretien se concentre sur les routes principales. Le reclassement des anciennes « routes coloniales » en routes nationales (réseau principal) et routes départementales (réseau secondaire) a lieu officiellement en 1951. S'ensuit la suppression de l'ancien service des Ponts et Chaussées auquel succède la direction départementale de

l'Équipement, en 1967. La DDE prend en charge les travaux d'extension et d'amélioration du réseau et met en place l'organisation du service public d'entretien.

La relance des infrastructures s'effectuera durant les années 60 et 70. La totalité du réseau routier est bitumé, dans les Bas comme dans les Hauts, à l'image de la nouvelle route des Plaines inaugurée en 1958. Cette période voit aussi le désenclavement des îlets de Salazie et de l'îlet-à-Cordes à Cilaos. D'autres projets en revanche sont écartés, comme la seconde route par le haut de la falaise de La Montagne, au profit de la solution de la route en corniche ouverte en 1963.



Vue aérienne de la route nationale traversant La Possession à hauteur de la ravine à Marquet. Photographie de Jean Legros .1950-1960.

Fonds privé Jean Legros.

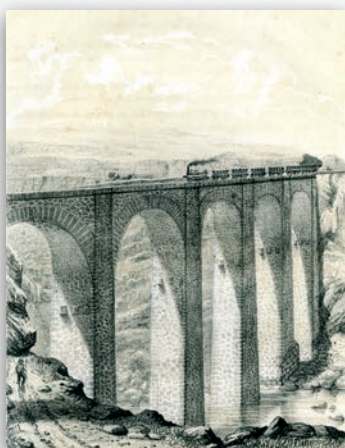
FRHOL5P1.2006.JL.PL.2057

Pas de routes sans ponts

Il faut attendre les années 1820 pour voir les premiers ponts dignes de ce nom succéder aux passerelles de bois qui, jusque-là, franchissaient les précipices. Le premier pont de la rivière du Mât voit le jour en 1824. Il tint bon pendant quarante ans. Parmi les ouvrages actuels les plus anciens, le pont de Gillot date de 1880. Après la destruction du premier pont de la rivière de l'Est en 1862, un nouveau projet ne sera repris que trente ans plus tard sous forme du pont suspendu inauguré en 1894. L'ouvrage moderne actuel, lui, date de 1979.

On ne doit pas oublier non plus les ponts du chemin de fer.

55 ponts, dont 41 métalliques, furent construits pour la ligne du train. Plusieurs ont été récupérés par le réseau routier, à l'exemple des ponts de la rivière des Galets, de la Petite Ravine et de la rivière Saint-Etienne.



Pont du chemin de fer sur la Pte Ravine, lithographie d'Antoine Roussin (1881).

Musée Léon-Dierx

FRM1069_1984.07.03.08



Nouveau pont en fer sur la Rivière du Mât, lithographie d'Antoine Roussin (1863).

Archives départementales de La Réunion

FRAD974_BIB28723-31

LES ÉTAPES DE LA DÉCENTRALISATION 1982-1997

En 1982, s'amorce en France le mouvement de la décentralisation : dans le souci d'améliorer l'efficacité de l'action publique et de renforcer la démocratie locale, l'Etat souhaite confier une partie de ses compétences aux collectivités locales. Cette évolution majeure concerne également les routes départementales : elles sont officiellement transférées au Conseil général par la loi du 7 janvier 1983. En pratique, ce transfert va s'opérer progressivement. Un décret de 1987 met d'abord à disposition de la Collectivité les moyens de la Direction Départementale de l'Équipement destinés à la gestion et l'exploitation des routes départementales.

Naissance du Service des Routes

Le Conseil général, qui alloue désormais des crédits à la DDE pour la gestion de son réseau, se dote d'un Service des Routes. Sa structuration est confiée à Jean-Paul Chuniaud. Ingénieur venu du Centre technique de l'équipement d'Aix-en-Provence, spécialisé dans l'entretien et la gestion des réseaux routiers, il était chargé de mission auprès du DDE de La Réunion depuis quelques années.

« Le Département m'a demandé de concevoir une politique routière à long terme, témoigne-t-il. J'ai recommandé d'améliorer le maillage du réseau, contraint par le relief, de supprimer le plus grand nombre possible de radiers submersibles, de développer la signalisation... Les élus ont adhéré à ces propositions ».

Basé dans des locaux de la rue Charles-Gounod, à Saint-Denis, le service des routes s'étoffe progressivement. Jean-Paul Chuniaud est notamment rejoint par Alain Tarnus et par Jean Lavaud, également venus de la DDE.



Le PATA (Point A Temps Automatique).

1993 : la DDE mise à disposition

« Le Département a commencé à faire connaître ses priorités en matière d'investissements, se souvient Claude Trabac, alors en poste à la subdivision Nord de la DDE. Jusqu'alors, les routes départementales étaient un peu délaissées au profit des routes nationales, le réseau était en mauvais état, il fallait le remettre à niveau ».

Fin 1992, une loi détaille les modalités possibles pour achever le processus de décentralisation du ministère de l'Équipement. Le 13 juillet 1993, le Conseil général de La Réunion signe une convention de trois ans avec l'Etat, mettant à disposition les services de la DDE dédiés aux routes départementales. En juin 1996, une dernière étape est franchie : le passage desdits services de la DDE sous l'autorité fonctionnelle de la collectivité est décidé, il deviendra effectif le 1er janvier 1997.

1er janvier 1997 : 132 agents de la DDE mis à disposition du Département

Les derniers mois de 1996 sont consacrés à compléter l'organisation et la structure du Service des Routes, qui se dote alors d'unités fonctionnelles dédiées aux ouvrages d'art, aux conduites d'opération, à la gestion administrative du réseau routier. Et, surtout, à l'organisation des quatre Unités Territoriales Routières, qui vont se substituer aux subdivisions de la DDE pour la gestion du réseau départemental. 132 agents sont appelés à être transférés, sur la base d'un choix volontaire, facilité par la possibilité de conserver le statut de fonctionnaire d'Etat. La direction des UTR est confiée à Claude Trabac (Nord), Eric Boiteux (Est), Gilles Play (Ouest) et Jean Chane Kaye Bone (Sud).

