



Département du Doubs

Politique routière



Novembre 2016



www.doubs.fr

ÉDITO



Elles sont essentielles pour notre mobilité, indispensables au développement économique et touristique, fondamentales pour l'attractivité de notre territoire.

Les routes du Doubs participent à la qualité de nos vies quotidiennes.

Le Département est en charge des liens routiers entre les territoires, ruraux et urbains. C'est un cœur de métier, depuis très longtemps.

Les routes dans le Doubs représentent plus de 3 700 kilomètres. Elles sont exposées aux escarpements de terrains, à l'usure du temps, à la rigueur du climat : neige, canicules, pluies diluviennes qui parfois hélas les emportent.

Chaque jour, les services du Département sont confrontés à des défis. Notre objectif ne change pas : faire de tout déplacement un plaisir et de la sécurité une exigence absolue.

Le projet de mandat jusqu'en 2021, C@P25, consacre la politique d'investissement sur les routes, dans toute la mesure des nouvelles difficultés budgétaires, nées d'une modification à la baisse des dotations de l'État.

Nous investirons pour les infrastructures routières d'ici 2021, un volume budgétaire compris entre 121 et 127 millions d'euros. Pour avoir un ordre de grandeur, c'est le prix de 8 collèges.

Par ailleurs, notre politique routière C@P25 repose sur :

- une approche pluriannuelle des travaux
- l'adaptation de notre niveau de service aux nouveaux besoins
- la recherche de mutualisation avec les autres collectivités
- l'expérimentation de solutions innovantes pour inventer la route de demain, où le numérique sera dominant
- une place importante réservée au développement des « modes doux » (vélo, etc).

J'ai souhaité ce document le plus complet possible.

Il vise à vous donner une vision détaillée de la politique routière que les 38 Conseillers départementaux du Doubs ont à cœur de mener à bien.

Bonne lecture
Cordialement

Christine Bouquin
Présidente du Département du Doubs

SOMMAIRE

1 / Objectifs généraux	4
2 / Organisation du réseau routier départemental	4
3 / Cadre général et planification des interventions	6
4 / Politique patrimoniale	7
4.1 / Chaussées	7
4.2 / Dépendances	9
4.2.a / Accotements	9
4.2.b / Assainissement	10
4.2.c / Talus	11
4.2.d / Plantations	12
4.2.e / Service à l'utilisateur	13
4.3 / Ouvrages d'art	14
4.4 / Signalisation et équipements	15
4.4.a / Signalisation horizontale	15
4.4.b / Signalisation verticale	16
4.4.c / Dispositifs de retenue	17
4.4.d / Autres équipements	19
4.5 / Aménagements de capacité	19
5 / Politique d'exploitation et de gestion	21
5.1 / Viabilité générale	21
5.2 / Viabilité hivernale	23
5.3 / Information des usagers	25
5.4 / Gestion du domaine public	26
6 / Politique modes doux	27
7 / Politiques transversales et partenariales	29
7.1 / Interventions en agglomération	29
7.2 / Sécurité routière	31
7.3 / Développement durable	33
7.4 / Interventions sur les autres routes (routes nationales, voies communales)	34
8 / Tableaux de synthèse	36
8.1 / Tableau récapitulatif des caractéristiques et des interventions par catégories de routes	36
8.2 / Tableau récapitulatif de la répartition des charges en et hors agglomération	39
9 / Liste des principaux documents de référence	45

1 Objectifs généraux

Le Département du Doubs s'est fixé cinq objectifs fondant son intervention dans le domaine des routes et des modes doux :

- Offrir de bonnes conditions de circulation et de sécurité aux usagers. A cette fin, le Département veille à la qualité et à l'équipement de ses infrastructures, il met en œuvre des plans d'exploitation adaptés, ainsi que des actions visant à limiter le risque routier.
- Assurer la pérennité du patrimoine routier. A cette fin, le Département porte un effort soutenu à l'entretien et à la maintenance de chacun des éléments qui composent ce patrimoine.
- Améliorer les infrastructures existantes en les sécurisant davantage. A cette fin, le Département planifie et met en œuvre des travaux sur les sites à enjeu, avec la participation d'autres financeurs lorsque cela se justifie.
- Agir en synergie avec les autres acteurs de l'aménagement routier. A cette fin, le Département apporte son appui technique aux autres maîtres d'ouvrage, ainsi que son appui financier aux

communes et EPCI qui réalisent certains travaux intéressant les routes départementales en secteur urbain ; pour les investissements sur les infrastructures de l'Etat, le principe du décroisement des financements est appliqué. Le Département favorise la mutualisation des interventions avec le bloc communal, en particulier celles concernant le réseau de desserte.

- Contribuer au développement d'une mobilité durable, aux côtés des communes, intercommunalités et de l'État. À cette fin, le Département veille à ne pas encourager l'accroissement de la circulation automobile, soutient l'usage des modes doux, accompagne les progrès technologiques par des démarches d'innovation et d'ouverture de ses données, développe l'écoute des usagers de ses infrastructures, organise ses activités afin d'en limiter les impacts sur l'environnement naturel et humain.

Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'un objectif de la politique routière, l'intervention du Département dans ce domaine concourt à soutenir l'activité des entreprises de travaux publics, cet enjeu économique faisant partie des préoccupations du maître d'ouvrage départemental.

2 Organisation du réseau routier départemental

Le réseau routier départemental comporte 3711 km de voirie, dont 20 % sont situés à l'intérieur des agglomérations, au sens du code de la route. S'y ajoutent 160 km de voies vertes gérées par le Département : Eurovéloroute, chemin du train entre Bonnevaux-le-Prieuré et Maisières-Notre-Dame, voie verte Pontarlier-Gilly.

Les routes départementales sont situées sur le domaine public ; les voies vertes sont généralement situées sur des parcelles privées du Département ou relèvent d'une superposition d'affectation, s'agissant des sections de l'Eurovéloroute empruntant le domaine public fluvial.

Le réseau routier départemental a été constitué au fil du temps, avec la construction de nouvelles routes, l'intégration de certaines routes anciennement nationales ou communales, ou *a contrario* le transfert dans le domaine national ou le domaine communal d'anciennes routes départementales.

Il permet un maillage du territoire en complémentarité avec les routes relevant des autres gestionnaires et de ce fait, n'a pas vocation à intégrer de voie supplémentaire. En particulier, la fonctionnalité que peut assurer une voie communale (par exemple pour relier deux communes, pour desservir tel ou tel pôle, pour écouler un volume impor-

tant de circulation, pour permettre la circulation de certaines catégories de transports) ne saurait justifier son intégration dans le réseau départemental.

Le réseau routier départemental est hiérarchisé : les routes sont dorénavant réparties en trois catégories selon les fonctionnalités qu'elles remplissent et l'intervention du Département est modulée d'après ce classement :

- Le réseau primaire compte 488 km de routes ; il s'agit d'itinéraires principaux assurant des fonctions de transit interdépartementales ou internationales avec la Suisse. Il comprend les axes assurant la continuité des liaisons nationales, y compris à l'intérieur du département.

- Le réseau secondaire compte 607 km de routes ; il s'agit d'itinéraires secondaires complétant le maillage du territoire, c'est-à-dire permettant d'une part, de relier les villes du département entre elles avec celles des territoires voisins et d'autre part, de s'approcher de chaque point du territoire.

- Le réseau de desserte compte 2616 km de routes ; il comprend les autres routes départementales permettant l'accès aux secteurs urbanisés, ainsi qu'aux pôles économiques et touristiques. Un réseau dit complémentaire a été identifié parmi le réseau de desserte pour distinguer les voies ne présentant pas d'intérêt départemental et qui devraient de ce fait plutôt relever du domaine communal ; il s'agit de nombreuses sections de routes établissant des accès multiples à un même lieu ou des voies parallèles à un autre itinéraire ou encore des antennes aux fonctions très locales. Constitué de courts tronçons, le réseau complémentaire représente au total 585 km.

Des niveaux de service élevés sont assignés aux réseaux primaire et secondaire qui constituent le réseau départemental structurant. Le réseau départemental structurant complète ainsi le réseau national pour former l'armature viaire sur laquelle la circulation est permise dans les meilleures conditions possibles.

Le réseau de desserte intervient quant à lui en complémentarité avec la voirie communale et privée pour relier chaque point du territoire au réseau structurant. Il bénéficie de niveaux de service réduits, voire très réduits pour ce qui concerne le réseau complémentaire, adaptés aux fonctions locales assurées par les routes qu'il comporte.

La répartition des routes parmi ces catégories s'établit à partir du précédent classement de 1997, en intégrant les évolutions survenues depuis lors :

- Intégration des RNIL* dans le réseau structurant.

**RNIL : routes nationales d'intérêt local transférées par l'Etat au Département en 2005 et 2006*

- Autres transferts de domanialité ayant modifié le périmètre du réseau départemental.

- Changements de fonctionnalité de certaines routes induits par l'ouverture de nouvelles infrastructures.

- Schémas routiers définis pour les grandes agglomérations.

- Nouvelles modalités d'intervention ne justifiant plus la distinction entre les routes de desserte économique et les routes de desserte locale.

Ce classement pourra être adapté en fonction des évolutions qui interviennent au fil du temps.

Une cartographie et un inventaire permettent de présenter le réseau routier départemental et sa hiérarchisation ; l'inventaire indique pour chaque section élémentaire de route et de voie verte : la dénomination, la catégorie, la délimitation (carrefour, agglomération), les PR* origine et fin, la longueur, le nombre de voies, les éventuelles dispositions cyclables (bandes cyclables, itinéraire partagé), la situation en ou hors agglomération au sens du code de la route, le canton, l'origine historique (RNIL, VC reclassée, construction récente).

** PR : point de repère, c'est-à-dire abscisse permettant de localiser un point d'une route donnée*

3 Cadre général et planification des interventions

Au titre de sa compétence routière, le Département prend en charge les opérations à finalité routière réalisées dans l'emprise du domaine public départemental : travaux d'entretien et d'amélioration, ainsi que mesures d'exploitation destinées à la circulation routière, actes de gestion de ce domaine.

En outre, le Département prend en charge certains aménagements pour les modes doux selon les orientations du schéma d'infrastructures cyclables et de voies vertes.

Dans les secteurs urbanisés, ces charges sont partagées entre le Département et les communes ou EPCI selon les compétences respectives des différentes collectivités ; les communes ou EPCI peuvent bénéficier d'aides du Département pour celles de leur ressort (notamment afférentes à la sécurité en agglomération ou à la commodité de passage).

Pour les opérations qui présentent un intérêt supra-départemental ou local très marqué, des participations (de l'Union européenne, de la Région, des collectivités locales, d'autres organismes concernés) sont envisagées, le plan de financement entre le Département et les autres contributeurs étant à définir au cas par cas.

La planification des opérations est effectuée selon différents processus, dans le respect du cadre budgétaire :

- D'une façon générale, les besoins sont détectés au fil du temps par les STA*, services présents sur le terrain et en contact avec les élus locaux et les autres partenaires, ainsi qu'avec les usagers.

* STA : services territoriaux d'aménagement

- Les interventions d'entretien courant et d'exploitation sont définies par les plans d'ensemble, lorsqu'ils existent, ou sinon par les STA eux-mêmes.

- Les autres travaux, notamment de maintenance et d'amélioration, font l'objet d'un dossier de prise en considération (DPC), validé par l'exécutif départemental, qui statue ainsi sur la réponse à apporter à un besoin identifié : choix de la solution, financement.

- Pour les opérations de maintenance des chaussées du réseau structurant, ainsi que pour celles de maintenance des ouvrages d'art, un programme triennal est établi.

- Pour certains secteurs ou itinéraires à enjeu, ainsi que pour le programme cyclable, des études d'ensemble ont été conduites pour préciser le parti d'aménagement et les travaux que le Département pouvait envisager ; les opérations sont programmées en tenant compte de ces schémas directeurs.

- La programmation des opérations de sécurisation est guidée par des audits de sécurité indépendants réalisés sur les sections du réseau routier où l'accidentologie est anormalement élevée.

- Le programme des investissements routiers du mandat (PIRM) met en perspective les investissements de la collectivité pour la durée du mandat.

- Pour les opérations d'une certaine importance, demandant des phases préparatoires longues, le programme d'études routières (PER) permet de planifier les études, les procédures administratives et les acquisitions foncières en amont de la programmation des travaux. Ce document permet également de disposer d'une visibilité sur les opérations relevant d'autres maîtres d'ouvrage et que le Département peut accompagner, ainsi que sur les projets envisageables à très long terme dont la faisabilité doit être préservée dans les documents d'urbanisme.

- Les travaux de maintenance des chaussées, d'amélioration et de sécurisation des routes de desserte sont programmés chaque année en lien avec les Conseillers départementaux de chaque territoire, dans le cadre de la programmation routière territorialisée pour le réseau de desserte (PRT).

- Les opérations partenariales de sécurité en agglomération (OPSA), par lesquelles le Département accompagne les communes ou EPCI pour les aménagements de sécurité qu'ils initient à l'intérieur des agglomérations, font l'objet d'une programmation annuelle sur la base des dossiers présentés par les communes ou EPCI avant le 31 octobre de l'année précédente.

Une place est laissée à l'expérimentation et à l'innovation dans les programmes de travaux du Département, afin de favoriser l'émergence de nouveaux procédés et de susciter l'initiative des opérateurs économiques à cet effet.

4 Politique patrimoniale

4.1 » Chaussées

■ Contexte et enjeux :

Les chaussées des routes départementales sont revêtues et comportent généralement deux voies de circulation. Il existe sur quelques dizaines de kilomètres des sections aménagées à 3, 4 ou 2x2 voies, ainsi que des sections urbaines comportant une ou plusieurs voies.

Constituée de différentes couches, la chaussée a, d'une part, une fonction structurelle (interface avec le sol support, résistance à la charge) et, d'autre part, une fonction de roulement (adhérence, confort). La couche de surface assure en outre l'étanchéité, en empêchant l'eau de pénétrer dans les sous-couches.

L'épaisseur et la largeur des chaussées sont très variables : l'épaisseur selon la portance du sol, les matériaux constitutifs et le trafic à supporter, la largeur selon les fonctions routières et cyclables assurées et selon l'environnement dans lequel la route s'inscrit (topographie, occupation urbaine).

