

## ***A30 - Améliorer nos infrastructures routières afin d'accompagner l'aménagement durable de notre territoire***

### **A30.O1 - Analyser les infrastructures routières nouvelles selon un cahier des charges « route de demain » intégrant notamment le développement des transports collectifs, des modes doux et la performance environnementale**

Le réseau routier départemental répond largement aux besoins de la population du Doubs, comme à ceux de l'économie. La maintenance de ce patrimoine - qui intègre les investissements de mise à niveau - et l'optimisation de la gestion et de l'exploitation de celui-ci sont donc les priorités.

En complément, des investissements d'amélioration du réseau doivent cependant s'envisager pour accompagner le développement du territoire, dans une perspective d'aménagement durable.

L'expression de tels besoins s'analysera selon un cahier des charges « route de demain ». Alimenté par une implication plus dense dans les réseaux nationaux de réflexion sur les techniques et sur la mobilité, l'exercice permettra de vérifier si une route nouvelle est bien la réponse appropriée. Des aménagements ponctuels, des mises à niveau, des améliorations de la desserte en transport en commun, ou encore l'intégration combinée des différents modes constituent en effet autant d'alternatives, particulièrement en milieu urbain ou à son approche. A cet égard, le développement du vélo comme mode de transport constituera une orientation forte du Conseil général.

### **A30.O2 - Favoriser le développement de techniques responsables et durables pour la construction de nos routes (type d'enrobé, grave émulsion, retraitement en place, suivi des fraisats...)**

Lorsqu'une route nouvelle est effectivement nécessaire, elle sera réalisée en limitant la consommation de l'espace et en dimensionnant les ouvrages au plus près. Bien évidemment, les techniques et expériences développées pour la maintenance responsable et durable, telles qu'elles relèveront de la charte à décliner localement avec les professions du BTP (cf. supra) seront dans ce cas également mobilisées.

Ces investissements, tout comme ceux de maintenance et d'exploitation, feront l'objet d'une programmation pluriannuelle qui permettra de donner une lisibilité indispensable compte tenu de la durée des études et des procédures, rarement inférieure à trois ou quatre ans. Les révisions régulières de ce plan seront l'occasion de vérifier la pertinence des opérations envisagées, à la lumière des possibles évolutions de contexte.

#### ***Objectifs à atteindre à court terme (2010-2012) : préparer la « route de demain »***

- Densifier la participation aux réseaux de réflexion sur la mobilité
- Elaborer le plan pluriannuel des routes pour 2010
- Elaborer le cahier des charges « route de demain » et l'expérimenter sur les opérations retenues au titre du plan pluriannuel des routes
- Réaliser des premiers travaux d'amélioration de l'accès à la gare Besançon–Franche-Comté (RD1)

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

- Mettre en service le projet complet de la RD 1
- Réévaluer régulièrement le plan pluriannuel des routes et les projets qui le composent
- Systématiser le cahier des charges « route de demain » à toutes les analyses de besoins

**Objectif à atteindre à long terme (jusqu'à 2017) : la « route de demain »**

- Lancer les opérations inscrites au plan pluriannuel des routes 2010 et 2014 pour lesquelles le cahier des charges « route de demain » aura conclu à la nécessité d'une telle réponse

**Repères pour une évaluation**

- Exemples d'indicateurs de suivi (pour chacune des orientations)
  - Engagement réel du Conseil général par rapport aux engagements pris dans le CPER 2000-2006 et l'avenant
  - Respect de la programmation
- Exemples d'indicateurs de résultat (pour chacune des orientations)
  - Mise en œuvre du plan pluriannuel des routes / plan initial
  - Respect du cahier des charges « route de demain » pour les opérations réalisées

**A31 - Améliorer le maillage du réseau de transports interurbains et sécuriser les services de transport**

**A31.O1 - Assurer, avec les autres collectivités organisatrices de transport, une desserte équitable du département**

Le schéma départemental des transports interurbains de 2009 prévoit, en complément des transports urbains relevant de la compétence des agglomérations :

- la création d'une armature de lignes régulières articulant de manière complémentaire des lignes départementales avec les lignes régionales (Transport Express Régional (TER), Livéo) entre Besançon, Pontarlier et Montbéliard. Afin d'amorcer un véritable développement de ces lignes dès leur mise en service, il conviendra de mettre en place des dispositifs d'accompagnement et de suivi des deux nouvelles délégations de service public pour les lignes de Besançon-Pontarlier et de Pontarlier-Montbéliard en complémentarité avec les réseaux de transports des autres AOT et d'adapter les lignes à l'ouverture des gares LGV,
- la mise en place de lignes régulières sur réservation après expérimentation dans un premier temps de trois lignes (Rougemont-Besançon via Baume les Dames, Mouthé-Pontarlier, Quingey-Besançon) afin d'aboutir à la création d'une dizaine de lignes de ce type,
- la généralisation des Transports A la Demande (TAD) délégués aux structures locales, dont les communautés de communes, afin de couvrir l'ensemble du territoire départemental d'une offre de transport.