UTR NORD

Fin 1996, l'UTR Nord prépare son installation près de la subdivision de la DDE, rue Léopold-Rimbaud à Saint-Denis. Une ancienne villa de fonction, inoccupée, est reconvertie en bureaux, des ateliers sont aménagés. Lors de son démarrage, l'Unité compte une vingtaine d'agents, placés sous la responsabilité de Claude Trabac, ex-adjoint de la « subdi ». « Tout le monde se connaissait, connaissait son travail et était très investi, se souvient-il. Nous nous sommes structurés en soulignant la nécessité de

renforcement de nos effectifs. Le Service des Routes nous a entendu et, peu à peu, des agents du Département ont été intégrés. Ils ont appris le métier auprès des 'anciens' de la DDE ». L'UTR Nord compte 98 kilomètres de routes départementales, sur les communes de Saint-Denis, Sainte-Suzanne et Sainte-Marie, mais aussi La Possession puisque la totalité de la RD 41, la route de La Montagne, est placée sous sa responsabilité.



Le grand chantier de La Montagne

Cet axe revêt une importance stratégique puisqu'il est le principal itinéraire de délestage de la route du Littoral lorsque cette dernière est fermée, alors que le quartier accueille une population grandissante. « Avant la naissance de l'UTR, la DDE avait procédé à des aménagements sur quelques kilomètres, sur les rampes côté Saint-Denis, ainsi que du côté de La Possession, poursuit Claude Trabac. A l'approche de l'an 2000, des crédits européens étaient disponibles pour des investissements routiers, à condition qu'ils puissent être réalisés très rapidement. J'ai signalé l'urgence d'intervenir sur la route de La Montagne, qui par endroit était large de 4,5 m seulement alors qu'elle devait, certains jours, supporter un trafic de plusieurs dizaines de milliers de véhicules ». Le projet est accepté, plus de 10 millions d'euros – dont la moitié apportée par l'Europe – sont investis entre 2000 et 2002 pour élargir la voie, supprimer 27 radiers et ouvrages submersibles, rectifier plusieurs virages...

Côté cannes, côté ville

L'autre particularité du réseau départemental Nord est la forte proportion de voies situées en milieu très urbanisé, à Saint-Denis, ce qui rend les interventions plus complexes et plus coûteuses.

Les contraintes sont moins fortes pour les routes départementales de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, qui traversent pour l'essentiel des zones rurales et des champs de canne. L'urbanisation progressive de la micro-région Nord nécessite toutefois des aménagements. Un carrefour giratoire a ainsi été créé en 2016 à l'intersection des RD 61 et 62, à Sainte-Marie, pour fluidifier le trafic grandissant généré par le nouveau quartier de Beauséjour.

Vingt ans après sa création, l'UTR compte, comme à l'origine, une vingtaine de titulaires, épaulés par 18 agents contractuels ou sous contrats aidés. « Nous déployons des efforts permanents de formation à destination de ces derniers, notamment pour garantir leur sécurité lorsqu'ils interviennent sur le terrain », souligne Christian Tessier, l'actuel responsable de l'UTR Nord.



UTR OUEST

En septembre 1996, les équipes des futures UTR se constituent et les chefs des unités sont désignés. Gilles Play, technicien supérieur à la subdivision saint-pauloise de la DDE, est nommé à la tête de l'UTR Ouest. « Deux centres d'exploitation existaient à Trois-Bassins et Saint-Leu, relate-t-il, mais, comme dans l'Est, il manquait des locaux pour installer les bureaux de l'Unité, ainsi qu'un atelier, un magasin de stockage et un centre d'exploitation pour la secteur Saint-Paul-Le Port-La Possession ». Gilles Play se met en quête d'une solution et la trouve à Savanna, sur le site de l'ancienne usine sucrière. D'anciens locaux des Sucrieries de Bourbon étaient occupés par un bureau d'études qui devait les libérer à la fin de l'année. Ils étaient trop petits pour accueillir l'UTR, la construction d'un préfabriqué s'avéra nécessaire, dans la cour. A l'arrière, un atelier et un terrain répondaient aux autres besoins de l'Unité.

« L'envie de faire réussir le projet »

L'installation ne fut pas de tout repos. L'atelier était encombré par d'énormes pièces métalliques de l'ancienne usine, qu'il fallut évacuer. Et les bureaux ne furent finalement libérés que fin janvier 1997 ! « Pendant un mois, nous nous sommes serrés dans le préfabriqué, sans téléphone ni électricité la première semaine, se souvient Gilles Play. Mais tout le monde a supporté cet inconfort, sans se plaindre. Les liens se sont resserrés entre nous, chacun avait envie de faire réussir le projet. Ce fut le plus grand défi professionnel de ma carrière. Il s'agissait du premier transfert de compétence dans le domaine routier, nous étions dans l'inconnu. Nous avons un peu le sentiment d'être abandonnés par notre ancienne tutelle, nous devons penser à tout, comme si nous étions devenus une entreprise au sein de la fonction publique ».

L'UTR Ouest est dotée de 35 postes, mais 8 vont rester vacants pendant un certain temps. Les équipes vont être complétées progressivement, avec des agents titulaires du Département. Comme dans les autres Unités, des contrats aidés viendront les renforcer.



Suppression des points noirs

Avec 210 kilomètres de routes départementales, l'UTR Ouest gère le deuxième réseau de l'île, après celui du Sud. Alors que le trafic ne cessait de croître, les investissements avaient été concentrés sur les routes nationales et les points noirs étaient nombreux sur les RD. Plusieurs chantiers sont engagés pour supprimer des radiers submersibles, d'autant plus dangereux lors des épisodes cycloniques qu'ils se situaient sur des itinéraires très fréquentés des Hauts de l'Ouest. Des ponts sont construits pour franchir la ravine Bernica et la ravine Saint-Gilles, sur la RD 4, également sur la ravine Saint-Gilles, plus en amont, sur la RD 6.

Les équipes de l'UTR, aujourd'hui sous la responsabilité de Christian Lamy, doivent également composer avec les spécificités de l'Ouest, à la longue saison sèche qui génère d'importants dépôts de poussière sur les chaussées. Aux premières pluies, elles deviennent particulièrement glissantes, nécessitant des choix d'enrobés spécifiques.