Tant pour ce qui concerne les couches structurales que pour la couche de roulement, les chaussées se dégradent sous l'effet du trafic, en particulier des poids lourds, des éléments naturels (humidité, température, mouvement des sols), de leur utilisation par les réseaux souterrains, notamment en milieu urbain, du vieillissement des matériaux qui les constituent.

Si dans le Doubs les chaussées ne sont pas soumises à d'importants flux de circulation de transit, elles sont exposées à une géographie contraignante, du fait du climat et de la géologie.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les chaussées se définit d'après les objectifs suivants :

- Préserver un état de surface (adhérence, profil en travers, déformation) permettant d'optimiser la sécurité de la circulation, en tenant compte des vitesses pratiquées.
- Prévenir la dégradation des chaussées, notam-

ment en améliorant leur étanchéité.

- Maintenir les chaussées en état, notamment en renouvelant les couches dégradées.
- Adapter la structure des chaussées à la circulation supportée.
- Recourir à des techniques durables, dans le respect des impératifs techniques et économiques.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

L'intervention du Département sur les chaussées se limite en principe à l'emprise des voies de circulation ; les parties revêtues adjacentes (zones de stationnement, trottoirs, cheminements, aménagements de sécurité...) répondent à des usages urbains et relèvent de l'intervention des communes ou des EPCI.

Dès leur détection par les services, les dégradations des chaussées pouvant compromettre la sécurité des usagers sont dûment signalées et leur réparation est programmée dans les meilleurs délais possibles, pouvant toutefois être tributaires de contraintes climatiques ou d'approvisionnement en matériaux.

Les opérations d'entretien courant comprennent le bouchage des trous et les réparations localisées et sont mises en œuvre au fil du temps.

Les opérations de maintenance comprennent l'amélioration de l'étanchéité, la reprise du profil, les renforcements structurels, le renouvellement de la couche de roulement ; elles sont programmées, avec une approche pluriannuelle pour le réseau structurant (programme triennal).

Les opérations conduisant à modifier la géométrie de la chaussée (élargissement, modification du tracé ou du profil en long) relèvent, quant à elles, des travaux d'amélioration, traités par ailleurs (aménagement de capacité).

Les conditions d'intervention des tiers, notamment pour le passage des réseaux souterrains, sont fixées par le règlement départemental de voirie.

Les interventions du Département sont définies selon les règles de l'art, en recherchant la solution la plus efficiente, c'est-à-dire offrant le meilleur compromis entre le coût et l'efficacité, en regard des enjeux en présence. Dans ce cadre, des actions préventives peuvent être envisagées.

Les matériaux en place sont généralement conservés, sauf lorsqu'ils sont rendus impropres à leur destination du fait de leur état de dégradation ou lorsque le niveau altimétrique de la chaussée doit impérativement être maintenu, notamment en agglomération. Des opérations de purge ou de rabotage précèdent alors la mise en œuvre des nouveaux matériaux.

L'état de surface des chaussées est adapté selon les fonctionnalités et l'environnement de chaque route. Un niveau de confort est visé plus élevé pour le réseau structurant que pour le réseau de desserte, le réseau complémentaire ne bénéficiant quant à lui que d'un niveau de service minimal, avec des interventions se limitant en principe à l'entretien courant.

Le choix de la couche de roulement est effectué en privilégiant les enduits superficiels, lorsque cela est judicieux, notamment au regard du trafic. Toutefois, à l'intérieur même des agglomérations, lorsque l'enduit superficiel est inadapté aux contraintes des riverains (risque de nuisance sonore ou de projection de gravillons sur les façades), l'enrobé ou l'enrobé coulé à froid est retenu. Les enrobés à haute performance acoustique sont réservés aux secteurs urbains où cet enjeu est le plus prégnant ; il s'agit de ceux identifiés dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Les techniques durables, consistant notamment à recycler des matériaux issus des anciennes chaussées et à réduire les températures de fabrication, sont employées, sous réserves qu'elles soient compatibles avec les impératifs techniques et économiques.

Les travaux sur les chaussées sont coordonnés avec ceux concernant les accotements (remise à niveau) et le marquage.

Une attention particulière est portée vis-à-vis de la présence possible de composés toxiques (amiante, HAP) dans les chaussées en place et les dispositions nécessaires à cet égard sont prises lors de la préparation et de la réalisation des travaux. Compte tenu des contraintes qu'elle impose, la présence avérée d'amiante peut conduire à modifier la nature des travaux, voire à ajourner une opération.

Lorsque des tiers interviennent sur les chaussées départementales, il leur incombe de mettre en œuvre les opérations de détection de ces composés et de prendre les mesures appropriées si leur présence est avérée ; ces obligations sont précisées dans les permissions de voirie devant être délivrées par le Département préalablement à toute intervention de ce type.

4.2 » Dépendances

4.2.a » Accotements

■ Contexte et enjeux :

Les accotements ont une largeur variable, parfois contrainte par la topographie, et peuvent être stabilisés ou meubles, revêtus ou enherbés.

Ils assurent différentes fonctions : évacuation de l'eau de pluie, dégagement de visibilité, zone de rattrapage ou d'arrêt pour les véhicules, cheminement des piétons.

Les accotements enherbés constituent des réservoirs de biodiversité pour la faune et la flore présentes aux abords des routes.

En milieu urbain, ils peuvent être remplacés par des trottoirs ou des cheminements aménagés, qui sont alors construits et gérés par les communes.

Des interventions régulières sont nécessaires sur les accotements du fait de l'érosion liée à l'écoulement de l'eau, des déformations pouvant être occasionnées par le passage des véhicules, du développement de la végétation, du dépôt de déchets.

Cette dernière problématique s'est accrue ces dernières années avec la multiplication des dépôts d'ordures sur le domaine public, que l'on peut notamment relier à l'instauration de la redevance incitative pour l'enlèvement des déchets.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les accotements de ses routes se définit d'après les objectifs suivants :

- Permettre aux accotements d'assurer leur fonction de sécurisation de la circulation, en offrant de bonnes conditions de visibilité et en permettant les manœuvres de récupération.
- Permettre aux accotements de jouer leur rôle en faveur de la préservation des chaussées, grâce à de bonnes conditions d'évacuation des eaux de pluie.
- Maîtriser la végétation en respectant son intérêt pour la faune et pour la flore et en faisant en sorte qu'elle ne masque pas la visibilité des usagers.
- Maîtriser la propreté.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Dans le cadre de l'entretien courant ou d'opérations de maintenance programmées en coordination avec les travaux de chaussée ou d'assainissement, des interventions de terrassement (dérasement, nivellement, éventuellement saignées) sont effectuées sur les accotements pour maintenir leur profil et leur état de surface.

La création ou l'élargissement des accotements relèvent des travaux d'amélioration, traités par ailleurs (aménagements de capacité).

Le Département n'assure le fauchage des accotements qu'en dehors des agglomérations, celui à l'intérieur des agglomérations incombant aux communes.

La végétation est traitée selon le principe du fauchage différencié favorable à la biodiversité, tel que défini dans le plan d'intervention fauchage (PIF) : avec une hauteur de coupe relevée au-dessus de 10 cm, le nombre de passes annuelles est limité à une ou deux passes de sécurité sur une largeur réduite au cours du printemps et de l'été et à une passe d'entretien à la fin de l'été ou à l'automne. La largeur de coupe des passes de sécurité est augmentée dans les zones sinueuses et aux abords des carrefours pour dégager la visibilité. L'herbe coupée n'est pas ramassée.

Toute utilisation de produit phytosanitaire est proscrite.

Des dispositions particulières sont prises pour éviter la propagation des plantes invasives (notamment renouée du Japon et ambroisie).

Il est procédé régulièrement à l'enlèvement des déchets déposés sur les accotements, dans le cadre de tournées de ramassage ; des actions de sensibilisation sont conduites afin de limiter les dépôts d'ordures.

4.2.b » Assainissement

■ Contexte et enjeux :

Les dispositifs d'assainissement routier comprennent divers éléments : fossés, drains, canalisations raccordées à des ouvrages de collecte (bordures, caniveaux, grilles avaloirs), aqueducs et ponceaux, descentes de talus, bassins, ouvrages de traitement.

Ils sont adaptés en fonction de la configuration des lieux et de l'importance des routes.

Ils concourent au drainage de la chaussée pour éviter que l'eau ne pénètre dans sa structure, ainsi qu'à l'épuration et à l'évacuation des eaux de pluies vers des exutoires naturels, conformément aux dispositions réglementaires régissant l'écoulement des eaux (servitude d'écoulement des eaux imposant au propriétaire du fond inférieur de recevoir les eaux s'écoulant naturellement des fonds supérieurs, sans que l'action de l'homme n'y ait contribué).

Les dispositifs d'assainissement se dégradent du fait du colmatage occasionné par le dépôt de matériaux et du fait du vieillissement des ouvrages en béton.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les dispositifs d'assainissement se définit d'après les objectifs suivants :

- Favoriser l'évacuation des eaux de surface de la chaussée en les empêchant de s'infiltrer dans la structure de celle-ci.
- Acheminer l'eau vers les exutoires naturels en préservant l'environnement de toute pollution maîtrisable.
- Equiper les dispositifs d'assainissement afin qu'ils ne constituent pas un facteur de danger pour l'utilisateur de la route.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Dans le cadre de l'entretien courant ou d'opérations de maintenance programmées, éventuellement en coordination avec des travaux de chaussée, des interventions de terrassement (curage, reprofilage) sont effectuées pour reconstituer le fil d'eau des fossés et pour maintenir la capacité des bassins.

Les ouvrages en béton sont, partiellement ou totalement, remplacés lorsque leur intégrité est compromise.

Les aqueducs sont équipés de têtes inclinées sécurisées, les équipements manquants étant progressivement complétés.

De nouveaux dispositifs peuvent être créés, lorsque la chaussée est mal assainie, s'il y a lieu de rendre conforme un exutoire vers le milieu naturel ou lorsqu'ils découlent de prescriptions liées aux périmètres de protection des captages d'eau potable, afin d'éviter toute pollution de ces derniers.

Dans les secteurs où l'on observe des déplacements massifs de batraciens de part et d'autre de la route, des dispositions particulières peuvent être prises pour éviter que ces animaux ne transitent sur la chaussée, par exemple en équipant les fossés d'ouvrages spécifiques ou de filets.

À l'intérieur des agglomérations, les dispositifs d'assainissement relèvent des communes ou des EPCI, tant pour ce qui concerne leur construction que pour ce qui concerne leur entretien.

4.2.c » Talus

■ Contexte et enjeux :

Les talus, situés en aval ou en amont de la plate-forme routière, ont des hauteurs et des pentes très variables et fonction du relief dans lequel la route s'inscrit. Ils peuvent être rocheux ou végétalisés et être équipés d'ouvrages de protection (drainage, ancrages, filets, pièges à cailloux).

Les talus sont issus de la construction ou de l'élargissement de la route et n'assurent pas ensuite de fonction particulière.

Exposés à des mouvements de sol (éboulements, glissements de terrain), à des venues d'eau et au développement de la végétation, les talus demandent néanmoins un entretien régulier, ainsi que des interventions confortatives.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les talus se définit d'après les objectifs suivants :

- Préserver la sécurité des usagers vis-à-vis du risque d'effondrement des talus.
- Préserver l'intégrité de la plate-forme routière en veillant à la stabilité des talus.
- Maîtriser la végétation, en respectant son intérêt pour la biodiversité.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

La végétation des talus est entretenue annuellement, selon les modalités du plan d'intervention fauchage (PIF) : une passe d'entretien est effectuée à partir de la fin de l'été, généralement sur une largeur de 2,50 m pour les talus en aval de la route et de 4,50 m sur les talus en amont, au-delà si nécessaire.

Les mêmes précautions que pour le fauchage des accotements sont prises pour préserver la biodiversité, limiter la pollution chimique et éviter la propagation des espèces invasives.

Le fauchage des talus à l'intérieur des agglomérations incombe aux communes et non au Département.

Les matériaux déposés dans les ouvrages de protection existants sont évacués régulièrement, de façon à permettre à ces ouvrages d'assurer leur fonction de retenue.

Tout comme les ouvrages d'art, les ouvrages de protection des talus font l'objet de réparations, voire d'une remise à neuf, lorsque leur état le nécessite.

Le Département intervient sur les désordres apparaissant sur les talus qui font partie de son domaine ; il peut également décider d'intervenir en dehors de son domaine sur des fonds voisins affectés de désordres pouvant compromettre la sécurité de la circulation sur une route départementale, et ce dans le cas de talus ou de falaises très abruptes et non accessibles, que le propriétaire n'est donc pas en mesure d'exploiter.

Dès leur détection par les services, les désordres sur les talus susceptibles de porter atteinte à la sécurité des usagers sont dûment signalés et la circulation peut être interrompue si la situation le nécessite.

La réparation du désordre intervient généralement après expertise géologique, étude et programmation de travaux confortatifs ou d'ouvrages de protection. Les délais de ces phases préalables sont variables, en fonction de la complexité du problème et ils peuvent être longs. Des mesures d'exploitation adaptées sont mises en place en conséquence.

Lorsqu'un itinéraire alternatif ou que la mesure d'exploitation mise en place permet de rétablir dans des conditions acceptables, les fonctions d'une route du réseau de desserte affectée par un mouvement de terrain, la réparation n'est pas prioritaire et sera programmée selon les disponibilités budgétaires. Si la réparation du désordre représente un coût disproportionné par rapport à l'usage d'une route aux fonctions très locales, il peut être décidé de fermer définitivement cette voie à la circulation.

4.2.d » Plantations

■ Contexte et enjeux :

Des arbres d'alignement ou des massifs arbustifs de différentes espèces ont été plantés sur les dépendances de certains tronçons routiers : talus, accotements, îlots, terre-pleins centraux.

Si les alignements d'arbres ont généralement été plantés dans des temps anciens où cette pratique était courante le long des voies de communication, les massifs végétalisés sont plus récents et ont été mis en place au cours des dernières décennies, lors d'aménagements routiers ou à des fins sécuritaires.

