

AMELIORER ENCORE LES INFRASTRUCTURES ET PARTICIPER A L'AMENAGEMENT DURABLE DE NOTRE TERRITOIRE

Pour bien vivre son territoire, et pour que celui-ci soit économiquement performant, il faut pouvoir bénéficier d'infrastructures et d'équipements de qualité interconnectés aux réseaux nationaux et internationaux. Le Conseil général entend favoriser les déplacements de ses habitants en travaillant sur la mobilité de demain, et améliorer leur cadre de vie en proposant des équipements de proximité toujours plus performants. Il s'attachera ainsi à rationaliser ses infrastructures au regard des préoccupations sociétales de plus en plus prégnantes en matière de développement durable. Les efforts porteront également sur les équipements de proximité, tels les collèges, les casernes de sapeurs-pompiers ou encore les équipements culturels et sportifs, dans un souci de développement équitable et durable de l'ensemble des territoires, tant urbains que ruraux car ils fonctionnent en complémentarité.

Pour produire pleinement leurs effets sur l'aménagement du territoire, ces équipements devront être raccordés à des infrastructures nationales de haut niveau. Tel n'est pas le cas actuellement des routes nationales (contournement de Besançon lacunaire, absence de contournement de Pontarlier) ou du réseau ferroviaire (branche sud et 2^{ème} tranche de la branche est du TGV Rhin-Rhône). Cette exigence légitime d'une mise à niveau s'exprimera dans le contexte du décroisement des financements ayant présidé au transfert aux Départements des routes nationales d'intérêt local (140 km de routes transférées au Conseil général, soit une fois et demi le linéaire de la RN 57 restant propriété de l'Etat dans le Doubs) : il appartient à l'Etat d'assumer la charge des infrastructures routières nationales et ferroviaires.

FACILITER LA MOBILITE DES DOUBIENS EN MAILLANT LE TERRITOIRE D'INFRASTRUCTURES ET D'EQUIPEMENTS PERFORMANTS

La prise en compte des enjeux de développement durable est une évidence à l'heure où nos pratiques de mobilité changent.

Dans le cadre d'une approche globale de la mobilité, l'intervention du Conseil général se fera à deux niveaux :

- en interne :
 - assurer la maintenance du patrimoine routier,
 - améliorer nos infrastructures routières afin d'accompagner l'aménagement durable de notre territoire,
 - poursuivre la montée en puissance des transports voyageurs,
 - développer les modes doux.

- en externe :
 - en lien avec les autres Autorités Organisatrices de Transport (AOT), coordonner les différents modes de transport (ex. lignes transport voyageurs et LGV),
 - en lien avec les communes, programmer des interventions sur le domaine public de manière efficiente,
 - en lien avec les communautés de communes, développer le transport à la demande sur leur territoire.

Afin de créer un lieu d'échanges et d'observation des évolutions des mobilités et pour évaluer et orienter les politiques publiques, une conférence annuelle sur la mobilité sera organisée avec les autres AOT, collectivités territoriales, EPCI, les partenaires et les usagers.

A29 - Assurer la maintenance et la gestion de notre patrimoine routier, dans les conditions les plus efficaces

A29.O1 - Maintien des niveaux de service de maintenance et d'exploitation actuels

Le réseau routier du Doubs s'inscrit dans une géographie contrainte (relief, géologie, hydrographie) et subit les atteintes d'un climat souvent rigoureux (gel, neige). De ce fait, la maintenance de ce patrimoine (de 3 727 km) constitue un enjeu majeur de conservation, mais également de sécurité, voire de confort, et les usagers sont particulièrement sensibles aux conditions d'exploitation, éléments également déterminants pour le fonctionnement de l'économie.

Si l'action soutenue ces dernières années a permis de remettre à niveau certains éléments (ouvrages d'art, signalisation verticale, dispositifs de retenue), et même d'atteindre un niveau de service élevé pour certaines politiques (viabilité hivernale, signalisation horizontale, aménagements paysagers), il convient de se préoccuper d'autres composantes pour lesquelles l'effort devra être soutenu dans la durée : chaussées, assainissement.

Dans le contexte entourant ces programmes, la forte évolution des niveaux de prix ces dernières années, notamment liée à la hausse des coûts des matières premières (avec cependant un tassement depuis fin 2008) et le déficit de concurrence dans certaines branches d'activité des travaux publics représentent des facteurs pénalisants.