UTR SUD

La création de l'UTR Sud s'est faite en bon ordre, dans la continuité des missions assurées par la subdivision Sud de la DDE. L'organisation déjà en place a facilité la répartition des moyens et le passage de flambeau sur le réseau départemental. La subdivision Sud de la DDE comptait deux centres d'opérations : Saint-Louis et Saint-Pierre. Les routes nationales sont allées à Saint-Pierre et les routes départementales à Saint-Louis où l'UTR Sud a pris ses quartiers. De même, l'UTR Sud a créé ses centres d'exploitations dans d'anciens centres d'intervention de la subdivision Sud de la DDE, au Tampon et à Saint-Joseph. Par la suite, l'UTR Sud s'installera aussi à Saint-Pierre, dans les anciens locaux de la Redetar.

De même pour les matériels : la répartition s'est effectuée sans difficulté car les deux centres d'opérations de Saint-Louis et Saint-Pierre disposaient chacun de matériels identiques. Le 1er janvier 1997, l'UTR Sud est entrée en service avec un personnel au complet. Les nouveaux agents titulaires du Département, une trentaine, sont venus travailler comme ils le faisaient tous les jours.

« Un 'divorce' en bonne intelligence »



Jean Chane Kaye Bone

283 kilomètres à gérer

Dirigée par Joël Bénard depuis 2010, l'UTR Sud compte 61 agents titulaires et 25 emplois aidés, ce qui en fait la plus importante en termes d'effectifs et de moyens, avec notamment le seul engin routier « point à temps automatique » du Département. Répartie entre les brigades de Saint-Louis, Saint-Pierre, Saint-Joseph et Cilaos, la zone de compétence de l'UTR Sud couvre en effet un



Quand fut lancé l'appel au volontariat pour intégrer l'UTR Sud, Jean Chane Kaye Bone était adjoint du chef de la DDE Sud. Il y vit l'occasion de se lancer un nouveau défi.

« C'est arrivé pour moi au bon moment. J'ai été l'un des premiers volontaires pour travailler au Département. Tout le monde a compris qu'il fallait réussir un 'divorce' en bonne intelligence. J'avoue qu'au début nous avions un peu de doute sur l'influence que des élus pourraient avoir sur nos missions. Nous avons vite été rassurés. Il n'y a jamais eu d'ingérence. J'ai réalisé l'organigramme de la nouvelle structure, défini les missions et calculé les moyens humains et techniques dont l'UTR avait besoin. La séparation nous a permis d'avoir une meilleure vision des besoins d'entretien du réseau départemental et nous avons très vite lancé un programme de réfection des routes en mauvais état. C'était un challenge et nous l'avons réussi ». Jean Chane Kaye Bone a dirigé l'Unité jusqu'en 2003.

tiers du réseau routier départemental, soit 283 km. Un réseau non seulement étendu, mais aux problématiques d'interventions très variées entre agglomérations, rase campagne et parties montagneuses. Ce qui explique que l'UTR Sud ait créé un bureau d'études interne, la cellule Travaux neufs. À l'actif de l'Unité sudiste, un réseau départemental entièrement refait sur toute sa longueur, dont plusieurs réalisations marquantes comme la route du Tévelave, celle de Petite-Île ou de Bras-de-Pontho.

UTR EST

Le 1er janvier 1997, l'UTR Est s'installe, non dans d'anciens locaux de la DDE, mais au bord de la route des Plaines, dans les bâtiments d'une ancienne école de La Confiance quasiment vides et dépourvus de tout équipement (ni ordinateur, ni téléphone). L'objectif était de trouver des locaux sur Saint-Benoît, commune géographiquement centrale sur la zone d'intervention Est. Sur le plan humain aussi, l'UTR part d'un pied neuf. Le responsable qui prend sa direction, Eric Boiteux, n'a pas d'expérience préalable dans le domaine des routes.

Le manque de moyens, alors que la saison cyclonique commence, conduit la DDE à envisager de retarder le démarrage

opérationnel de l'UTR. L'équipe refuse, prenant à cœur d'être à l'unisson des autres unités territoriales. En attendant l'installation d'une ligne téléphonique fixe, on communique par GSM. Sur le plan des travaux, l'équipe est opérationnelle dès le premier jour. L'UTR a récupéré une partie des matériels de la subdivision Est de la DDE, dont un « point à temps » pour le gravillonnage. Peu à peu, avec l'équipement des locaux, les choses rentrent dans l'ordre et l'UTR est prête quand elle affronte son premier défi majeur, les fortes pluies de 1998 qui dégradent fortement le réseau routier de Salazie.



Salazie sous surveillance

L'UTR Est, dirigée par Jean-Bernard Capélotar depuis 2012, compte 33 agents titulaires et 20 agents sous contrats aidés. Elle se déploie entre deux brigades (Saint-André et Bras-Panon), auxquelles s'ajoute le centre d'exploitation de Salazie, modernisé récemment. Le centre de Salazie sert à stocker du matériel et à l'accueil de personnels en cas de coupure de la route d'accès au cirque.

Une grande part du travail de l'UTR Est est en effet conditionnée par les intempéries. Dans la mémoire de cette UTR, la saison des pluies est synonyme de branle-bas de combat et Salazie y occupe une place particulière. Salazie ne possède que des routes départementales. Certaines interventions y ont été épiques, voire dangereuses, fortifiant l'esprit d'équipe pour rétablir coûte que coûte la circulation dans des conditions difficiles.

« Une super aventure humaine »

Arrivé à La Réunion en 1992, Eric Boiteux œuvrait à la cellule assainissement-prévention des inondations de la DDE quand fut lancé l'appel à candidature pour rejoindre les UTR. « Ce qui me poussait ? Le challenge de créer le service, dit-il. Les autres UTR avaient déjà des candidats qui étaient les adjoints des responsables de subdivisions, mais dans l'Est l'adjoint partait à la retraite. C'était un peu de la folie. Nous partions de zéro. Et c'était pour moi une opportunité de rester à La Réunion, que j'aimais beaucoup. Il y a tout de suite eu une bonne entente entre nous. Je suis resté à la direction de l'UTR Est pendant quinze ans. Ce fut une super aventure humaine, avec des gens qui se sont investis, qui aimaient leur travail. Tout n'a pas été facile, mais je n'ai eu que du bonheur là-bas ».