Les plantations contribuent à la lisibilité du tracé de la voie, à l'esthétique des abords routiers et peuvent être employées pour influencer sur le comportement des usagers, par exemple en marquant l'entrée des agglomérations ou en créant un « effet de paroi ».

Le développement de cette végétation, ainsi que le vieillissement des arbres demandent des interventions régulières pour préserver la qualité paysagère et la sécurité des usagers. La propagation de maladies ou de parasites peut par ailleurs mettre en péril le patrimoine arboré, la population de frênes, très présents le long des routes, étant notamment menacée par un champignon pathogène (*chalara fraxinea*).

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les plantations se définit d'après les objectifs suivants :

- Préserver la sécurité des usagers en organisant judicieusement les plantations et en prévenant les chutes d'arbres ou de branches sur la chaussée.
- Maîtriser la végétation en préservant la qualité paysagère.
- Limiter les charges d'entretien en prenant des mesures permettant de contenir le développement et la prolifération des végétaux.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Les arbres d'alignement font l'objet d'un plan de gestion ; selon les enjeux identifiés, des opérations d'élagage, voire d'abattage, sont programmées et mises en œuvre le long des itinéraires.

Les massifs végétalisés sont régulièrement entretenus (nettoyage, taille des végétaux) et des opérations de restructuration peuvent être envisagées pour réduire les charges d'entretien.

Le Département limite la plantation de nouveaux végétaux ; néanmoins, dans certains secteurs particuliers où cela se justifie, soit par un enjeu paysager, soit par un enjeu de lisibilité de la route, la reconstitution d'alignements d'arbres peut être prévue consécutivement à une opération d'abattage d'arbres anciens ou malades. Dans ce cas, les arbres sont implantés en respectant impérativement la distance de sécurité par rapport au bord de la chaussée.

À l'entrée et à l'intérieur des agglomérations, l'entretien des plantations arbustives incombe aux communes, le Département conservant en principe la charge de l'entretien des arbres de haute tige ; néanmoins lorsque les communes ont la capacité d'assurer l'entretien de ces arbres, en garantissant la sécurité des usagers de la route, une reprise à leur compte de cette sujétion doit être envisagée. Il est souhaitable que des conventions soient passées entre le Département et les communes pour préciser ces différentes dispositions.

L'entretien des végétaux implantés sur le domaine privé incombe aux propriétaires, y compris pour la partie surplombant le domaine public.

4.2.e » Service à l'utilisateur

■ Contexte et enjeux :

Diverses installations existantes permettent à l'utilisateur en déplacement de s'arrêter le long des routes : délaissés, points d'arrêt, aires de repos ; certaines d'entre elles disposent d'équipements particuliers : parkings aménagés, mobilier, poubelles, points d'information.

Elles ont été créées au fil du temps en fonction des opportunités foncières, des aménagements routiers ou de l'intérêt pour certains sites particuliers, notamment par rapport à des enjeux touristiques.

Compte tenu des structures d'accueil que l'utilisateur en déplacement peut régulièrement trouver à l'intérieur des villages ou sur des sites aménagés en dehors du domaine routier, ces dépendances routières sont surtout destinées à un usage occasionnel, arrêts inopinés par exemple.

Il n'existe pas de schéma d'implantation de ces installations, qui permettrait de les structurer selon une logique d'offre globale de service. Le Département n'a effectivement pas fait une priorité de ce service, qui ne paraît pas de première importance au regard de la configuration du réseau routier départemental.

Le dépôt de déchets, la pousse de la végétation et le vieillissement des équipements impliquent néanmoins des interventions régulières pour leur entretien.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les équipements de service à l'utilisateur se définit d'après les objectifs suivants :

- Préserver de bonnes conditions de sécurité pour l'arrêt des usagers.
- Maintenir la propreté des lieux.
- Limiter les charges d'entretien.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Les voies d'accès, les plates-formes et la signalétique des aires d'arrêt sont entretenues de façon à permettre aux usagers d'y accéder dans de bonnes conditions de sécurité. Néanmoins, ces installations ne sont pas forcément maintenues accessibles en permanence, en particulier en hiver.

La végétation est traitée en coordination avec celle des autres dépendances routières, conformément aux dispositions du plan d'intervention de fauchage (PIF).

Les déchets sont ramassés et portés en décharge à l'occasion de tournées de nettoyage et des mesures préventives et répressives sont prises afin de limiter les dépôts d'ordures illicites.

Compte tenu de la contrainte d'entretien que représentent ces équipements et de l'évolution des usages, le Département ne met pas à disposition de poubelles aux abords de ses routes.

Le mobilier est maintenu en bon état d'usage lorsqu'il présente un réel intérêt pour les usagers ou pour les touristes ; dans le cas contraire, il peut être supprimé lorsqu'il se trouve dégradé.

Les seuls points d'information maintenus à la charge du Département sont ceux implantés aux entrées du « Pays de Courbet, pays d'artiste ».

Si l'utilité d'une aire d'arrêt n'est pas avérée, elle peut être fermée et démantelée.

Tout service à l'utilisateur de la route initié par un tiers (station-service, vente ambulante, dispositifs d'information) doit faire l'objet d'une autorisation et de prescriptions, conformément aux dispositions du règlement départemental de voirie.

4.3 » Ouvrages d'art

■ Contexte et enjeux :

Le patrimoine départemental compte près d'un millier de ponts, plusieurs centaines de milliers de mètres carrés de murs de soutènement et huit tunnels.

Ces ouvrages ont des dimensions et des structures très variables : béton, maçonnerie, métal, bois ; ils supportent différents équipements, notamment en milieu urbain : trottoirs, éclairage, réseaux secs et humides, mobilier...

Les plus anciens ont été construits il y a plusieurs siècles, d'autres sont très récents.

Les ouvrages d'art établissent la continuité de la route et permettent d'inscrire la voie dans son contexte topographique, hydrographique et géologique. Ils peuvent en outre avoir des fonctionnalités particulières : cheminement des piétons, mise en valeur des sites, continuité écologique.

Dans le cas de ponts situés au croisement de deux voies de communication, relevant de gestionnaires différents (RD / voie communale ou privée, route nationale, autoroute, voie ferrée, voie navigable) ou à cheval sur un territoire limitrophe, des conventions, ou à défaut des usages établis, régissent la répartition des charges entre les parties prenantes.

Les ouvrages se dégradent sous l'effet du trafic, du climat et du mouvement des sols, ainsi que du fait du vieillissement des matériaux qui les composent. La géographie et le climat du Doubs imposent des contraintes significatives à cet égard.

Compte tenu de leur valeur et de leur fonction stratégique, les ouvrages d'art représentent un fort enjeu patrimonial et leur maintenance requiert une planification particulière, avec une vision anticipée des interventions, notamment des plus lourdes. De ce fait, les ouvrages font l'objet d'un suivi très formalisé avec des inspections annuelles et, pour les grands ouvrages, des inspections détaillées périodiques, ainsi que des visites des appuis immergés, le cas échéant.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les ouvrages d'art se définit d'après les objectifs suivants :

- Prévenir toute rupture d'ouvrage ou dégradation des équipements de protection qui pourrait compromettre la sécurité des usagers.

- Maintenir en état ce patrimoine précieux, notamment en renforçant ou en remplaçant les éléments défaillants et en améliorant l'étanchéité des ouvrages.

- Permettre l'équipement des ouvrages pour des usages particuliers (mobilier urbain, réseaux...), sous réserve d'une répartition des charges équitable entre les bénéficiaires.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Les opérations d'entretien courant sur les ouvrages sont effectuées régulièrement et comprennent notamment des interventions simples pour réparer les éléments structurels, les garde-corps ou autres équipements, le nettoyage et la réparation des maçonneries, le nettoyage des écoulements d'eau, l'enlèvement des embâcles et autres dépôts de matériaux.

Les opérations de maintenance sont programmées, selon une approche pluriannuelle (programme triennal) et consistent notamment à réparer ou à remplacer les éléments structurels usés ou abimés, à améliorer l'étanchéité et l'assainissement, à remettre en état ou remplacer les garde-corps ou autres équipements usés ou endommagés.

Autant que faire se peut, les opérations de maintenance visent à une remise en état général de l'ouvrage.

Une reconstruction de l'ouvrage, ou d'une partie de celui-ci, peut être envisagée si cette solution s'impose ou si elle s'avère plus économique qu'une remise en état.

Lors de la construction ou de la maintenance, la qualité architecturale des ouvrages est, dans la mesure du possible, adaptée en fonction des enjeux du site dans lequel ils s'inscrivent.

En cas d'intervention lourde sur un ouvrage (reconstruction partielle ou totale), des équipements supplémentaires peuvent être prévus, par exemple pour le passage de cheminements ou de réseaux ou encore pour l'ajout d'éléments urbains ou d'embellissement. Dans ce cas, des dispositions sont définies pour répartir la charge de ces éléments additionnels entre les différents bénéficiaires.

4.4 » Signalisation et équipements

4.4.a » Signalisation horizontale

■ Contexte et enjeux :

La signalisation horizontale comprend l'ensemble des marques sur les chaussées, permanentes ou temporaires en zone de travaux : traits d'axe et de rives, marquage spécifique pour les routes étroites, bandes d'effet des régimes de priorité aux carrefours, marquages urbains (passages piétons, stationnement, arrêts de car...), autres marquages particuliers (îlots, flèches de rabattement, voie cyclable, panneaux du code de la route, figurines, points de repère...).

Seul le marquage des autoroutes et des routes express, ainsi que celui des régimes de priorité sont obligatoires.

Les marques sur les chaussées sont généralement constituées de peinture et de billes de verre pour en renforcer la visibilité la nuit (rétro-réflexion), et parfois de bandes collées.

La signalisation horizontale assure deux fonctionnalités : matérialiser des réglementations, complémentaires avec la signalisation verticale, et guider les usagers.

Le vieillissement du marquage est dû aux atteintes de la circulation, dont celle particulièrement agressive des engins de déneigement, et du climat. Cette usure se traduit d'abord par une perte des qualités de rétro-réflexion, puis par l'effacement complet des marques au bout de quelques années. Compte tenu des facteurs auxquels elle est liée, l'usure du marquage est plus rapide au cours de l'hiver.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur la signalisation horizontale se définit à partir des objectifs suivants :

- Renforcer la sécurité des usagers, en employant le marquage sur l'ensemble du réseau départemental où cela est judicieux pour améliorer la perception du tracé routier et guider les conducteurs.
- Limiter les charges de maintenance du marquage en adaptant les fréquences de renouvellement à l'usure réelle et en privilégiant des produits économiques.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Le Département ne prend désormais en charge que le marquage à l'extérieur des agglomérations au sens du code de la route, la charge du marquage en agglomération relevant de la collectivité qui en prend l'initiative, en l'occurrence de la commune.

Néanmoins, le Département prend en charge le renouvellement à l'identique du marquage existant dans les agglomérations lorsqu'il réalise des travaux de réfection de chaussée qui le recouvrent.

Le marquage temporaire est à la charge du maître d'ouvrage de l'opération qui le justifie.

Hors agglomération, l'axe est marqué sur l'ensemble du réseau routier départemental, à l'exception du réseau complémentaire ; un marquage spécifique est employé pour les routes étroites de moins de 5,50 m de large (modules « MRE »).

Les possibilités de dépassement sont définies d'après les règles applicables en la matière et selon la configuration des lieux.

Hors agglomération, les rives sont marquées sur le seul réseau structurant, si la largeur de la chaussée n'est pas inférieure à 6,00 m.

Le marquage est renouvelé à partir de fréquences prédéfinies (tous les deux ans pour le réseau structurant tous les trois ans pour le réseau de desserte), mais celles-ci peuvent être ajustées selon l'évolution effective des performances des produits en place.

Les travaux de marquage sont coordonnés avec ceux de réfection des chaussées.

4.4.b » Signalisation verticale

■ Contexte et enjeux :

La signalisation verticale comporte une multitude de dispositifs, permanents ou temporaires, de nature et de structure très variées.

On peut distinguer la signalisation directionnelle, la signalisation de police, la signalisation d'animation touristique, le balisage et le repérage, ou encore la signalisation d'information particulière. Chacune de ces catégories est régie par des règles d'implantation et de composition très précises.

Cette signalisation est matérialisée par des panneaux, ancrés au sol ou mobiles, des balises, des potences et des portiques.

La signalisation verticale a pour fonctions de matérialiser les réglementations et de baliser les voies de circulation, en complément de la signalisation horizontale, et d'informer les usagers sur les directions à suivre ou sur les services, les activités et les sites qu'ils peuvent rencontrer.

Néanmoins, la signalisation routière n'a pas vocation à assurer la publicité des établissements ou des sites, en dehors des mentions d'information qui sont règlementairement permises.

En outre, la signalisation directionnelle présente un intérêt moindre pour les usagers disposant de systèmes de guidage embarqués (GPS), équipements devenus très courants à bord des véhicules. Toutefois, elle garde son importance pour la valorisation du patrimoine touristique.

La signalisation verticale se dégrade avec l'usure des matériaux (supports et films), ainsi qu'en cas de choc, notamment avec des véhicules. Les mentions qu'elles comportent peuvent devenir caduques lorsqu'interviennent des développements territoriaux ou des aménagements routiers qui modifient les itinéraires.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

Dans le respect des principes et des règles qui encadrent cette signalisation, l'intervention du Département sur la signalisation verticale se définit d'après les objectifs suivants :

- Améliorer la sécurité routière en signalant de façon judicieuse et proportionnée les risques identifiés.
- Renseigner au mieux les usagers de la route en leur apportant des informations détaillées, mais pas surabondantes.
- Valoriser les richesses de notre territoire dans les limites permises par la réglementation.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

L'entretien courant de la signalisation verticale est effectué au fil du temps et comprend des compléments de signalisation ponctuels, le remplacement des panneaux endommagés et un nettoyage annuel des films, généralement réalisé au printemps.

Les interventions de maintenance sont programmées et comprennent le remplacement des ensembles vieillissants et l'adaptation de la signalisation directionnelle, lorsque cela se justifie. De façon plus exceptionnelle, des opérations lourdes peuvent être programmées pour la réhabilitation des potences et des portiques.