Bien connaître le patrimoine routier ainsi que l'usage qui en est fait et revoir son organisation constituent des préalables ; la migration du Système d'Information Routière (SIR) vers un Système d'Information Géographique (SIG) plus performant et reliant les différentes politiques a été entreprise dans ce sens et l'adaptation du plan de comptage des trafics doit permettre de mieux observer, et même anticiper, les évolutions.

L'aboutissement du travail engagé sur la hiérarchisation du réseau doit par ailleurs concourir à répartir les interventions de façon efficace et à impulser, en lien avec les communes et les grandes agglomérations des opérations de transfert de domanialité, en vue d'obtenir une meilleure adéquation entre le niveau de gestionnaire et la fonctionnalité de certaines voies.

Maintenir les niveaux de service et d'exploitation actuels implique ensuite de :

- poursuivre les efforts entrepris dans les domaines des ouvrages d'art (enjeu patrimonial fort) ou des équipements, en intégrant les évolutions à venir, par exemple du schéma directeur de signalisation directionnelle et touristique, ainsi que des voies d'optimisation possibles (marquage, paysager),
- mettre à profit les évolutions technologiques ou méthodologiques intervenant dans le service hivernal,
- renforcer l'action pour l'assainissement et les chaussées, dans le sens d'une intervention plutôt préventive que curative, en diversifiant les techniques mises en œuvre, dans un objectif de développement durable et d'indépendance par rapport aux produits pétroliers, ainsi qu'en rééquilibrant la répartition en et hors agglomération.

Une telle politique aura en outre le bénéfice de limiter les charges d'entretien courant qui pèsent sur le budget de fonctionnement.

Une différenciation par catégories de routes, en cohérence avec les enjeux respectifs, sera appliquée sur la base de la hiérarchisation adaptée. En outre, un recentrage de l'enveloppe cantonale au profit de la maintenance et des traitements ponctuels de sécurité permettra de revenir aux objectifs premiers de ce programme tout en limitant les dépenses induites sur les programmes généraux.

A29.O2 - Gestion annualisée des opérations concomitantes

Les opérations concomitantes sur le réseau départemental, par lesquelles le Conseil général accompagne les aménagements d'initiative locale sur le domaine routier départemental, sont un vecteur important d'aménagement du cadre de vie. Afin de développer une meilleure lisibilité, tant globale que territoriale, de leur programmation, la gestion en sera annuelle. Les décisions seront prises sur la base de dossiers déposés au plus tard à l'automne précédant l'année de réalisation souhaitée. Cela permettra d'une part de garantir une hiérarchisation sereine des interventions et une programmation optimum des crédits, et d'autre part de favoriser l'accompagnement en amont des communes ou EPCI par les Services Territoriaux d'Aménagement (STA) du Conseil général pour le montage technique des projets.

A29.O3 – Programmation routière territorialisée

La modernisation du réseau départemental de desserte locale (presque 2000 km) relève d'enveloppes réparties par canton au prorata du linéaire. Ces enveloppes ont un effet de levier parfois très important sur les autres crédits routiers (maintenance). Pour autant, leur échelle d'intervention peut parfois limiter l'action publique qu'elles supportent.

Afin de dynamiser ce dispositif, son périmètre et sa gestion évolueront à partir des axes suivants :

- la programmation routière territorialisée se fera sur les mêmes périmètres que ceux des dotations territoriales actuelles,
- le réseau départemental concerné sera l'ensemble du réseau départemental de desserte, regroupant le réseau de desserte locale et le réseau de desserte économique (environ 2 600 km),
- l'enveloppe financière dédiée à cette programmation routière territorialisée sera donc ajustée et n'aura aucun effet sur les autres crédits routiers,
- l'élaboration de stratégies pluriannuelles et de mobilisation de ces crédits dédiés se fera avec le vice-président aux infrastructures et les conseillers généraux concernés, et sera soumise à une décision de la commission organique et de l'Assemblée départementale.

L'année 2010 servira à élaborer et préciser les modalités de mise en œuvre de cette programmation routière territorialisée.

A29.O4 - Développement de méthodes de maintenance responsables et durables de nos routes

Cette démarche doit s'alimenter d'un esprit de partenariat tant à l'échelle nationale que locale et de l'ambition d'engager des actions volontaires ainsi que d'infléchir nos pratiques.