LE SERVICE DES ROUTES, D'HIER À AUJOURD'HUI

Le Service des Routes s'est véritablement constitué à partir de 1997. Il a été rattaché à la Direction des Infrastructures Départementales (DID) qui comprenait, outre le Service des Routes, le Service de l'Eau agricole.

A partir de 2004 le Service des Routes a été intégré dans une Direction remaniée en deux services thématiques : Routes et Transports (qui assurait la gestion des transports interurbains et des élèves et étudiants handicapés). Cette Direction, mise en place par Pierre Brun, a été légèrement adaptée par ses successeurs : Jean Jacques Fung en 2007 (appellation DDV, Direction des Déplacements et de la Voirie), puis Mylène Gonçalves en 2011 (DDTR, Direction des Déplacements Transports et Routes), puis Dimitri Stark en 2015 (DRT, Direction des Routes et des Transports).

Plusieurs responsables du Service des Routes qui ont succédé au « père fondateur » Jean-Paul Chuniaud : Philippe De Naeyer, Thierry Jamet (intérim entre 2007 et 2008), Dimitri Stark et depuis 2015, Thierry Varoquier (ex chef de l'UTR Ouest depuis 2006, devenu responsable des UTR en 2011).

Organisation du Service

Unité gestion des ouvrages d'art.

Responsable : Philippe Apché

Unité Conduite d'Opérations Routières.

Responsable : Franck Lafond

Unité Marchés publics, gestion administrative du Domaine Public Routier, foncier et sécurité routière.

Responsable : Gilles Play

Coordination des UTR : Yannick Fevre (travaux neufs et la problématique des falaises), Delphine Polladou (exploitation des routes et embellissements).

Moyens

- 300 agents
- Budget d'investissement annuel : 20 millions d'euros
- Budget de fonctionnement annuel : 5 millions d'euros
- 57 véhicules légers, 42 fourgons, 9 poids lourds, une nacelle négative, un point à temps automatique

Après avoir mis en synergie les compétences du Service des Routes avec celles du Service des Transports, par la mise en accessibilité des arrêts Car Jaune, la DRT est appelée à se recentrer sur les Routes Départementales à partir de juillet 2017, date à laquelle les agents du Service des Transports affectés à la gestion des Transports Interurbain rejoindront les effectifs du Conseil Régional, suite à la promulgation de la loi NOTRe du 07 août 2015.

Les récents renforts en personnel (Laurent Stacoffe, ingénieur projets, Jean Yves Koenig, spécialiste des Systèmes d'Information Géographique) témoignent d'une volonté d'accroître la qualité de service public et de se doter d'outils innovants permettant de répondre aux besoins d'amélioration, de sécurisation et de développement du réseau routier départemental dans toutes ses composantes, notamment esthétiques (embellissements d'accotements...).



La RD73 Grand'Anse

Organisation des UTR

Chaque UTR dispose d'une organisation type composée d'une cellule administrative et comptable, d'une cellule de gestion du Domaine Public Routier, d'une cellule d'études et de travaux neufs, d'une cellule logistique et de toute l'exploitation permettant d'assurer la surveillance, l'entretien courant et le suivi des travaux nécessaires au maintien du patrimoine routier, 24 heures sur 24, 365 jours par an...

Au cours des vingt dernières années, les Unités Territoriales Routières ont connu plusieurs évolutions significatives :

- patrouillage généralisé sur toutes les RD avec une fréquence basée sur le trafic ;
- professionnalisation par métier en scindant le suivi des travaux externalisés de l'exploitation ;
- mise en place d'une cellule dédiée à la gestion du Domaine Public routier et gestion du foncier ;
- gestion des stocks des magasins par informatique



Route de la Montagne

UN RÉSEAU EXPOSÉ AUX RISQUES NATURELS

Les Routes Départementales de La Réunion sont, à 58%, des routes de montagne. La combinaison du relief et d'un climat tropical humide parfois extrême génère une augmentation importante des risques de chutes de pierres, d'effondrement ou de glissement de terrain.

Les routes de Salazie, d'Îlet-à-Cordes, de La Montagne ou de Bérive y sont les plus exposées, et toutes celles qui traversent des ravines ou comportent des rampes sont concernées.

Le Service des Routes investit chaque année entre 700 000 et un million d'euros dans la sécurisation des secteurs les plus critiques, en installant des parades passives (barrières, écrans, gabions, par exemple, pour empêcher les pierres se décrochant d'une falaise d'arriver sur la chaussée) ou des parades actives (cloutage de blocs, terrassements, purges, par exemple, pour empêcher le déclenchement d'un événement.)

Lorsque de tels événements surviennent, une procédure de gestion est enclenchée. Elle commence par un constat visuel effectué par la brigade du secteur ou l'équipe d'astreinte de

l'UTR concerné. Lorsque la zone de départ de l'événement n'est pas visible de la route, une inspection hélicoptérée est nécessaire. « A partir de données historiques fournies par le BRGM, nous évaluons le risque résiduel, explique Yannick Fèvre, en charge de la problématique des falaises au Service des Routes. Les mesures adaptées sont prises pour débayer la route et rétablir la circulation au plus tôt, dans des conditions acceptables de sécurisation. Les principales mesures sont des purges et parfois, la mise en place d'écrans, dans le cadre d'un marché de travaux spéciaux. En attendant les travaux de sécurisation, des patrouilles d'observation peuvent également être organisées, tout comme la modification du mode de circulation (alternat, coupure de nuit...) pour limiter l'exposition des usagers ».

Le choix des mesures prises après un éboulis ou un glissement de terrain dépend de nombreux facteurs, dont l'existence d'un itinéraire de délestage. Raison pour laquelle la gestion de ces événements demande de l'expérience et une bonne connaissance du terrain.



*Chute de blocs sur
la RD 3 en 2015.*

Y. Faivre



B. Faivre



B. Bamba

*Effondrement sur la route de
Salazie en 2013.*



B. Bamba

UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL

Les 720 kilomètres des Routes Départementales réunionnaises traversent souvent des paysages somptueux et sont également des itinéraires touristiques. Dans certains cas, elles constituent aussi la seule voie d'accès à une zone habitée. Autant de raisons supplémentaires, pour le Service des Routes et les Unités Territoriales Routières, de garantir un niveau de service irréprochable et un niveau de sécurité optimal !