La signalisation directionnelle et d'animation touristique est encadrée par un schéma directeur approuvé par l'assemblée départementale et régulièrement révisé ; ce document, établi en concertation avec toutes les parties prenantes, recense les pôles d'intérêt départemental, les hiérarchise et définit leur jalonnement.

Les distances des pôles signalés ne sont pas indiquées sur les panneaux directionnels ; lorsque cette indication figure sur des panneaux anciens, elle n'est pas reprise lors de leur renouvellement.

Des panneaux implantés sur les axes du réseau structurant signalent l'entrée dans le département du Doubs.

Le bornage est assuré sur l'ensemble du réseau départemental par des plaquettes de points de repère.

D'une façon générale, le Département applique les règles usuelles qui régissent la répartition de la charge de la signalisation (notamment l'instruction conjointe des ministres des transports et de l'intérieur n°81-85 du 23 septembre 1981), dont les principales dispositions sont rappelées ci-après.

Le Département prend en charge, pour ses routes, la signalisation directionnelle des pôles classés dans son schéma directeur.

Au carrefour entre une route départementale et une route relevant d'un autre gestionnaire (route nationale ou voie communale), chaque gestionnaire prend à sa charge les directions vers sa route, aussi bien pour les carrefours situés en agglomération que pour ceux situés hors agglomération.

Les mentions autoroutières restent à la charge de la société d'autoroute.

En cas d'implantation sur un même support de mentions relevant de plusieurs financeurs, la charge du support est répartie entre eux, au prorata du nombre de mentions leur incombant.

Complémentairement, les communes ou EPCI peuvent, à leur charge et sur des supports indépendants, être autorisés à planter sur le domaine routier départemental une signalisation d'intérêt local, sous réserve qu'elle respecte les règles applicables à cette catégorie de signalisation.

La répartition de la charge de la signalisation de police est définie en fonction de l'autorité qui en est à l'initiative. Toutefois, le Département prend à sa charge les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération sur les routes départementales.

La signalisation temporaire est à la charge du maître d'ouvrage de l'opération qui la justifie.

Concernant le jalonnement, en dehors des carrefours, des virages ou de points singuliers où des balises sont implantées, le Département n'installe pas de délinéateurs le long de ses routes. Les jalons, mis en place en période hivernale au-dessus de 400 m d'altitude, sont destinés à guider les engins de déneigement, et non les usagers de la route.

4.4.c » Dispositifs de retenue

■ Contexte et enjeux :

Plusieurs centaines de kilomètres de dispositifs de retenue sont implantés le long des routes départementales, ou encore en leur milieu pour les sections à chaussées séparées (2x2 voies).

Ces glissières de sécurité peuvent être métalliques, mixtes, c'est-à-dire constituées d'une structure métallique recouverte d'un parement en bois, ou en béton.

Une partie de ces dispositifs sont équipés de protection pour les motards.

Les garde-corps des ponts ou des murs ne sont pas traités dans cette partie, car ils se rattachent à celle consacrée aux ouvrages d'art.

Les dispositifs de retenue assurent une fonction de sécurité passive permettant de limiter les conséquences d'une perte de contrôle du véhicule.

Néanmoins, leur fonctionnement n'est garanti que pour des angles d'incidence et des vitesses de choc

n'excédant pas certains seuils et ils constituent en eux-mêmes des obstacles pouvant dans certains cas, devenir un facteur aggravant des accidents.

En outre, les normes régissant les dispositifs de retenue deviennent extrêmement contraignantes pour le gestionnaire routier.

Leur usage est donc réservé aux sites où les risques sont avérés et où leur emploi semble pertinent.

Les glissières de sécurité se dégradent à la suite des chocs qu'elles subissent ou de par le vieillissement des matériaux (notamment le bois, dont la tenue dans le temps s'avère moins bonne). Elles peuvent par ailleurs nécessiter, notamment pour les plus anciennes, des interventions de mise en conformité avec les nouvelles normes applicables, ou encore des adaptations lors de travaux de rechargement des chaussées.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les dispositifs de retenue se définit d'après les objectifs suivants :

- Sécuriser les sites où les conséquences d'une sortie de route peuvent être graves, en recourant à cet effet aux dispositifs de retenue, lorsqu'ils constituent la réponse appropriée.
- Maintenir en état les glissières de sécurité existantes, lorsque leur implantation se justifie, au besoin en les adaptant pour qu'elles offrent la meilleure protection.
- Privilégier les catégories de dispositifs qui offrent la meilleure durabilité.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Le Département prend en charge les glissières de sécurité protégeant les usagers de ses infrastructures ; si un dispositif se justifie par une construction ou un aménagement nouvellement créé, le responsable de cette installation doit en assurer la charge.

L'implantation de tout nouveau dispositif de retenue doit être justifiée par un indice de danger supérieur ou égal à un seuil défini, cet indice étant calculé à partir d'une grille d'évaluation qui tient compte de la configuration des lieux, du trafic, ainsi que des facteurs de risque présents sur le site. Le seuil est actuellement fixé à 12 mais pourra être modulé à l'avenir, afin de limiter la multiplication des dispositifs.

Pour les nouveaux dispositifs, les glissières métalliques sont privilégiées sauf pour les sites où leur ancrage au sol est impossible, et qui alors nécessitent l'emploi d'une glissière en béton.

Lors de nouvelles implantations, des protections spécifiques en faveur des motards sont prévues pour les glissières de sécurité situées dans les courbes, conformément aux règles applicables dans ce domaine. Pour les glissières existantes, ces équipements spécifiques sont progressivement ajoutés avec, pour critère de priorisation, la fréquentation de l'itinéraire par les motards.

Les opérations de maintenance des équipements existants sont programmées et consistent à remplacer les éléments devenus vétustes, à reconstituer les ancrages au sol qui se seraient dégradés, à améliorer les raccordements sur les ouvrages d'art, à traiter les extrémités de files qui ne seraient non conformes aux prescriptions en la matière, à maintenir à la bonne hauteur les glissières par rapport au niveau de la chaussée pour qu'elles assurent leur pleine efficacité.

Les glissières accidentées sont réparées dans des délais adaptés aux enjeux de chaque site et sont dûment signalées entre-temps. Il incombe aux responsables de ces dégradations du domaine public de prendre en charge les frais de réparation et dans le cas où ils ne se seraient pas spontanément déclarés auprès du Département, des recherches sont effectuées pour les identifier. Dans le cas où ces démarches ne permettent pas d'aboutir à l'identification du responsable de la dégradation, le Département prend la réparation à sa charge.

Lorsqu'elles doivent être remplacées, les glissières mixtes (bois / métal) le sont généralement par des glissières métalliques.

4.4.d » Autres équipements

Le domaine routier comporte divers équipements, fixes ou mobiles, en dehors de ceux évoqués ci-avant.

Il peut s'agir de dispositifs liés à la circulation (feux tricolores, parcmètres, radars sanction ou pédagogiques...), aux transports collectifs (abribus, poteaux indicateurs...), à l'éclairage public, aux usages urbains (mobilier, bornes, barrières...) ou encore à l'exploitation routière (compteurs de trafic ou de vitesse, autres appareils de mesure...).

D'une façon générale, en dehors de ceux qu'il utilise pour des besoins d'exploitation ou de ceux dont il aura décidé de l'installation (certains ra-

dars pédagogiques par exemple), le Département ne prend pas en charge ces équipements, qui relèvent soit des communes, soit d'autres autorités. En particulier, le Département ne prend pas en charge l'éclairage de ses routes, y compris en dehors des agglomérations.

Les conditions d'implantation de ces différents équipements et de leur suivi dans le temps font l'objet d'autorisations délivrées par le Département, conformément aux prescriptions du règlement départemental de voirie.

4.5 » Aménagements de capacité

■ Contexte et enjeux :

Les aménagements de capacité comportent la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation des caractéristiques géométriques des infrastructures existantes.

Il peut notamment s'agir, pour les constructions neuves, de déviations, d'antennes nouvelles, de créneaux de dépassement, et pour les améliorations, d'élargissements de la chaussée, d'accotements, de rectifications de virages.

L'aménagement des carrefours relève, quant à lui, du cadre de la sécurisation.

Les aménagements de capacité visent à améliorer les conditions de circulation et à accompagner les développements territoriaux, et concourent en général à la sécurisation des infrastructures.

Dans une logique de mobilité durable, considérant que le réseau routier est à présent bien développé, qu'il convient de ne pas encourager l'accroissement de la circulation automobile et qu'il est nécessaire d'économiser les ressources natu-

relles, énergétiques et financières qui se raréfient, le Département, comme la plupart des gestionnaires routiers, souhaite limiter les aménagements de capacité. Cette stratégie est en phase avec les aspirations de notre société.

Néanmoins, des aménagements de ce type peuvent se justifier dans certains cas, notamment pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité, par exemple, si une infrastructure présente des caractéristiques insuffisantes ou s'avère notoirement sous-dimensionnée pour son usage, si l'aménagement d'une infrastructure par un autre gestionnaire conduit à une redistribution des déplacements ou si de nouvelles zones d'urbanisation se développent.

La responsabilité du portage et du financement d'une telle opération doit alors s'envisager entre toutes les parties prenantes.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département en matière d'aménagement de capacité se définit d'après les objectifs suivants :

- Privilégier l'optimisation des infrastructures existantes et de leur usage par rapport à la construction de nouvelles infrastructures.
- Optimiser la sécurité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier départemental par des opérations d'amélioration ciblées sur les secteurs où ces enjeux sont les plus prégnants.
- Accompagner un développement harmonieux du territoire, en concevant des infrastructures les mieux à même de remplir les fonctionnalités requises et respectant les sites dans lesquels elles s'inscrivent.
- Préserver la faisabilité des opérations pouvant présenter un intérêt à très long terme.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Les aménagements de capacité, pouvant essentiellement concerner le réseau structurant, sont décidés, au cas par cas, en fonction d'une analyse fine des enjeux en présence et des réponses pouvant y être apportées.

Ils ne peuvent constituer une solution systématique pour satisfaire aux besoins de mobilité exprimés.

Lorsque de tels aménagements ne relèvent pas strictement du champ de sa compétence routière, le Département décide, en concertation avec les autres parties prenantes et en fonction des compétences respectives des différents aménageurs et gestionnaires, de la responsabilité qu'il peut prendre dans les projets, en termes de maîtrise d'ouvrage, de financement et d'intégration des infrastructures construites sur son domaine.

Tel est notamment le cas lorsque la création ou l'adaptation d'une infrastructure routière est rendue nécessaire par un développement territorial du ressort d'une autre instance.

L'engagement d'opérations relevant de la compétence routière départementale, mais répondant également à des enjeux de niveau supra-départemental ou locaux, est conditionné à l'apport de participations financières de la part des autres collectivités concernées : Région pour les voies reconnues d'intérêt régional, communes et EPCI pour les aménagements profitant à la vie locale.

Le parti d'aménagement et le dimensionnement des projets dépendent des contraintes des sites dans lesquels ils s'inscrivent et des fonctionnalités à assurer ; ils sont définis d'après les règles de l'art et les guides techniques de référence et respectent une logique d'itinéraire, en adoptant des caractéristiques homogènes pour un même tronçon routier.

Les caractéristiques préconisées pour chaque catégorie de routes départementales sont récapitulées à la fin de ce document (VIII.1).

Selon leur situation et leur consistance, les aménagements de capacité donnent lieu à diverses procédures réglementaires, dont certaines comportent des phases de concertation publique. Dans ce cadre, le Département est attaché à garantir la transparence de ses projets, ainsi qu'à favoriser leur meilleure intégration dans l'environnement, qu'il soit naturel ou humain.

Ces phases de procédures, ainsi que des phases d'études complexes et la nécessité d'acquérir les terrains d'assiette, justifient que ces opérations figurent dans le programme d'études routières (PER).

Pour les opérations de type déviations pouvant devenir nécessaires à très long terme, le Département prévoit des emplacements réservés dans les documents d'urbanisme de façon à préserver la faisabilité des projets.

5 Politique d'exploitation et de gestion

5.1 » Viabilité générale

■ Contexte et enjeux :

Cette partie concerne les dispositions (en dehors de celles spécifiques à la viabilité hivernale) destinées à maintenir ou à rétablir l'écoulement de la circulation en toute sécurité, notamment lorsqu'une situation inhabituelle se présente.

Il peut s'agir d'évènements imprévus liés à la circulation (accident, chute d'objets sur la chaussée, engorgement du trafic) ou à l'environnement routier (chutes de branches, d'arbres, de pierres, écoulements d'eau ou de boue), d'une dégradation de la route elle-même (désordres sur la chaussée, ses dépendances, ses équipements ou sur les ouvrages), de travaux effectués dans l'emprise routière ou à ses abords, ou encore de manifestations diverses organisées sur le domaine public.

Les mesures mises en œuvre dans ces situations comprennent notamment de la signalisation, des dispositifs de protection des obstacles, la gestion du trafic, des opérations de nettoyage et de dégagement. Certaines relèvent de la police de la circulation.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département en matière de viabilité générale se définit d'après les objectifs suivants :

- Rétablir en toute circonstance et dans les meilleurs délais possibles des conditions de circulation sécurisées, adaptées au trafic.
- Réduire, autant que faire se peut, la gêne occasionnée aux usagers de la route et aux riverains.
- Favoriser le bon déroulement des travaux et des manifestations organisés dans l'emprise ou aux abords du domaine routier.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Par l'organisation territorialisée et fonctionnelle de ses services routiers, le Département dispose de moyens lui permettant d'avoir une bonne connaissance des évènements survenant dans son domaine.

En outre, un dispositif de veille et d'intervention est mis en place en dehors des heures de service pour assurer une continuité de service 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 ; ces moyens de permanence sont toutefois limités aux interventions d'urgence courantes et n'ont vocation, ni à constituer des interlocuteurs pour le public, ni à prendre en charge des opérations de grande ampleur ou pouvant être différées.