Pour le premier point, l'échange d'expérience au sein de réseaux professionnels constitués nationalement (notamment Association des Départements de France (ADF), Association des Directeurs des Services Techniques Départementaux (ADSTD)), ainsi qu'avec les acteurs locaux (notamment les collectivités et autres maîtres d'ouvrages avec lesquels le Conseil général est en relation) doit favoriser la mutualisation des expériences, l'intégration des contraintes de chacun et la poursuite d'innovations.

La déclinaison locale de la convention de partenariat volontaire signée le 25 mars 2009 entre le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), l'ADF et les organismes professionnels de la route et des travaux publics dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, implique le partage d'objectifs entre les donneurs d'ordre publics, les concepteurs et les entreprises de Travaux Publics (TP) dans le sens de préserver les ressources naturelles et la biodiversité et de limiter le réchauffement climatique, en cohérence avec le concept de « route de demain ».

Les axes d'intervention dans le domaine des routes sont à ce titre la limitation de l'usage de matériaux d'apport et de la production de déchets sur les chantiers (recyclage à favoriser) ainsi que la réduction de la consommation énergétique et de l'émission de gaz à effet de serre.

En complément, la protection des salariés par l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité doit être recherchée.

Ces mesures doivent évidemment s'appliquer également aux interventions effectuées en régie par les services du Conseil général.

Pour encadrer la démarche en vue de favoriser l'émergence d'une culture partagée, l'utilisation de critères dans la dévolution de la commande publique, l'application de grilles d'analyse au choix de nos interventions, ou encore l'approche globale des problématiques touchant à l'espace public départemental sont autant de modalités à approfondir.

Pour ce qui concerne les actions directes sur les programmes de maintenance ou d'exploitation au sens large, certaines initiatives sont à poursuivre ou à généraliser : utilisation de la bouillie de sel pour le service hivernal, extension à l'ensemble des abords routiers du fauchage différencié.

Le domaine de la maîtrise et de la traçabilité des déchets de chantier est encore insuffisamment pris en compte, que ce soit dans les travaux menés en régie ou dans les prestations externalisées. L'accent sera porté sur cet enjeu.

Les techniques alternatives à l'enrobé traditionnel pour la maintenance des chaussées doivent se développer suite aux premières expérimentations menées en 2009 ; elles permettront d'une part de limiter l'impact sur l'environnement naturel et humain (grave-émulsion, retraitement sur place, enrobé basse température), d'autre part d'augmenter la pérennité de notre patrimoine (enduits superficiels) ou encore de diversifier les matières premières employées (grave hydraulique).

Enfin, l'optimisation du dispositif hivernal pourrait être obtenue par la mise en place d'un système électronique automatisé de recueil de données météorologiques, qui permettra d'assister les intervenants pour le déclenchement des interventions au plus juste, et d'un système d'information en temps réel des usagers sur l'état des routes et l'avancement des interventions.

A29.O5 - Sensibilisation des communes aux techniques routières durables

Afin que les méthodes responsables et durables que le Conseil général développera pour son propre compte ne profitent pas qu'aux seules routes départementales, un partage d'expérience sera systématisé. Les communes et EPCI seront informés des démarches entreprises et des résultats atteints. Les services du Conseil général appuieront techniquement les collectivités qui souhaiteront transposer ces démarches pour leurs propres besoins, notamment à l'échelle communautaire.

A29.O6 - Amélioration de l'information du public

L'information du public sera améliorée. Cela se fera en mettant directement à sa disposition sur le réseau Internet et en direct les informations utiles sur l'état des routes, en hiver comme lors d'évènements imprévus. En complément, la relation sur le sujet avec la presse, notamment les radios, sera formalisée et professionnalisée.

A29.O7 - Poursuite de l'optimisation de l'organisation interne

Le transfert des personnels de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), accueillis au sein de la Direction des Routes et Infrastructures (DRI) le 1^{er} avril 2007, est une réussite. L'optimisation de l'organisation routière du Conseil général, nécessaire pour continuer à répondre aux enjeux, a depuis commencé : ajustement de l'organisation des services centraux de la direction des routes et des infrastructures (DRI) du Conseil général, renforcement de son action territoriale, formalisation d'une logique de projet dans son organigramme.