RD3 - RD36

Un lien entre deux rives



Le pont de l'Entre-Deux

L'ouvrage d'art le plus spectaculaire du réseau départemental est, sans conteste, le pont qui franchit le Bras de la Plaine. Financé par le Département, avec le soutien de l'Union européenne, il a été inauguré en 2002 après deux années de travaux. Sa construction a permis l'ouverture d'un nouvel accès, plus direct, au village de L'Entre-Deux. Il constitue une avancée supplémentaire dans l'aménagement des Hauts de La Réunion et la création progressive d'une route de ceinture sur les mi-pentes, entamée au XIXème siècle par le gouverneur Hubert Delisle.

Dessiné par l'architecte Alain Amadéo, l'arc d'acier et de béton relie les deux rives abruptes du Bras de la Plaine, avec une travée de 280 mètres. Une réflexion a été lancée sur une mise en valeur touristique du secteur, qui s'appuierait sur la présence majestueuse de l'ouvrage.



Route de Salazie



RD3 route Hubert-Delisle

UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL

Le patrimoine routier départemental

- 720 km de Routes Départementales, dont 420 sont situées en zone montagneuse
- 400 ouvrages d'art, dont un pont exceptionnel de 280 mètres de portée en une seule travée (pont sur le Bras de la Plaine)
- 4 tunnels hérités de l'ancien chemin de fer
- 182 radiers submersibles
- 3 500 murs de soutènement



Cilaos RD 240 - RD 241 - RD 242



Route de la Montagne



Route RD73 à Grand'anse

UTR

DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE

Christine Veilex

Comptable

Chaque Unité Territoriale Routière est dotée d'une cellule Comptabilité, en charge de la gestion courante du budget de fonctionnement, en lien avec la paire départementale : vérification de la disponibilité des crédits, saisie des bons de commandes et des ordres de service, liquidation des factures... « L'entretien de la voirie représente le principal poste de dépenses, explique Christine Veilex, comptable à l'UTR Ouest. Une Unité achète de l'enrobé, de la peinture, de l'absorbant... Pour les interventions en urgence, elle loue des tractopelles, des camions. Elle fait intervenir régulièrement des entreprises extérieures dans le cadre de marchés à bon de commande ».

L'entretien de la flotte de véhicules et la fourniture des tenues de protection des agents routiers font, pour leur part, l'objet d'un partenariat avec le syndicat mixte du Parc routier de La Réunion.

« Nous vérifions en permanence le respect de la nomenclature de la commande publique, souligne Christine Veilex. Depuis deux ans, la dématérialisation change nos habitudes de travail. Avant, chaque pièce devait être dupliquée en trois exemplaires, bientôt les fournisseurs enverront directement leurs factures dans notre système informatique ».

Claude Abdallah

Magasinier, responsable de logistique



Le magasinier a la responsabilité de la gestion des fournitures et matériels nécessaires aux missions de l'UTR. Il doit veiller à ce que tout l'équipement soit en bon état de fonctionnement. « Véhicules et matériels doivent être opérationnels 24 heures sur 24 », déclare Claude Abdallah, responsable du magasin de l'UTR-Est où sa fonction inclut également la gestion du parc automobile (neuf fourgons, un camion-grue et une dizaine de véhicules légers).



Titulaire d'un Bac G2, Christine Veilex est entrée au service des Routes dès 1994. Ce dernier se trouvait alors rue Charles-Gounod, à Saint-Denis. En septembre 1997, elle a rejoint, au poste de comptable, l'UTR Ouest qui venait d'être créé, à Savanna, avant de s'y voir confier la responsabilité du service en 2004.

« J'ai mis en place l'organisation du magasin par la gestion des matériels, des pièces détachées, des fournitures et des tenues. Étant mécanicien de formation, j'assure moi-même la petite maintenance mécanique et je supervise les réparations faites à l'extérieur ». Des espaces dédiés ont été organisés, un pour les panneaux et équipement de signalisation, un autre pour l'outillage et le stock de carburant, un troisième pour les pièces détachées et un quatrième pour les vêtements de sécurité. Des conditions de stockage plus modernes permettent aujourd'hui d'utiliser un logiciel de gestion du magasin pour gagner en rapidité dans le suivi des fournitures.

Claude Abdallah est aussi en charge de la sécurité du site de l'UTR.

Proche aujourd'hui de la retraite, il a débuté en 1975 comme mécanicien puis chef d'équipe mécanicien chez Peugeot avant de rejoindre l'Équipement en 1991 où il s'occupa de l'entretien du parc de véhicules, à Saint-Denis. Mis à la disposition du service des routes départementales, il a poursuivi sa carrière au sein de l'UTR Est à partir de 1997.

UTR

DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE

**Jean-Bernard Alphonsine, Pierre-Simon Hoarau,
Eric Vienne**

L'équipe du PATA



Nids de poule, fissures, faïençage : le « point à temps automatique » (PATA) répare les chaussées endommagées en épandant une émulsion de bitume sur des gravillons. Basé à la brigade de Saint-Pierre de l'UTR Sud, il est utilisé sur toutes les routes départementales de l'île, à raison d'une semaine par UTR.

Expedit Huet

Agent d'exploitation

L'agent d'exploitation est chargé des travaux d'entretien des chaussées et de leurs dépendances : nettoyage, fauchage, débroussaillage, etc. Il participe aussi aux travaux de confortement du réseau routier, pour mettre en place la signalisation et sécuriser la voirie en cas de circulation alternée. « C'est un domaine plus vaste qu'on l'imagine. Veiller à la propreté de la chaussée et de ses abords constitue la tâche de base quotidienne. C'est un travail polyvalent et d'équipe qui nécessite de l'organisation et de la rigueur, mais aussi de la souplesse au sein de l'équipe pour ne rien laisser échapper. Il est important de bien connaître son terrain » explique Expédit Huet, agent d'exploitation de l'UTR Est à Saint-Benoît. « Beaucoup de petites choses qui peuvent sembler anodines, mais qui font que les routes départementales sont plus sûres et agréables... ».