La veille est reliée à celle des autres organismes intervenant sur le domaine routier : services de l'État, notamment les forces de l'ordre et les services de secours, et autres gestionnaires d'infrastructures, du Doubs et des territoires voisins. Des protocoles définissent ces relations, ainsi que les dispositions à prendre en situation de crise.

Au-delà de cette organisation, le Département n'a pas prévu de mettre en place de poste de commandement centralisé pour superviser la surveillance de son réseau routier et relayer l'information auprès des organismes concernés et du public.

Le réseau routier fait l'objet d'une surveillance régulière par les agents départementaux, afin de détecter les désordres pouvant apparaître. Compte tenu de l'étendue du réseau, cette surveillance ne peut cependant s'effectuer en continu ; elle est par conséquent organisée à travers des tournées d'inspection intervenant à des fréquences adaptées aux enjeux de chaque catégorie de routes.

En situation courante, ces visites de contrôle sont effectuées à raison de deux fois par semaine pour les routes du réseau primaire avec un trafic supérieur à 15 000 véh/j, d'une fois par semaine pour les autres routes structurantes avec un trafic supérieur à 2 000 véh/j, de deux fois par mois pour les autres routes avec un trafic supérieur à 500 véh/j et d'une fois par mois pour les routes avec un trafic inférieur à 500 véh/j.

En cas de phénomène météorologique violent susceptible d'occasionner des désordres particuliers, les visites sont renforcées dans les secteurs exposés.

Si la situation le justifie, des mesures particulières sont prises pour régler la circulation ; il peut s'agir de restrictions au droit de la perturbation (limitation de vitesse, interdictions particulières, régime de priorité, alternat) ou de déviations sur des itinéraires alternatifs. La décision de dévier la circulation est prise au regard du motif qui peut le justifier, mais également de la gêne pour les usagers et pour les riverains des routes empruntées.

Ces mesures sont coordonnées avec celles prises par les communes en agglomération, conformément aux pouvoirs de police dévolus respectivement à la Présidente du Département et aux maires ; des arrêtés, temporaires ou permanents, sont pris à cet effet.

Dans tous les cas, une signalisation spécifique, et au besoin un balisage, sont mis en place, en amont du démarrage des événements programmés ou, dans les meilleurs délais, pour les événements imprévus.

Une attention particulière est apportée pour protéger les usagers des obstacles pouvant être déposés sur les voies de circulation ou à leurs abords.

Les opérations courantes de dégagement de la chaussée (nettoyage des fluides, enlèvement des objets, branches ou pierres) sont effectuées dans les meilleurs délais possibles après la connaissance du désordre.

Les opérations plus lourdes, notamment celles requérant l'intervention de moyens spécialisés ou d'un prestataire externe, sont programmées conformément aux dispositions présentées précédemment (notamment aux chapitres sur les chaussées, les talus, la signalisation, les équipements).

Les charges de ces interventions peuvent être imputées à ceux qui en sont à l'origine, conformément aux dispositions du règlement départemental de voirie.

Les surlargeurs, ou voies cyclables, font l'objet d'un balayage régulier, avec une fréquence mensuelle.

La viabilité est coordonnée avec l'information des usagers, ainsi qu'avec la gestion du domaine public.

5.2 » Viabilité hivernale

■ Contexte et enjeux :

La viabilité hivernale complète la viabilité générale et vise à maintenir la praticabilité des routes en période d'intempérie.

Elle s'applique généralement de novembre à mars et consiste à traiter, par des moyens mécaniques (lames de déneigement) et des moyens chimiques (sel et saumure), la neige et le verglas se déposant sur les routes.

L'action du gestionnaire routier intervient de façon complémentaire avec les mesures qui relèvent des usagers, pour équiper leurs véhicules et pour organiser leurs déplacements en cas de situation dégradée.

Le maintien de la circulation en période hivernale constitue un enjeu important, tant pour la vie économique que pour les déplacements particuliers.

Des moyens importants, humains, matériels et financiers, sont mobilisés par le Département pour apporter un service en rapport avec cet enjeu.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département en matière de viabilité hivernale se définit d'après les objectifs suivants :

- Rétablir, en cas de situation dégradée, la praticabilité des routes départementales pour les véhicules équipés.
- Rétablir en cas de situation dégradée, des conditions de circulation adaptées aux enjeux de chaque route au cours de la période où se concentre l'activité.
- Maîtriser le coût et l'impact environnemental du service hivernal, notamment en limitant les quantités de sel utilisées.
- Rechercher des partenariats locaux, notamment avec les communes ou les EPCI, pour organiser le service hivernal de la façon la plus efficiente

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Le Département prend en charge le service hivernal sur l'ensemble de son réseau routier, y compris à l'intérieur des agglomérations dans la continuité du traitement des itinéraires, à l'exception de :

- Celles de Besançon et de Pontarlier, où les communes, qui disposent de services mieux à même d'y intervenir, en assurent la charge.
- Celles qui auraient réalisé des aménagements de voirie ne permettant pas le passage des moyens d'intervention du Département.

Le service hivernal n'est pas prévu sur les voies vertes ou cyclables, compte tenu de leur faible utilisation en cas d'intempéries.

Pour les communes ou EPCI qui le souhaitent, des conventions de mutualisation peuvent être passées avec le Département pour leur confier la responsabilité du service hivernal de certaines routes départementales situées sur leur territoire. Des modalités techniques, administratives et financières prédéfinies s'appliquent dans ce cadre et sont reprises dans les conventions particulières. Le Département reverse ainsi aux communes un montant correspondant au coût du service qu'il effectue habituellement, compte tenu du linéaire et du niveau de service des routes concernées, ainsi que de l'indice de viabilité hivernale qui qualifie la rigueur de l'hiver.

Les niveaux de service sont fixés pour chaque route dans le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) ; ils définissent la période de la journée au cours de laquelle le service hivernal est activé, ainsi que des objectifs de temps de retour à certaines conditions de circulation, en fonction de l'intensité des intempéries.

Ces niveaux de service peuvent être localement adaptés, pour tenir compte du décalage des pointes de circulation sur certaines routes, par exemple s'agissant des itinéraires empruntés par les travailleurs frontaliers.

Le Département s'appuie sur l'organisation territorialisée de ses services routiers pour mettre en œuvre le service hivernal dont il a la charge, avec un dispositif de veille et d'intervention opé-

rationnel 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, de la mi-novembre à la mi-mars, pour le secteur du bas du département (STA de Besançon et de Montbéliard hors secteur de Saint-Hippolyte) et de début novembre à fin mars, pour le secteur du haut du département (STA de Pontarlier et secteur de Saint-Hippolyte). Les dates précises sont fixées avant le début de chaque hiver.

Le pilotage du service hivernal est déconcentré dans les STA, où des cadres-coordonnateurs décident des interventions en fonction des prévisions météorologiques et de l'état des routes ; le dispositif de surveillance de l'état des routes repose notamment sur des tournées d'inspection déclenchées, selon les prévisions météorologiques, sur des parcours prédéfinis. Il ne permet donc pas de connaître à tout moment la situation en tout point du réseau routier.

Au cours de la période hivernale, une conférence quotidienne de viabilité hivernale se tient chaque jour ouvré (mais elle peut être annulée lorsque la météo est clémente). Animée par un cadre de la direction en charge des routes, et associant les cadres-coordonnateurs des STA, elle permet de faire le point sur les interventions de la période écoulée, les conditions météorologiques annoncées, les interventions envisagées pour la période à venir et l'état des moyens.

La veille hivernale est reliée à celle des autres organismes intervenant sur le domaine routier (services de l'Etat et autres gestionnaires d'infrastructures). Des protocoles définissent les modalités de ces relations, ainsi que les dispositions applicables en situation de crise.

Les interventions sont modulées selon les différents niveaux de service et sont réparties par secteurs entre des prestataires externes et les in-

tervenants des services départementaux, ces derniers pouvant se substituer aux prestataires externes pour réaliser les opérations de leur ressort, si leurs moyens le leur permettent.

Pour l'ensemble des niveaux de service, des opérations de déneigement sont mises en œuvre et répétées autant que de besoin, en fonction de la quantité de neige se déposant sur les chaussées et des objectifs de retour aux conditions de circulation assignées à chaque niveau de service. Pour les niveaux de service supérieurs, des opérations de salage interviennent complémentaires pour favoriser l'évacuation de la neige.

Le verglas est traité par des opérations de salage pouvant être prévues à titre préventif sur les routes relevant des niveaux de service supérieurs.

Les services départementaux utilisent généralement de la bouillie de sel (mélange de sel sec et de saumure) pour les opérations de traitement qu'ils effectuent. Ce produit est d'une meilleure efficacité et permet de réduire la quantité de sel répandue.

Le service hivernal ne peut toujours suffire à garantir la praticabilité de certaines routes pour les véhicules non équipés, et des réglementations particulières peuvent être imposées par le Département aux usagers qui y circulent pour qu'ils équipent leur véhicule.

Le Département a en revanche abandonné le dispositif des barrières de dégel et ne prévoit plus d'appliquer de restriction de circulation aux poids lourds, en période de dégel du sol support des chaussées.

La viabilité hivernale est coordonnée avec l'information des usagers.

5.3 » Information des usagers

■ Contexte et enjeux :

Par le biais de différents médias, ainsi que par des panneaux disposés aux abords des infrastructures, le Département informe les usagers des perturbations de la circulation qui peuvent les concerner, ainsi que des interventions ou des chantiers dont il est maître d'ouvrage qui en sont à l'origine.

Partie intégrante du dispositif de l'exploitation routière, cette communication intervient en complémentarité avec la signalisation réglementaire et la publicité qui s'y rattache.

Elle vise à permettre aux usagers d'organiser au mieux leurs déplacements et peut contribuer à apaiser leur comportement face à des situations inhabituelles rencontrées sur leur trajet.

Adaptée aux enjeux du réseau routier départemental du Doubs, qui ne connaît pas de flux de circulation tels que ceux que l'on peut rencontrer dans les grands couloirs de transit ou autour des métropoles, cette information reste traditionnelle et ne repose pas sur des dispositifs exceptionnels, tels qu'un poste de commandement centralisé ou des panneaux à message variable.

Cette information est néanmoins adaptée en période hivernale, compte tenu des flux touristiques et des intempéries qui interviennent sur le territoire départemental à cette époque de l'année.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

Le Département organise l'information des usagers de ses infrastructures d'après les objectifs suivants :

- Apporter aux usagers l'information appropriée pour leur permettre d'optimiser leurs déplacements en fonction des conditions de circulation.
- Renforcer cette information en période hivernale.
- Valoriser les opérations effectuées sur les infrastructures dans l'intérêt des usagers..
- Coordonner l'information avec celle des autres gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'avec les autorités de l'État.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Une information régulière est délivrée par le Département aux usagers de ses infrastructures, ainsi

qu'aux riverains de ses chantiers. Il ne s'agit cependant pas d'une information en temps réel des conditions de circulation ou de l'avancement des travaux.

Le site internet Inforoute25 (www.inforoute25.fr), qui existe également en version pour mobile (m.inforoute25.fr), indique les principaux chantiers se déroulant dans l'emprise du domaine départemental, avec leur période de réalisation et les perturbations occasionnées (restrictions de circulation, itinéraires des déviations) ; ces informations sont actualisées chaque semaine.

En outre, le site Inforoute25 donne des informations sur les événements pouvant affecter de façon conséquente la circulation, qu'il s'agisse de manifestations ou de désordres sur l'infrastructure.

En période hivernale, le site Inforoute25 donne en outre des indications sur l'état des routes, avec une information mise à jour chaque matin à 6 heures et actualisée en fonction de l'évolution de la situation, à 10 heures et à 15 heures.

Une information particulière sur les conditions de circulation hivernales et les opérations de viabilité hivernale engagées est adressée chaque matin aux sociétés de transport en charge des circuits scolaires dont le Département a la charge.

Pour les chantiers du Département programmés et induisant des restrictions de circulation importantes (alternat ou déviation d'une certaine durée), des panneaux d'information sont mis en place au bord des routes concernées, préalablement au début des travaux et pendant leur déroulement.

Les informations sur les perturbations et sur l'état des routes en hiver sont transmises aux services de l'Etat concernés et aux autres gestionnaires d'infrastructures, conformément aux protocoles définis à cet effet ; cet échange d'informations permet notamment d'alimenter le site Bison Futé.

Un plan de communication est mis en œuvre par le Département autour de ses chantiers et de ses campagnes de travaux. Selon l'importance respective de ces interventions, différents niveaux de communication sont prévus, par le biais des médias départementaux (sites internet et magazine Vu du Doubs) ou en lien avec les autres médias locaux.

L'information des usagers est coordonnée avec la viabilité, générale et hivernale, ainsi qu'avec la signalisation.

5.4 » Gestion du domaine public

■ Contexte et enjeux :

La gestion du domaine public comprend les actes de police de conservation, réalisés pour délimiter le domaine public, pour préserver son intégrité et pour régir son usage et son occupation.

Encadrés par le règlement départemental de voirie, des prescriptions, des arrêtés ou des autorisations sont délivrés par le Département à cet effet et des actions répressives sont entreprises par la collectivité, en cas de non-respect des règles par les riverains ou par les occupants de ce domaine.

La gestion du domaine public représente un enjeu patrimonial important pour le Département.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

Le Département organise la gestion de son domaine public routier d'après les objectifs suivants :

- Limiter les atteintes au patrimoine routier et à la circulation routière découlant de l'usage et de l'occupation du domaine public, ainsi que leurs conséquences financières pour la collectivité.
- Garantir un traitement équitable aux occupants et riverains du domaine public.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Le règlement départemental de voirie est établi en concertation avec les représentants des autres collectivités et des occupants du domaine public ; il compile les références des différents textes réglementaires (on peut citer sans être exhaustif : le code général des collectivités territoriales, le code général de la propriété des personnes publiques, le code de la voirie routière, le code de la route, le code de l'urbanisme, le code civil) et fixe les prescriptions que le Département retient pour leur application locale.

Le règlement départemental de voirie traite des principes de domanialité, des droits et obligations du Département, des riverains et des occupants, ainsi que des règles de gestion, de police et de conservation du domaine public.

Son application fait l'objet d'une coordination avec les différents intervenants, ainsi qu'avec les documents de planification et d'urbanisme.