Cette optimisation a vocation à se poursuivre selon plusieurs axes :

- la consolidation du dispositif de réponse aux urgences, qui se fera en lien avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), en s'appuyant sur le centre de traitement de l'alerte du SDIS,
- l'accueil du Parc départemental, dont la date dépend du calendrier législatif, se fera au plus tôt le 1^{er} janvier 2010, ce qui est le souhait exprimé par le Conseil général, sinon un an plus tard. Le parc sera accueilli comme une entité de la DRI, en conservant ses activités traditionnelles de location et d'entretien de matériel d'une part, et de travaux routiers, (signalisation horizontale et glissières), d'autre part. Ses trois implantations à Pontarlier, Besançon et Montbéliard seront conservées, et son dimensionnement correspondra aux seuls travaux à exécuter pour le compte du Conseil général. La culture de suivi comptable et analytique du parc sera non seulement préservée mais progressivement diffusée à l'ensemble des équipes de travaux en régie des STA,
- au sein des STA, un ajustement de l'articulation entre les filières « aménagement » et « exploitation » sera recherché, afin de s'adapter aux nouveaux contextes. Le savoir-faire de ces filières « aménagement » pourra s'exprimer dans l'appui et l'expertise déconcentrés, tant auprès de la filière « exploitation » que des collectivités territoriales ou EPCI,
- à plus long terme, les enjeux évoluant, l'adéquation de l'outil territorial de travaux en régie dont la disposition et le dimensionnement sont issus de l'histoire de la DDE, devra être vérifiée.

Objectifs à atteindre à court terme (2010-2012) : optimiser la gestion actuelle en préparant l'avenir

- Poursuivre le développement de techniques alternatives d'entretien et de maintenance et adapter les pratiques (généraliser le fauchage différencié (2010), généraliser l'usage de la bouillie de sel en traitement hivernal, traçabilité des déchets de chantiers...) dans le cadre de l'élaboration du cahier des charges « routes de demain »
- Adapter les outils et l'organisation
 - Passer du SIR (système d'informations routières) à un SIG (système d'informations géographiques)
 - Adapter le plan de comptage du trafic
 - Consolider le dispositif de réponse aux urgences
 - Accueillir le parc de la DDE

- Densifier la participation aux réseaux professionnels nationaux sur les techniques routières durables
- Améliorer l'information du public sur l'état des routes
- Redéfinir la hiérarchisation du réseau routier départemental
- Mettre à jour le schéma directeur de signalisation directionnelle et touristique
- Adapter le mode de gestion des opérations concomitantes et améliorer la coordination
- Elaborer des programmations routières territorialisées (2010)
- Mettre en œuvre des programmations routières territorialisées (2011)
- Décliner localement la convention de partenariat avec les professionnels et la mettre en œuvre

Objectifs à atteindre à moyen terme (jusqu'à 2014) : consolider l'orientation vers la « route de demain »

- Initier les transferts de domanialité issus de la nouvelle hiérarchisation du réseau
- Renforcer l'action préventive pour l'assainissement des chaussées
- Généraliser le développement de techniques alternatives d'entretien et de maintenance
- Poursuivre la mise en œuvre du partenariat avec les professionnels
- Généraliser dans les équipes « régie » la comptabilité du parc
- Systématiser la traçabilité des déchets de chantiers
- Mettre en place un système spécifique de météorologie routière
- Sensibiliser les EPCI et communes aux techniques durables
- Ajuster l'articulation entre les filières « aménagement » et « exploitation » des STA
- Expérimenter, dans quelques domaines, un cahier des charges des « routes de demain »
- Mettre en place un dispositif d'évaluation du service rendu

Objectifs à atteindre à long terme (jusqu'à 2017) : un réseau départemental totalement « route de demain »

- Achever les transferts de domanialité issus de la nouvelle hiérarchisation du réseau
- Au vu des expériences acquises, formaliser un cahier des charges « route de demain » consolidant l'ensemble des progrès réalisés, et l'appliquer à l'ensemble de l'activité de maintenance
- Vérifier l'adéquation de l'organisation « régie »

Repères pour une évaluation

- Exemples d'indicateurs de suivi
 - Répartition des consommations de crédits de fonctionnement et d'investissement par type de travaux de maintenance
 - Coûts des différentes prestations (marchés)
- Exemples d'indicateurs de résultat
 - Evolution de la répartition des consommations de crédits de fonctionnement par type de travaux de maintenance par rapport à la situation 2009
 - Pourcentage de mise en œuvre de techniques innovantes (en terme environnemental ou de coût) par rapport à la situation 2009