« Nous ramassons beaucoup de détritrus » relève Expédit Huet qui œuvre principalement sur la RD 54, la route de Bras-Canot. Il regrette l'indifférence de nombreux automobilistes à la propreté de la route. « Nous ne sommes jamais dans la routine. Il y a toujours quelque chose à faire. Ce travail, je le fais avec le cœur. Je sais qu'il est nécessaire et utile ».

Il mobilise une équipe de trois agents : Jean-Bernard Alphonsine, le responsable des opérations, et ses deux adjoints, Eric Vienne, en charge de l'approvisionnement en gravillons et émulsion, et Pierre-Simon Hoarau, en charge de la préparation du terrain.

« La machine emporte trois tonnes d'émulsions et vingt tonnes de gravier. Elle fonctionne avec une mire que je programme depuis la cabine. La machine travaille automatiquement quand j'avance. L'important est de bien faire concorder le gravillonnage et l'émulsion chauffée » explique Jean-Bernard Alphonsine. « Il existe d'autres PATA sur l'île, mais celui-ci est le seul qui travaille en marche avant » précise-t-il.

Les surfaces à traiter nécessitent d'être soigneusement nettoyées au préalable : c'est le rôle de Pierre-Simon Hoarau. La gestion des stocks de gravillons et d'émulsion pour l'approvisionnement du PATA est du ressort d'Eric Vienne. Spécialisé dans le bitumage, Jean-Bernard Alphonsine était agent de la DDE depuis 1982, lorsqu'il a rejoint l'UTR Sud en 1997. À l'arrivée du PATA en 2003, il en a pris la responsabilité. Entré à la DDE en tant qu'agent d'exploitation en 2001, Pierre-Simon Hoarau est passé à l'UTR Sud en 2008. Ancien contrat aidé, Eric Vienne, recruté à l'UTR Sud en 1998, a d'abord été affecté à Saint-Joseph avant de rejoindre l'équipe du PATA en 2012.



Entré en 1978 à la DDE, Expédit Huet a d'abord travaillé au laboratoire technique de l'Équipement à Saint-Denis, puis au centre d'exploitation de Gillot. Souhaitant se rapprocher de son domicile, à Sainte-Rose, il choisit d'intégrer l'UTR Est en 1997.

UTR

DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE

Expédit Lebreton

Agent patrouilleur

L'agent patrouilleur est l'œil du service. Une branche tombée sur la chaussée, une végétation gênante, un panneau de signalisation abîmé, etc. : attentif à toute anomalie sur le réseau routier et ses dépendances, l'agent patrouilleur informe sur les dégradations qu'il constate et les incidents sur lesquels il intervient. Il contrôle aussi les permissions administratives des entreprises travaillant sur les routes départementales. Il veille en particulier au respect de la signalisation des chantiers et des règles de sécurité pour les ouvriers. « Ce métier demande une bonne connaissance du terrain. Nous avons de quatre à sept routes départementales à parcourir dans la journée », précise Expédit Lebreton, agent patrouilleur de l'UTR Sud depuis juillet 2015.

Une patrouille ne s'effectue jamais seule. Elle associe le responsable de la patrouille et un adjoint. « Nous avons besoin du double regard qu'un patrouilleur seul au volant ne pourrait avoir. » Mais l'agent patrouilleur est aussi en contact avec les riverains. Il examine sur place les demandes de permission d'accès à la voirie pour réaliser des travaux. Il rassemble chaque jour ses observations et ses constats dans une fiche de renseignements.

Ayant passé le concours pour devenir agent d'exploitation, Expédit Lebreton est entré à la DDE en 2002. Mis à la disposition des équipes en charge de l'entretien des routes départementales,



il intègre l'UTR Ouest, brigade de Trois-Bassins, avant de rejoindre l'UTR Sud pour se rapprocher de son domicile.

Jean-Michel Beauval

Gestionnaire du Domaine Public Routier



Dans chaque UTR, le gestionnaire du Domaine Public Routier est l'interlocuteur privilégié des concessionnaires de réseaux (eau potable, eaux usées, électricité, téléphone, fibre optique) et des riverains des routes départementales.

« Nous veillons à la pérennité du domaine public, la chaussée et ses abords, explique Jean-Michel Beauval, gestionnaire du DPR à l'UTR Ouest. Nous accordons les autorisations de travaux aux concessionnaires. S'il y a une incidence sur la circulation, nous prenons un arrêté afin d'assurer la sécurité des usagers ». Le gestionnaire travaille en étroite collaboration avec les brigades, chargées de constater tout désordre éventuel après des travaux : les tranchées doivent être correctement rebouchées afin de garantir le niveau de service de la route !

Il réceptionne et traite, comme au titre des instructions de permis de construire et de lotir, les nombreuses sollicitations émanant des riverains souhaitant créer un accès à la route, construire un mur de clôture ou de soutènement. Il répond également aux demandes de plan d'alignement formulées par les géomètres, ou les notaires lors de la vente d'un terrain bordant une RD...

« De même, nous instruisons la partie technique des demandes d'occupation temporaire du bord de route formulées par les forains, pour prévenir tout danger », poursuit Jean-Michel Beauval, gestionnaire du Domaine Public Routier depuis la création de cette fonction à l'UTR Ouest, en 2008. « Je fais mon métier avec passion ! », dit-il. Il avait intégré l'Unité de Savanna dès sa mise en place, début 1997, après avoir travaillé au service foncier du Département.

UTR DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE

Jean-Pierre Fontaine



Responsable d'étude de travaux

Réparations de chaussée, aménagements urbains (trottoirs, passages pour personnes à mobilité réduite), construction de

Marie-Sergine Laurestant

Secrétaire polyvalente

Dans chaque UTR, l'accueil physique et téléphonique, ainsi que le traitement du courrier, sont assurés par des secrétaires polyvalentes qui réceptionnent les demandes très variées du public, des entreprises et des partenaires institutionnels. Un riverain, une association d'usagers peut demander une intervention d'entretien ou de réparation, pour boucher un nid de poule, remplacer une plaque d'égout, ou un aménagement de sécurité (pose d'un panneau, d'un ralentisseur...).

Les secrétaires ont également à traiter les échanges de courrier concernant les demandes de plan d'alignement, les autorisations de chantier sur le domaine public routier ou les travaux neufs (aménagement d'un giratoire, modification d'un tracé...).