Des équipes dédiées dans les STA constituent, pour chaque secteur géographique, les interlocuteurs des collectivités locales, des riverains et des occupants du domaine public, pour les renseigner et instruire les actes (arrêtés, autorisation). Egalement en charge de la surveillance du réseau routier, ces équipes contrôlent le respect des prescriptions et peuvent constater les infractions, afin que des poursuites soient engagées.

La gestion du domaine public intervient en complémentarité avec l'exploitation routière, notamment en ce qui concerne la gestion de la circulation.

6 Politique modes doux

Contexte et enjeux :

Dans le cadre de son schéma cyclable, le Département a créé des infrastructures destinées aux cyclistes et plus généralement aux modes doux : piétons, rollers, voire cavaliers (toutefois interdits sur la véloroute).

Il peut s'agir d'itinéraires partagés empruntant des voies, départementales ou communales, également utilisées par les autres catégories de véhicules mais avec un faible trafic, de surlargeurs cyclables le long de certaines routes départementales structurantes, d'aménagements en site propre type voies vertes.

Ces dernières, répondant à une forte demande de mobilité de loisir, permettent la circulation d'un volume important d'usagers dans de bonnes conditions et représentent un vecteur pour la mise en valeur touristique du territoire environnant.

Elles comprennent la partie située dans le Doubs de l'EuroVelo 6, reliant l'Atlantique à la Mer Noire, traitée en grande partie en site propre et complémentairement en itinéraire partagé sur des sections de routes peu circulées, le chemin du train entre Bonnevaux-le-Prieuré et Maisières-Notre-Dame, la voie verte Pontarlier – Gilley.

Le schéma cyclable départemental s'articule avec celui des grandes agglomérations, celui des territoires limitrophes et avec les aménagements des communes ou EPCI ; les charges afférentes étant réparties en fonction des compétences respectives de chacune des collectivités.

Selon la logique de la mobilité durable, l'intervention du Département en faveur des cyclistes et des modes doux est destinée à répondre aux besoins de ces usagers pour leurs déplacements d'agrément ou utilitaires et à encourager ces modes de déplacement, malgré les difficultés topographiques et climatiques qui peuvent constituer des contraintes pour notre territoire.

Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département en matière d'infrastructures pour les modes doux se définit d'après les objectifs suivants :

- Encourager les modes de déplacement doux et en particulier le vélo, en mettant à disposition des usagers des équipements adaptés et entretenus.
- Favoriser la bonne cohabitation des différentes catégories d'usagers des voies vertes.
- Valoriser sur le plan touristique les territoires traversés par les voies vertes.
- Accompagner les EPCI et les communes dans les aménagements qu'ils réalisent en faveur des modes doux dans le cadre de leur propre schéma cyclable ou projet de territoire, en lien avec le schéma départemental.

Déclinaison de l'intervention du Département :

Le Département assure l'entretien et la maintenance des infrastructures cyclables et modes doux qu'il a construites, sauf disposition contraire faisant l'objet d'un conventionnement. Les conditions de ces interventions sont définies dans les chapitres relatifs à la politique patrimoniale et à la politique d'exploitation et de gestion.

Hormis les sections aménagées en itinéraire partagé empruntant des sections de routes départementales ou communales, les voies vertes départementales sont situées sur le domaine privé du Département ou construites sur le domaine public fluvial (chemin de halage).

Une convention de superposition d'affectation définit, dans ce dernier cas, les conditions de cet usage du domaine public fluvial.

Outre les usagers normalement autorisés à circuler sur les voies vertes, des ayants-droit peuvent y avoir accès avec des véhicules motorisés, notamment les services techniques ou les entreprises intervenant sur ce domaine, les propriétaires de terrains riverains ne disposant pas d'autre accès,

les pêcheurs dans certaines conditions. Des autorisations spécifiques sont délivrées à cet effet par l'autorité gestionnaire aux personnes privées.

Des réglementations sont instaurées sur les voies vertes, notamment pour définir les catégories d'usagers qui n'y sont pas admis à circuler ou pour limiter la vitesse autorisée.

Des dispositifs particuliers sont mis en place par le Département autour de la Véloroute, en vue d'en améliorer les conditions d'usage : comité spécifique réunissant annuellement toutes les parties prenantes, vélogardes rappelant les règles d'usage et relayant auprès des STA les désordres qu'ils peuvent observer sur l'infrastructure.

Le schéma départemental d'infrastructures cyclables et de voies vertes définit le réseau des voies que le Département prévoit d'aménager ; il reprend les itinéraires nationaux et régionaux devant également figurer dans le schéma régional.

Tout comme pour les aménagements routiers, le financement des aménagements structurants à destination des modes doux doit s'envisager avec des participations européennes et régionales, voire de la part des collectivités locales concernées.

Lors d'aménagements routiers intéressant des routes départementales à fort trafic, et en l'absence d'itinéraire alternatif raisonnable pour les cyclistes, des bandes cyclables ou des voies vertes parallèles peuvent être construites, afin de rétablir de bonnes conditions de circulation pour ces usagers.

Le Département peut accompagner les EPCI ou les communes pour les aménagements en site propre qu'ils réalisent en faveur des modes doux dans le cadre d'un projet de territoire, en lien avec le schéma cyclable départemental. Les conditions de cette aide sont définies dans le cadre d'un appel à projets.

7 Politiques transversales et partenariales

7.1 » Interventions en agglomération

■ Contexte et enjeux :

20 % du réseau routier départemental est situé à l'intérieur des agglomérations, c'est-à-dire entre les panneaux d'entrée et de sortie des agglomérations. Les routes y sont le support de fonctionnalités supplémentaires, liées à la vie locale et à la cohabitation de différentes catégories d'usagers.

Dans ces secteurs, l'intervention sur la voirie et les pouvoirs de police s'y rattachant sont partagés entre le Département et les communes, ces dernières ayant notamment en charge la sécurité, la propreté et la commodité de passage.

À ce titre, les communes ou EPCI compétents initient sur et autour de la voirie départementale des aménagements que le Département accompagne sur les plans technique et financier.

Ce dispositif s'applique également dans les autres secteurs urbanisés qui ne sont pas situés en agglomération *stricto sensu* : hameaux, zones périurbaines...

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur ses routes, à l'intérieur des agglomérations et plus généralement en milieu urbanisé, se définit d'après les objectifs suivants :

- Favoriser les aménagements réalisés par les communes ou EPCI sur la voirie départementale en milieu urbain, en entretenant un partenariat responsable entre les collectivités.
- Garantir la conservation du patrimoine routier lors des interventions des communes ou autres tiers sur la voirie départementale en agglomération.
- Permettre la continuité des fonctions de transit dans la traversée des agglomérations.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Les interventions directes du Département à l'intérieur des agglomérations, au titre de sa compétence routière, sont précisées dans les parties consacrées aux différents domaines : chaussées, dépendances, ouvrages, signalisation, exploitation, schéma d'infrastructures cyclables et de voies vertes.

La répartition des charges des différents postes entre le Département et les communes ou EPCI est récapitulée dans le tableau figurant en fin de ce document (VIII.2).

Lorsque les communes ou EPCI souhaitent réaliser sous leur maîtrise d'ouvrage un aménagement situé dans le domaine départemental, ils doivent obtenir une autorisation du Département, conformément aux dispositions du règlement départemental de voirie. La permission de voirie ainsi délivrée par le Département précise les conditions de construction et d'entretien des équipements projetés, dans le respect des réglementations applicables et des enjeux départementaux.

Outre ses dispositifs spécifiques d'intervention (assistance à maîtrise d'ouvrage, dotations aux projets territoriaux) non traités dans ce document, le Département accompagne au titre de sa politique routière les collectivités qui portent de tels projets.

Les STA, qu'il convient d'associer dès les phases amont de l'opération (programmation et études de conception), assistent les communes ou EPCI dans leurs projets en leur apportant un conseil. Ils peuvent en particulier indiquer aux maîtres d'ouvrage et à leurs maîtres d'œuvre les prescriptions à respecter vis-à-vis du domaine départemental, ainsi que les modalités de l'accompagnement financier ; ils peuvent ensuite formuler des remarques sur les projets et émettre des recommandations au titre de la conservation du domaine départemental.

Les STA assistent également les communes ou EPCI pour préparer les conventions qu'ils auront à passer avec le Département, pour justifier de leurs investissements sur un domaine qui ne leur appartient pas, et pour pouvoir ainsi bénéficier du fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA).

Les aides financières apportées sous forme de subventions par le Département sont présentées dans le guide des aides ; elles portent essentiellement sur la construction des trottoirs. Le guide des aides précise les conditions de ces aides, leur montant, ainsi que les modalités de dépôt et d'instruction des dossiers.

En outre, à travers le programme des OPSA (opérations partenariales de sécurité en agglomération), le Département s'associe aux communes ou EPCI en prenant en charge les travaux qui lui incombent de réfection de la chaussée départementale, travaux rendus nécessaires par un aménagement concourant à améliorer la sécurité sur cette voie.

Il s'agit principalement de la réfection de la couche de roulement sur tout ou partie de l'emprise des voies de circulation départementales, et de la réfection des couches de structure, lorsque cela se justifie par un besoin de maintenance. Ainsi la prise en charge de la réfection des couches de structure par le Département ne peut-elle se justifier par une altération de ces sous-couches qui résulterait de leur occupation par des réseaux souterrains n'appartenant pas au Département, ni par une modification des caractéristiques géométriques de la route (modification d'assiette ou de niveau altimétrique) découlant du projet de la commune ou EPCI.

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de ces travaux peuvent être déléguées à la commune ou EPCI et alors donner lieu au versement d'une participation financière du Département, celle-ci étant plafonnée à l'estimation que cette dépense aurait représenté pour son compte, et à un contrôle de la conformité des travaux par les services départementaux.

Dans le cas d'une mobilisation du programme des OPSA, la convention précitée passée entre la commune ou EPCI et le Département définit également les modalités administratives, techniques et financières s'y rapportant.

Le programme des OPSA est préparé annuellement à partir des opérations recensées par les

services départementaux au 31 octobre de l'année précédente ; un courrier de la commune ou de l'EPCI s'engageant sur les échéances de réalisation de l'opération est requis pour permettre au Département d'ajuster sa programmation.

Une même commune ne peut bénéficier du programme des OPSA deux années successives, sauf s'il s'agit de plusieurs tranches de réalisation d'une même opération.

Si le montant des opérations recensées dépasse celui de l'enveloppe budgétaire allouée au programme, une liste principale d'opérations est établie à partir des critères de priorité suivants :

1 – Opérations liées au transfert de domanialité d'une route départementale dans le domaine communal ou opérations présentant un intérêt particulier pour le Département, en lien avec ses domaines d'intervention (schéma d'infrastructures cyclables et de voies vertes par exemple).

2 – Opérations présentées au programme de l'année précédente et n'ayant pu être retenues ou ayant été différées.

3 – Catégorie de la route départementale concernée (primaire, secondaire ou de desserte).

4 – Importance du trafic supporté par la route départementale concernée.

Une liste complémentaire intègre les opérations n'ayant pu être inscrites dans la liste principale et susceptibles d'être programmées en cours d'année si des opportunités se présentent, notamment du fait de retards pris dans le déroulement des opérations de la liste principale.

Certaines de ces opérations réalisées sur le réseau structurant peuvent exceptionnellement bénéficier d'un dispositif bonifié lorsqu'elles répondent à des problématiques routières importantes (d'échelle départementale) de congestion ou de sécurité, par exemple en intervenant en complémentarité avec un grand projet du Département, en substitution d'un aménagement tel qu'une déviation, ou encore en lien avec le schéma d'infrastructures cyclables et de voies vertes.

Ces opérations sont identifiées en amont de leur engagement et inscrites dans le programme d'études routières.

Le Département doit être étroitement associé aux différentes phases d'élaboration du projet et donner son agrément sur les aménagements envisagés.

Pour ces opérations, le Département finance les études de définition et apporte une participation financière globale aux travaux intégrant le montant des subventions départementales et des travaux d'OPSA habituels, ainsi qu'une bonification correspondant à 20 % des dépenses hors taxe des travaux de l'opération (hors réseaux secs) restant à la charge de la commune ou de l'EPCI, déduction

faite de toutes les participations versées par les différents cofinanceurs, sans que la participation du Département ne puisse excéder 50 % du montant total hors taxe des travaux.

Par extension, ces modalités d'intervention du Département en partenariat avec les communes ou EPCI à l'intérieur des agglomérations au sens du code de la route s'appliquent également pour les opérations que les collectivités pourraient initier dans d'autres secteurs urbains (par exemple, lieux-dits ou abords des agglomérations).

7.2 » Sécurité routière

■ Contexte et enjeux :

Dans le Doubs, on dénombre en moyenne chaque année environ 350 accidents corporels, 400 blessés et une quarantaine de tués sur les routes.

Si la part du nombre des accidents intervenant sur les routes départementales est proportionnelle à la circulation qui s'y concentre, de l'ordre de 40 %, le niveau de leur gravité est particulièrement élevé, avec 50 % des blessés et 75 % des tués en moyenne.

Tout comme à l'échelle nationale, l'accidentologie routière a régulièrement diminué dans le Doubs au cours des dernières décennies, grâce aux mesures préventives, réglementaires et répressives mises en œuvre par les pouvoirs publics et le milieu associatif.

En effet, la plupart de ces accidents sont dus à des facteurs comportementaux : vitesse excessive, conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, refus de priorité, utilisation du téléphone, autres prises de risques.

Pour entretenir la dynamique de lutte contre l'accidentologie, la politique locale de sécurité routière est animée à l'échelle départementale par le Préfet et repose sur un partenariat entre les services de l'Etat, dont les forces de l'ordre et les services de secours, les collectivités, les gestionnaires routiers et les associations œuvrant dans ce domaine.

Le document général d'orientation (DGO), établi par le Préfet tous les 5 ans, encadre cette politique et définit les grands enjeux, ainsi que les orientations d'actions à engager pour y répondre. Le

plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), également établi par le Préfet, constitue chaque année la déclinaison opérationnelle de ce programme ; il recense les actions mises en œuvre par les différents acteurs et les moyens qui leur sont alloués.

Outre les actions qu'il porte dans ses champs de compétence, infrastructures mais également transports, et en tant qu'employeur, le Département s'inscrit dans ce partenariat, dont il est un acteur actif et reconnu, et conduit en propre des actions de prévention.

Le Département soutient également le programme de déploiement des contrôles automatisés des vitesses par l'Etat, en favorisant l'implantation de radars sur son réseau routier.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département dans le domaine de la sécurité routière se définit d'après les objectifs suivants :

- Améliorer encore la sécurité de ses infrastructures, en procédant à des aménagements lorsque cela se justifie, en préservant de bonnes conditions d'exploitation et en accompagnant les communes pour les opérations de sécurisation en agglomération.
- Faire évoluer positivement le comportement des conducteurs, en participant à la politique locale de sécurité routière et en agissant sur le champ de la prévention, en lien avec ses domaines de compétences directs.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Le Département intègre l'enjeu de la sécurité dans l'ensemble de son intervention sur les infrastructures, de la définition des plans d'exploitation et de la programmation des opérations à la conception des projets et à la réalisation des travaux.

Le programme de sécurisation comporte les opérations spécifiquement dédiées à la sécurité. Il peut s'agir d'aménagements ponctuels (carrefours, virages, adhérence de la chaussée, dispositifs de retenue, etc) ou de traitements linéaires consistant à supprimer tous les facteurs de danger sur un itinéraire (obstacles non protégés, signalisation à adapter, défaut d'adhérence, etc). Ces opérations sont décidées sur la base d'une analyse précise de la situation, permettant de démontrer qu'une intervention sur l'infrastructure est susceptible d'améliorer les conditions de sécurité du site. Pour les tronçons routiers où le taux d'accident est particulièrement élevé, des audits indépendants, menés en concertation avec les acteurs locaux (élus, services de l'Etat, forces de l'ordre), sont prévus à cet effet.

En complément, le programme de signalisation, qui englobe les travaux de signalisation horizontale et de signalisation verticale, concourt également fortement à la sécurisation des infrastructures, en optimisant l'information et le guidage des usagers.

À travers les aides allouées aux communes et au milieu associatif, ainsi que par le programme des OPSA (opérations partenariales de sécurité en agglomération), le Département accompagne ses partenaires dans les actions qu'ils mettent

en œuvre en faveur de la sécurité routière et en particulier dans les aménagements réalisés sur les routes départementales à l'intérieur des agglomérations.

Au titre de sa compétence transport, et en tant qu'employeur, le Département agit également en faveur de la sécurité routière en veillant à l'état et à l'équipement des véhicules, à la formation et la sensibilisation des conducteurs, en soutenant des actions de prévention en direction des utilisateurs, notamment des collégiens.

En particulier, les équipements les mieux adaptés sont prévus pour les agents et les engins qui interviennent sur la voirie.

En outre, le Département met en œuvre des actions de prévention routière, en lien avec ses champs de compétence. Elles consistent, d'une part, à informer le grand public (rubrique sécurité routière dans le magazine *Vu du Doubs*, site internet dédié <http://securiteroutiere.doubs.fr>) et, d'autre part, à sensibiliser les usagers des infrastructures départementales au plus près de leur acte de conduite (panneaux sur la sécurité des deux-roues dans les parcs à vélos des collèges, panneaux sur les risques routiers déployés le long des routes aux périodes sensibles de l'année, radars pédagogiques sur les sites ou les chantiers sensibles).

Enfin, dans le cadre du dispositif des engagements citoyens, le Département accorde des facilités, sous la forme d'autorisations d'absence, à ses agents qui souhaitent participer aux actions de prévention mises en œuvre par les services de l'État, en tant qu'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

7.3 » Développement durable

■ Contexte et enjeux :

Si les infrastructures sont indispensables à la vie économique et au lien social, les travaux pour les aménager ou les entretenir, la circulation qu'elles supportent et leur existence même, peuvent avoir des impacts négatifs sur l'environnement, naturel et humain.

Les infrastructures sont ainsi susceptibles d'avoir un effet défavorable vis-à-vis de différents enjeux du développement durable : pollution, réchauffement climatique, consommation des ressources naturelles et énergétiques, perte de biodiversité. Le Département est donc déterminé à adapter son intervention dans le domaine des infrastructures, afin de contenir ces incidences dont il a pleinement conscience.

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département en faveur du développement durable autour des infrastructures se définit d'après les objectifs suivants:

- Participer à un aménagement durable du territoire, en limitant la construction de nouvelles infrastructures et en optimisant celles existantes et leur usage.
- Encourager une mobilité durable, en concourant à limiter l'accroissement de la circulation automobile et en favorisant, lorsque cela est possible, l'essor des modes doux et des transports collectifs, en accompagnement des collectivités territoriales compétentes..
- Prendre en compte les enjeux environnementaux dans les projets et les chantiers.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

La préoccupation permanente du développement durable guide les élus et les services départementaux dans l'ensemble de leur action dans le domaine des infrastructures.

La volonté du Département de s'inscrire dans cette dynamique va au-delà du seul respect des obligations légales et des règles de l'art applicables à l'aménagement et la gestion des routes.

Ainsi, dans le choix des opérations, le Département vise-t-il en premier lieu à limiter la construction de nouvelles infrastructures et à re-

chercher des solutions pour répondre aux besoins de mobilité, en valorisant et en adaptant les infrastructures déjà existantes, et en améliorant les conditions de leur usage.

À travers son schéma d'infrastructures cyclables et de voies vertes, le Département favorise le développement du vélo, et plus généralement des modes doux de déplacement.

Tout en préservant le foncier et les ressources naturelles, cette stratégie d'aménagement du territoire permet également de maîtriser l'augmentation du trafic routier ; elle est en cohérence avec celle adoptée par les autres aménageurs d'infrastructures, ainsi qu'avec les attentes de notre société.

Par ailleurs, dans la conception des projets, la définition des plans d'exploitation et la réalisation des travaux, de nombreuses dispositions sont prises pour réduire leur impact sur l'environnement et, le cas échéant, le compenser par des actions complémentaires positives.

Ces efforts portent en particulier sur la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles, sur les économies d'énergie, sur la maîtrise de la pollution et des déchets, sur la protection des riverains et des usagers des infrastructures, ainsi que des travailleurs qui y interviennent.

Les procédés respectueux de l'environnement, tout en restant compétitifs aux plans qualitatif et économique, sont privilégiés, notamment dans le domaine de la maintenance des chaussées (recyclage des matériaux et techniques alternatives à l'enrobé chaud), de l'entretien des dépendances (fauchage différencié, produits phytosanitaires proscrits) et de la viabilité hivernale (réduction de la quantité de sel répandue).

Le Département encourage également ses partenaires et ses prestataires à agir en faveur du développement durable, notamment en diffusant ses bonnes pratiques, en veillant au respect de cet enjeu dans les actions qu'il soutient, en adaptant sa commande publique.

C'est à cet effet que le Département a signé, avec les organisations professionnelles locales, une déclinaison de la convention d'engagement volontaire initiée par les professionnels de l'ingénierie et des travaux publics au niveau national.

7.4 » Interventions sur les autres routes (routes nationales, voies communales)

■ Contexte et enjeux :

La loi répartit les compétences en matière de voirie entre l'Etat (pour les routes nationales et les autoroutes, ces dernières étant en partie concédées à des sociétés privées), les Départements (pour les routes départementales) et les communes, avec délégation possible aux EPCI (pour la voirie communale).

Ces différents réseaux routiers sont connectés entre eux par des carrefours (carrefours plans ou échangeurs dénivelés).

En outre, en agglomération au sens du code de la route, la responsabilité des routes nationales et départementales se répartit entre leurs gestionnaires, pour ce qui concerne la conservation, et les communes ou EPCI, pour ce qui concerne la sécurité, la commodité de passage et la propreté.

Plusieurs étapes de la décentralisation ont conduit au transfert de routes nationales aux Départements, transfert de compétence s'accompagnant du transfert des moyens correspondants (administratifs et financiers).

Ainsi, en 2006 et 2007, 145 km de routes nationales dites d'intérêt local (RNIL) ont-elles été transférées par l'Etat au Département du Doubs dans le cadre de l'acte II de la décentralisation.

À travers la planification des contrats de plan Etat-Région, des financements croisés ont été instaurés de longue date pour les investissements réalisés sur le réseau national. Ainsi l'Etat n'a financé qu'une partie des opérations inscrites dans ces contrats de plan, la Région, ainsi que les autres collectivités, Départements et agglomérations en secteur urbain, apportant des participations complémentaires.

À l'occasion de l'acte II de la décentralisation, l'Etat a posé le principe du décroisement des financements, indiquant, qu'au terme des programmes en cours, qu'il ne participerait plus aux investissements sur les RNIL transférées aux Départements et qu'en contrepartie, les Départements ne participeraient plus aux investissements sur les routes conservées dans le domaine de l'Etat.

Par la suite, l'Etat a néanmoins sollicité les collectivités départementales pour contribuer aux nouveaux programmes qu'il mettait en place.

En charge d'un réseau routier de plus de 3700 km, le Département du Doubs a décidé, dans ce contexte, d'appliquer le décroisement des financements avec l'Etat et de concentrer son intervention sur sa compétence propre, tout en s'associant sur les plans politique et technique au suivi des opérations nationales et en poursuivant le soutien qu'il apporte aux communes et EPCI à travers ses programmes d'aides traditionnelles, ainsi qu'à travers le programme des opérations partenariales de sécurité en agglomération (OPSA).

■ Objectifs du maître d'ouvrage :

L'intervention du Département sur les routes nationales et communales se définit d'après les objectifs suivants :

- Placer chaque gestionnaire routier en pleine responsabilité sur son champ de compétence, en assurant les charges qui lui reviennent et en ne participant pas directement aux dépenses afférentes aux routes nationales et à la voirie communale.
- Contribuer à la cohérence d'ensemble des aménagements réalisés sur les différents réseaux routiers.
- Accompagner les communes ou EPCI dans leurs projets, selon les cadres définis.

■ Déclinaison de l'intervention du Département :

Pour les opérations sur le réseau national, le Département n'apporte pas de contribution financière.

Les élus et les services départementaux peuvent cependant participer aux instances de pilotage et aux instances techniques mises en place par l'Etat autour de ses projets, afin, d'une part, d'y défendre les intérêts départementaux et, d'autre part, d'y apporter leur analyse et leur expertise au service de la cohérence de l'aménagement du territoire.

Sans assurer le portage des aménagements initiés par l'Etat sur son réseau routier, le Département peut in fine intégrer dans son domaine les voiries créées pour permettre le raccordement de routes départementales. Le schéma de domanialité découlant de chaque projet doit être appréhendé le plus en amont possible et faire l'objet d'une concertation entre les gestionnaires concernés.

Si des aménagements complémentaires sur le réseau routier départemental sont induits par une opération de l'Etat ou d'un autre maître d'ouvrage, en dehors de son périmètre, par exemple, du fait d'une redistribution des déplacements, le Département assure les charges qui relèvent de sa compétence.

Pour les opérations sur la voirie communale, le Département peut apporter une contribution à travers les dispositifs prévus à cet effet : assistance à maîtrise d'ouvrage, aides traditionnelles, dotations aux projets territoriaux. Ces dispositifs ne sont pas détaillés dans ce document, mais sont présentés dans le guide des aides.

Concernant les échangeurs dénivelés entre une route nationale et une route départementale, l'Etat garde la charge du ou des ouvrages de franchissement, ainsi que des bretelles, selon les dispositions fixées dans les conventions passées entre l'Etat et le Département à ce sujet.

Pour l'aménagement des carrefours entre une route départementale et une route nationale ou une voie communale, situés en dehors des agglomérations au sens du code de la route, la maîtrise d'ouvrage incombe en principe au gestionnaire de la route de catégorie supérieure.

La répartition du financement est définie au cas par cas à l'issue d'une concertation entre les parties concernées (par exemple en fonction du nombre respectif des branches de chaque catégorie).

Pour ceux de ces carrefours qui sont régis par un régime de priorité, il est d'une façon générale, souhaitable que la route de catégorie supérieure soit prioritaire et, en tout état de cause, qu'une cohérence soit assurée sur un même itinéraire à cet égard.

Pour l'aménagement des carrefours situés à l'intérieur des agglomérations, c'est en principe la commune qui assure la maîtrise d'ouvrage au titre de sa responsabilité en matière de sécurité ; en ce qui concerne la voirie départementale, elle peut alors bénéficier des dispositifs prévus pour accompagner ces aménagements (ceux précités et celui des OPSA).

8.1 » Tableau récapitulatif des caractéristiques et des interventions par catégorie de routes

Le tableau suivant récapitule les caractéristiques, les niveaux de service et les cadres d'intervention pour chaque catégorie de routes départementales. Au sein du réseau de desserte, les niveaux de service et les interventions peuvent être réduits sur le réseau complémentaire.