En charge de cette fonction à l'UTR Nord, Marie-Sergine Laurestant a également une activité de gestion des ressources humaines. « Je traite les dossiers d'arrêt de travail, de demandes de congés annuels et de RTT, précise-t-elle. Mais aussi les demandes de formation au CNFPT, les renouvellements de contrats, les astreintes... »

giratoires, réfections de chaussée, travaux de VRD... Telles sont les missions confiées à la cellule d'études et travaux de l'UTR Sud, chargée d'étudier les investissements d'importance sur le réseau départemental et d'en assurer le suivi de réalisation.

La cellule « Travaux neufs » a été créée en 2013 et placée sous la direction de Jean-Pierre Fontaine. Elle mobilise les compétences d'un dessinateur de plans et d'un technicien surveillant d'opérations. « Notre rôle est de définir et de chiffrer les travaux nécessaires à partir du diagnostic des besoins d'aménagement. Par exemple, une de nos priorités constantes est la sécurisation des abords des écoles. Nous gérons la préparation des chantiers au plan technique, administratif et financier. Nous pilotons les travaux effectués par les entreprises externes et nous assurons la surveillance des chantiers. Tout se fait sous notre contrôle. Sur les gros chantiers, nous passons tous les jours. Sur les petits chantiers, deux fois par semaine ». La cellule Travaux neufs de l'UTR Sud a piloté 34 opérations en 2016.

Ancien agent de l'Équipement, Jean-Pierre Fontaine a rejoint l'UTR Sud en 2002 après avoir œuvré à l'UTR Ouest comme chef de la brigade de Saint-Leu. Dans le Sud, il prend d'abord la responsabilité de la brigade de Saint-Joseph. En 2013, il est affecté à la cellule Travaux neufs nouvellement créée à Saint-Pierre, en tant que responsable et chargé d'opérations.



Marie-Sergine Laurestant s'est vue proposer un poste à l'UTR Nord après avoir postulé au Département, en 2013. Titulaire d'un diplôme d'administration économique et sociale et d'une licence en sciences de l'éducation, elle avait une première expérience professionnelle de chargée de clientèle dans le secteur commercial. « Je ne connaissais rien aux routes, j'ai tout appris sur le tas », dit-elle.

UTR

DES HOMMES, DES SAVOIR-FAIRE

Thierry Grondin



Chef d'exploitation

Au sein d'une UTR, le chef d'exploitation est le responsable opérationnel des activités quotidiennes. Il organise le travail des

brigades qui interviennent sur le terrain, pour les travaux effectués en régie ou en accompagnement des prestataires extérieurs (balayage automatique, curage des caniveaux, entretien des dépendances...).

Le chef d'exploitation élabore les plannings hebdomadaires, en collaboration avec les chefs de brigade et le responsable des travaux neufs, et assume les nombreuses tâches administratives liées à la gestion des effectifs. « Mais il nous faut également gérer les aléas et les urgences, explique Thierry Grondin, qui occupe cette fonction depuis 2008 à l'UTR Est. Dans notre secteur, près de 70% de nos interventions concernent les RD du cirque de Salazie. En cas de chute de pierres, nous appliquons un protocole très précis, qui commence par une inspection du rempart. Quatre agents sont toujours d'astreinte, de 16h00 à 7h00 le lendemain matin. Quand nous sommes appelés en urgence, sur la route de Salazie de nuit, nous ne savons pas trop ce que nous allons y trouver ! ».

Thierry Grondin, 47 ans, est titulaire d'un BTS Travaux Publics. Il est entré au Département en 1995, en charge de la gestion des transports scolaires dans l'Est. En 1999, il rejoint l'UTR où il est nommé responsable du bureau d'études.

Yoland Clain

Dessinateur-projeteur

Dans une UTR, c'est l'homme des plans et des photomontages, qui fournit les documents graphiques indispensables à tout projet d'aménagement. « En même temps que nous les créons, nous estimons les surfaces et les linéaires afin d'évaluer le coût d'un projet, explique Yoland Clain, le dessinateur-projeteur de l'UTR Ouest. Pour les travaux neufs, un logiciel de conception nous permet également de réaliser les profils, qui indiquent les besoins du chantier en déblais et en remblais ». Il arrive aussi au dessinateur-projeteur de quitter son poste de travail et de se rendre sur le terrain, pour vérifier de visu certains détails.

Les moyens informatiques ont pris une place grandissante dans le métier, au point de faire oublier les planches à dessin, les calques, les Rotring, les crayons et les gommes ! Les relevés topographiques fournis par les géomètres sont repris par un logiciel de dessin assisté par ordinateur, les plans sortent d'imprimantes grand format. « Nous nous sommes adaptés progressivement à ces évolutions », se rappelle Yoland Clain, qui a pris ses fonctions à l'UTR Ouest en 2008, après une première partie de carrière en métropole. Je suis un ancien de la DDE,



où je suis rentré sur concours national après avoir obtenu un BAC E qui m'avait donné quelques connaissances en dessin. J'ai d'abord été affecté dans l'Eure, puis en Savoie, puis en Corse. La décentralisation nous a progressivement obligés à la reconversion, mais j'aimais la route. J'ai donc postulé au Département, dans mon île. »

PERSPECTIVES

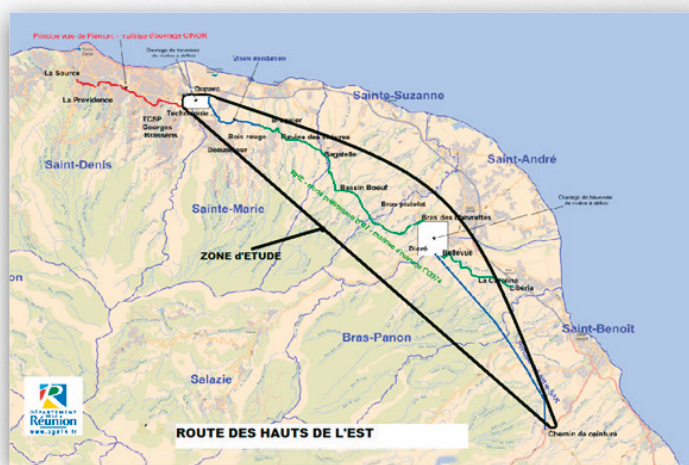
Une route pour les Hauts de l'Est

Le premier comité de pilotage du projet de route dans les Hauts de l'Est s'est tenu le 12 avril 2017 au Conseil Départemental, à Saint-Denis. Des études seront prochainement lancées en vue de définir son tracé, entre la rivière des Pluies et la RN 3 à Saint-Benoît. Le choix de l'itinéraire sera effectif fin 2018, après une large concertation avec la population, les différentes instances agricoles et environnementales, ainsi que les municipalités et intercommunalités concernées.