	RESEAU STRUCTURANT			RESEAU DE DESSERTE
	RESEAU PRIMAIRE	RESEAU SECONDAIRE		
	CARACTERISTIQUES GENERALES DU RESEAU			
Composition	Itinéraires principaux d'intérêt régional	Itinéraires secondaires d'intérêt départemental	Autres routes départementales d'intérêt local	
Inscription dans le territoire	Maillage structurant du territoire et continuité des liaisons nationales	Maillage du territoire	Liaison entre le réseau structurant et les secteurs urbanisés, les pôles économiques et touristiques	
Autres voies assurant des fonctions de même nature	Autoroute et routes nationales	Réseau primaire	Voirie communale et privée	
Longueur	488 km	607 km	2616 km	
Nature du trafic	Transit interdépartemental et international Echanges internes au département	Liaison entre les villes Echanges internes au département	Desserte Echanges entre les villages et autres pôles locaux	
Trafic tous véhicules mesuré (Comptages départementaux)	1 500 à 35 000 véh/j	300 à 15 000 véh/j	20 à 11 000 véh/j	
Trafic poids lourds mesuré (Comptages départementaux)	130 à 2 750 PL/j	20 à 1 150 PL/j	1 à 600 PL/j	
Vitesses de référence	60 à 110 km/h	50 à 80 km/h	50 km/h	

	RESEAU STRUCTURANT		RESEAU DE DESSERTERTE
	RESEAU PRIMAIRE	RESEAU SECONDAIRE	
NIVEAUX DE SERVICE			
Niveau d'exploitation	Elevé, permettant les meilleures conditions de circulation possibles		Réduit et adapté aux fonctions locales de chaque route
Niveau de sécurité	Elevé avec logique d'itinéraire		Adapté aux vitesses pratiquées
Niveau de confort	Elevé	Moyen	Réduit
CHAUSSEES			
Nombre de voies	Généralement 2 Sections à 3, 4 ou 2x2 voies		2
Largeur maximale des voies	3,50 m	3,30 m	2,75 m 3,00 m si trafic PL important
Largeur minimale des voies	3,30 m	2,75 m	Non définie
Revêtement hors agglomération	Enrobé, ECF ou enduit		Généralement enduit Enrobé ou ECF possibles
Revêtement en agglomération	Enrobé ou ECF		Généralement ECF ou enduit Enrobé possible
ACCOTEMENTS			
Nature	Stabilisés Enherbés ou revêtus	Stabilisés Enherbés	Meubles ou stabilisés Enherbés
Largeur maximale	2,50 m	1,50 m	
Largeur minimale	1,00 m	Non définie	
MARQUAGE			
Axe	Oui		Oui MRE si largeur inférieure à 5,50 m
Rives	Oui	Si largeur supérieure à 6,00 m	Non
En agglomération	Possible, mais différencié (relève des communes)		Généralement non

	RESEAU STRUCTURANT		RESEAU DE DESSERTE
	RESEAU PRIMAIRE	RESEAU SECONDAIRE	
INTERVENTIONS DE MAINTENANCE			
Chaussées	Programme dédié au réseau structurant		Dans le cadre de la PRT
Assainissement	Programme dédié au réseau structurant		Dans le cadre de la PRT
Ouvrages d'art	Programme général à tout le réseau		
Ouvrages de confortement	Programme général à tout le réseau Réparations prioritaires		Programme général à tout le réseau Réparations non prioritaires
Signalisation horizontale	Fréquence de renouvellement maximale : 2 ans		Fréquence de renouvellement maximale : 3 ans
Signalisation verticale	Programme général à tout le réseau		
INTERVENTIONS DE SECURISATION			
Aménagements ponctuels	Programme de sécurisation		Programme de sécurisation ou PRT
Traitement d'itinéraires	Oui		Généralement non
Dispositifs de retenue	Programme de sécurisation		Dans le cadre de la PRT
INTERVENTIONS D'AMELIORATION			
Aménagements structurants (déviation, crènaux de dépassement)	Possibles ; examen au cas par cas	Généralement non	Non
Adaptation des caractéristiques géométriques de la route (calibrages, rectifications)	Possible ; examen au cas par cas		Généralement non
TRAITEMENT CYCLABLE (HORS SITE PROPRE)			
Bandes multifonctionnelles ou surlargeurs	Oui		Non
Itinéraires partagés	Non	Oui	Oui

8.2 » Tableau récapitulatif de la répartition des charges en et hors agglomération

Le tableau suivant récapitule la répartition habituelle des charges entre le Département et les communes ou EPCI pour les principales interventions sur le domaine routier départemental. Des dispositions particulières peuvent être localement appliquées et font alors l'objet de conventions entre le Département et les autres parties prenantes.

Nota :

Les charges en agglomération concernent les secteurs en agglomération au sens du code de la route, mais également les autres secteurs urbanisés : hameaux, abords des agglomérations.

Pour les charges indiquées comme revenant aux communes, lorsque l'EPCI est compétent dans le domaine concerné, c'est à celui-ci que ces charges reviennent.

	HORS AGGLOMERATION	EN AGGLOMERATION
	1 - HORS OPERATIONS D'AMENAGEMENT	
	CHAUSSEES	
Entretien courant	Département	Département dans l'emprise des voies de circulation Communes pour les surlargeurs
Maintenance (structure et revêtement)	Département	Département dans l'emprise des voies de circulation Communes pour les surlargeurs
Revêtements spéciaux (pavés, béton)	Sans objet	Communes
Plateaux surélevés	Sans objet	Communes
Stationnement sur chaussée	Sans objet	Communes

	HORS AGGLOMERATION	EN AGGLOMERATION
1 - HORS OPERATIONS D'AMENAGEMENT		
ACCOTEMENTS		
Entretien courant	Département	Département
Maintenance	Département	Département
Fauchage	Département	Communes
Nettoyage	Département	Communes
Trottoirs et cheminements (création, entretien, maintenance)	Communes	
ASSAINISSEMENT (création, entretien, maintenance)		
Fossés et drains	Département	Communes
Réseaux	Département	Communes
Aqueducs sur fossé	Bénéficiaire de l'accès	
Ouvrages de traitement	Département	Communes
Exutoires	Département	Communes
TALUS		
Fauchage, élagage	Département	Communes
Nettoyage	Département	Communes
Ouvrages de protection (implantation, entretien, maintenance)	Département	
PLANTATIONS (implantation et entretien)		
Arbres de hautes tiges	Département	Département ou communes
Massifs arbustifs	Généralement Département Communes si initiative locale	
		Communes

	HORS AGGLOMERATION	EN AGGLOMERATION
1 - HORS OPERATIONS D'AMENAGEMENT		
SERVICE A L'USAGER (implantation, entretien, maintenance)		
Points ou aires d'arrêt	Département	Communes
Points d'information	Département pour ceux du pôle Courbet Communes autrement	Communes
Poubelles	En principe sans objet	Communes
Mobilier	Département	Communes
OUVRAGES D'ART (entretien courant et maintenance)		
Ponts supportant les RD, tunnels		Département
Ponts franchissant les RD et supportant des voies relevant d'autres gestionnaires (autoroute, RN, VC, voie privée, voie ferrée)	Générallement gestionnaire de la voie supportée Voir conventions passées avec certains gestionnaires	
Ouvrages limitrophes avec un territoire voisin		Selon conventions ou usages établis
Murs soutenant la route ou nécessaires à son passage		Département
Autres murs soutenant des fonds voisins		Propriétaire des fonds soutenus
Adaptations nécessaires au passage de réseaux		Demandeur (gestionnaire de réseau)
Adaptations urbaines (fleurissement, mobilier)	Sans objet	Communes
SIGNALISATION HORIZONTALE		
Marquage linéaire (axe, rives)	Département	Communes
Ilots (pourtour, zébras)	Département	Communes
Police (hors régimes de priorité)	Département	Communes
Régimes de priorité (lignes d'effet) carrefour RD / RD	Département	Communes
Régimes de priorité (lignes d'effet) carrefour RD / VC	Département	Communes
Renouvellement du marquage suite à nouveau revêtement de chaussée	Département (pour tout marquage préexistant recouvert par le nouveau revêtement)	
Marquage de chantier		Maître d'ouvrage de l'opération qui en est à l'origine

	HORS AGGLOMERATION	EN AGGLOMERATION
1 - HORS OPERATIONS D'AMENAGEMENT		
SIGNALISATION VERTICALE (installation, entretien courant, maintenance)		
Signalisation directionnelle sur RD ou aux carrefours entre RD	Département pour les pôles classés au schéma directeur départemental (SDD) Communes pour les pôles non classés au SDD	
Signalisation directionnelle aux carrefours RD / VC	Département pour les directions vers la RD des pôles classés au SDD Communes pour les directions vers la VC et les pôles non classés au SDD	
Signalisation directionnelle autoroutière	Société d'autoroute	
Signalisation touristique	Département sur RD, pour les pôles classés au SDD Communes ou exploitants hors RD et sur RD pour les pôles non classés au SDD	
Supports de signalisation directionnelle si usage partagé	Partage au prorata du nombre de mentions respectives	
Signalisation d'initiative locale	Communes (sur supports indépendants)	
Signalisation de police (A, B, C)	Département (sauf cas particuliers mentionnés dans l'instruction n°81-85)	Communes
Signalisation d'intersection (AB)	Département (selon instruction n°81-85)	Communes
Signalisation de localisation (E, EB)	Département	
Signalisation de service (CE)	Demandeur	
Bornage (points de repère)	Département	
Balises	Département	Communes
Jalons	Département	
Signalisation temporaire	Maître d'ouvrage de l'opération qui en est à l'origine	

	HORS AGGLOMERATION	EN AGGLOMERATION
1 - HORS OPERATIONS D'AMENAGEMENT		
DISPOSITIFS DE RETENUE		
Implantation de nouveaux dispositifs si indice de danger supérieur ou égal à 12	Département	
Implantation de nouveaux dispositifs si indice de danger inférieur à 12	Demandeur	
Implantation de nouveaux dispositifs rendus nécessaires par une construction ou un aménagement en bordure de RD	Constructeur ou aménageur à l'origine du besoin	
Entretien courant, maintenance, réparation (si responsable non identifié), mise en conformité de dispositifs existants	Collectivité ou autre opérateur ayant installé le dispositif	
Réparation des glissières accidentées	Responsable de l'accident	
EQUIPEMENTS DIVERS (installation, fonctionnement, entretien courant, maintenance)		
Dispositifs de circulation (feux, parcmètres, panneaux d'information...)	Sans objet	Communes
Arrêts de car	Commune ou exploitant de transport collectif (y compris marquage au sol)	
Installations de covoiturage	Communes	
Mobilier urbain, bornes, barrières	Sans objet (hors aires d'arrêt)	Communes
Eclairage	Communes	
Radars pédagogiques	Département	Communes
Autres équipements	Propriétaire	
VOIES CYCLABLES (création, entretien, maintenance)		
Itinéraires du schéma cyclable départemental	Département	
Boucles locales et autres itinéraires non inscrits dans le schéma cyclable départemental	Communes	

	HORS AGGLOMERATION	EN AGGLOMERATION
2 - OPERATIONS D'AMENAGEMENT (des aides départementales peuvent accompagner les opérations communales)		
Aménagements de sécurité	Département	Communes
Aménagements d'amélioration (modification des caractéristiques géométriques de la route)	Département	Communes
Aménagements de capacité (création de nouvelles voies)	Examen au cas par cas	
Reprise de la structure de la chaussée départementale dans l'emprise des voies de circulation préexistantes	Département	Département si justifié par un besoin de maintenance Communes sinon
Structure de la chaussée départementale créée en dehors de l'emprise des voies de circulation préexistantes	Département	Communes
Revêtement de la chaussée départementale	Département	Département (si justifié et sur la largeur nécessaire)
Plantations	Département Communes qui en prennent l'initiative	Communes
Signalisation horizontale et verticale	Selon les mêmes principes qu'en dehors des opérations d'aménagement (partie 1 du tableau)	
Autres travaux liés à l'opération d'aménagement (assainissement, dépendances, ouvrages, dispositifs de retenue...)	Département	Communes
3 - EXPLOITATION ET GESTION		
Signalisation de chantier	Maître d'ouvrage des travaux	
Déviation liée à des travaux	Financement par le maître d'ouvrage des travaux (mise en œuvre par les services départementaux)	Communes
Nettoyage ou dégagement de la chaussée	Département	Communes
Balayage	Département (voies cyclables notamment)	Communes
Service hivernal	Département (dans l'emprise des voies de circulation)	
Actes de gestion du domaine public, arrêtés de circulation	Se référer aux annexes du règlement départemental de voirie	

9 Liste des principaux documents de référence

Nota :

outre les principales références listées ci-après, il existe de nombreux documents et modalités intervenant également dans la politique routière du Département : délibérations, arrêtés, instructions, conventions particulières, marchés, dispositifs organisationnels, etc.

■ Organisation du réseau routier départemental

- Cartographie du réseau routier (système d'information géographique accessible sur www.doubs.fr rubrique « routes et infrastructures »)
- Schéma routier de Besançon
- Schéma routier du Pays de Montbéliard (version modifiée du 21 mars 2012)

■ Cadres généraux et planification

- Programme des investissements routiers du mandat (PIRM)
- Budget des infrastructures (évolution vers un budget des routes et modes doux)
- Programme d'études routières (PER)
- Avant-projets sommaires d'itinéraires (APSI)

■ Politique patrimoniale

- Plan d'intervention fauchage (PIF)
- Conventions générales pour la répartition de la gestion des ouvrages d'art passées avec APRR, l'Etat, le Département de Haute-Saône, la SNCF et RFF
- Schéma directeur de signalisation directionnelle et touristique
- Instruction interministérielle n°81-85 du 23 septembre 1981 relative à la répartition des charges de signalisation
- Grille d'analyse de l'indice de danger

■ Gestion et exploitation

- Règlement départemental de voirie
- Dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) – Evolution vers un plan hivernal des routes départementales (PHRD)
- Délibération du Conseil général du 28 septembre 2009 sur la surveillance du réseau routier départemental
- Convention passée avec l'Etat pour l'organisation de la veille (délibération du Conseil général du 11 décembre 2007)
- Convention passée avec l'Etat pour la gestion de crise (délibération du Conseil général du 11 décembre 2007)
- Divers plans de secours et de gestion de crise mis en place par l'Etat
- Données de comptage des routes départementales (disponibles sur www.doubs.fr rubrique « routes et infrastructures »)

■ Modes doux

- Schéma d'infrastructures cyclables et de voies vertes
- Plan départemental des espaces, sites et itinéraires (PDESI)

■ Politiques transversales et partenariales

- Guide des aides (disponible sur www.doubs.fr rubrique « les aides du Département »)
- Document général d'orientations (DGO) et plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) – Disponibles sur <http://securiteroutiere.doubs.fr> rubrique « la politique locale de sécurité routière »
- Convention éco-chantiers, déclinaison pour le Département du Doubs de la convention d'engagement volontaire des professionnels de la route (disponible sur www.doubs.fr rubrique « routes et infrastructures »)
- Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) – Disponibles sur www.doubs.fr rubrique « routes et infrastructures »

■ Sites internet

- www.doubs.fr
- <http://www.inforoute25.fr>
- <http://securiteroutiere.doubs.fr>
- <http://www.eurovelo6-france.com>



www.doubs.fr