Le projet, piloté par Laurent Stacoffe, pourrait aboutir d'ici la fin de la prochaine décennie. Le rêve du gouverneur Hubert Delisle deviendra alors – quasiment – réalité : il sera possible de faire le tour de La Réunion par les Hauts, hormis au niveau du Grand-Brûlé exposé aux coulées volcaniques.

La création d'un axe routier à mi-hauteur dans l'Est figurait déjà dans la première version du Schéma d'Aménagement Régional. Les premières études étaient restées partielles, ne traitant pas, notamment, du franchissement de la rivière des Pluies et de la rivière du Mât. Leurs conclusions exigent d'être entièrement réactualisées pour tenir compte des évolutions de l'urbanisation sur les mi-pentes et des flux de déplacement. Les routes départementales de l'Est sont ainsi devenues des axes de rabattement vers les quatre voies de la RN2, totalement saturées à certaines heures aux portes de Saint-Denis et Saint-Benoît. Dans un premier temps, trois variantes d'itinéraires vont être identifiées, dans un fuseau situé entre 200 et 400 m d'altitude.

Ce grand projet structurant ne créera pas seulement une voie de substitution à la RN 2. L'axe à deux voies, long d'une quarantaine de kilomètres, contribuera au rééquilibrage du territoire en désenclavant les écarts de l'Est et en favorisant la création de nouveaux quartiers sur ses abords. La future route des Hauts de l'Est favorisera également la reconquête des friches agricoles, en synergie avec le projet MEREN (Mobilisation de nouvelles ressources en Eau pour les Régions Est et Nord), également porté par le Département. De même, il ouvrira de nouvelles perspectives au secteur de l'écotourisme.



Liaison RD 2-RD 4 : livraison en 2018



Pont sur la ravine La Plaine (Saint-Paul).

Le projet de liaison entre ces deux routes départementales des Hauts de Saint-Paul, piloté par Franck Lafond, est le chantier le plus important du moment sur le réseau. Le pont en construction

sur la ravine La Plaine, permettra de relier la RD 2 et la RD 4.

La RD 4 représente l'unique desserte routière des pentes de Bois-de-Nèfles. Elle dessert notamment le lycée Saint-Paul IV et traverse l'agglomération de Savanna, où des problèmes de sécurité routière et des encombrements sont régulièrement constatés. La RD 2 dessert quant à elle une zone encore faiblement urbanisée, où l'on trouve notamment le lycée agricole et l'Etablissement de Santé Mentale de La Réunion. La RD 4 se connecte au réseau routier national par l'échangeur de Savanna, souvent saturé, la RD 2 par l'échangeur de Cambaie, sous-utilisé.

En créant une liaison attractive entre les deux routes départementales au niveau de la Plaine-Saint-Paul, le projet vise donc à améliorer la sécurité routière sur la RD 4 et à créer un maillage routier permettant une répartition plus équilibrée du trafic entre les Hauts et la RN 1.

La livraison du pont est annoncée pour la mi-2018. Sa construction a été précédée par un réaménagement de la RD 2 existante et la création d'un kilomètre de voie nouvelle, livrés en août 2015, au niveau du lycée agricole.

PERSPECTIVES



Chantier d'embellissement à Mille-Roches

Chantiers d'embellissement

Le Service des Routes du Département s'est doté en 2016 d'une cellule dédiée à l'embellissement des abords de voirie, placée sous la responsabilité de Delphine Polladou, épaulée par Marie-Hélène Robore. La démarche avait été engagée un an plus tôt à l'UTR Nord, avec la mise en place d'une équipe chargée de l'entretien du sentier paysager bordant la route de La Montagne au niveau de La Redoute. Cette équipe avait poursuivi ses interventions en réalisant plusieurs aménagements d'agrément dans les rampes de la RD 41, ainsi qu'aux abords du kiosque à vocation économique de la RD 49, à Bois-de-Nèfles (Saint-Denis). Elle est d'autre part intervenue sur l'embellissement du nouveau giratoire de Villèle (RD 6) et aménagera prochainement celui de la RD 62.

La cellule embellissement lui a succédé et, en réponse aux besoins croissants, une deuxième équipe a été constituée pour intervenir sur le réseau de l'UTR Est. Des réalisations ont déjà été livrées ou sont en cours sur la RD 48 à Mille-Roches, sur la RD 46 à Bras-des-Chevrettes. Le projet phare de cette équipe est l'aménagement de l'allée Royale du Parc du Colosse, en lien étroit avec la filière Bois de goyavier.

Nouveau règlement de voirie

Un nouveau règlement de voirie est en cours d'adoption par le Conseil Départemental. Ce document dresse la liste de toutes les dispositions qui s'appliquent aux routes départementales, pour assurer la circulation dans les meilleures conditions et préserver le patrimoine routier. Il reprend un certain nombre de règles nationales, complétées par des dispositions liées aux choix de la Collectivité. Le Département a par exemple décidé d'intervenir financièrement, aux côtés des communes, dans la construction des trottoirs au bord des RD.

Le précédent règlement de voirie datait de 2000. Son actualisation était rendue nécessaire par les évolutions des réglementations, notamment celle liée aux réseaux, mais aussi des conditions de circulation et des enjeux pour l'avenir.

Le nouveau texte instaurera une nouvelle classification des routes, réparties en 4 catégories, au lieu de 3, en fonction du trafic qu'elles supportent : plus de 10 000 véhicules/jour, entre 4 000 et 10 000, entre 1 000 et 4 000, moins de 1 000.



Chantier d'embellissement à la Montagne





UNITÉS TERRITORIALES ROUTIÈRES



DÉPARTEMENT DE LA RÉUNION



DÉPARTEMENT
DE LA
Réunion