



COMITE DES USAGERS DES ROUTES DEPARTEMENTALES

30 octobre 2018



PROPOS INTRODUCTIF

Monsieur Thierry MAIRE DU POSET
4^{ème} Vice-président du Conseil départemental
En charge des routes et des transports individualisés



Ordre du jour

(1/2)

- Politique locale de sécurité routière et déclinaison par le Département
- Ouvrages d'art : état du patrimoine et politique d'entretien
- Nouveau document d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH)
- Politique cyclable : appel à projets et adaptation des modalités d'intervention



Ordre du jour

(2/2)

- Problématique de la circulation des poids lourds
- Déviations de la circulation et information des usagers
- Problématique du gravillonnage des routes
- Tour de table des participants



POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DÉCLINAISON PAR LE DÉPARTEMENT



Les instances nationales

- Ministère de l'intérieur
 - Délégation à la sécurité routière (DSR)
 - Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)
- Conseil national de la sécurité routière (CNSR)
- Comité interministériel à la sécurité routière (CISR)
 - Elabore la politique du Gouvernement
 - CISR du 9 février 2018 : 18 mesures, dont l'abaissement de la vitesse à 80 km/h (mesure décidée sans concertation avec les Départements)
- Des campagnes de sensibilisation (pédagogiques, chocs...)



La politique locale de sécurité routière

- Animée dans chaque Département par l'Etat, représenté par le Préfet
- En lien avec les différents acteurs locaux
 - Services de l'Etat, dont forces de l'ordre, secours, éducation nationale...
 - Justice
 - Collectivités (dont le Département)
 - Gestionnaires routiers (dont le Département)
 - Associations (dont certaines ici présentes)
- Mobilisation des différents leviers : éducation, prévention, infrastructures, contrôles, sanctions, secours, etc.



Le document général d'orientations (DGO)

- Etabli pour 5 ans (2018 - 2022)
- Cosigné par le Préfet et la Présidente du Département
- Identifie les grands enjeux et définit les orientations d'actions
- 6 enjeux pour l'édition actuelle :
 - Les risques routiers professionnels
 - Les addictions (alcool, drogue)
 - Les jeunes (14 - 29 ans)
 - Les séniors (65 ans et plus)
 - Les deux-roues motorisés
 - Le partage de la voirie
- D'autres facteurs transversaux : vitesse, distracteurs...



Des instances de pilotage, d'animation, de concertation

- Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)
 - Déclinaison opérationnelle du DGO chaque année
- Le pôle de compétences de la préfecture
- Diverses commissions :
 - Commission consultative des usagers sur la signalisation routière
 - Commission des radars
- Des réseaux de référents : communaux, lycées et collèges



L'implication directe du Département

1/2

- Sécurisation des routes départementales
 - Dimension sécuritaire intégrée dans toutes les interventions
 - Des programmes spécifiques de sécurisation : points particuliers ou itinéraires
 - Audits de sécurité indépendants menés sur les RD où l'on recense le plus d'accidents
- Partenariat avec les communes pour les aménagements à l'intérieur des agglomérations : appui technique et financier
- Sécurisation des transports départementaux (à présent limités au transport individualisé des élèves handicapés)



L'implication directe du Département

2/2

- Partenariat avec le comité départemental de l'association Prévention Routière (subvention allouée chaque année)
- Diverses actions de prévention :
 - Radars pédagogiques (hors agglomération)
 - Panneaux « prise de risque au volant, je risque ma vie »
 - Campagne de sensibilisation aux risques hivernaux
 - Panneaux sur la sécurité des deux-roues dans les parcs à vélos des collèges
 - Site internet dédié à la sécurité routière
 - Challenge d'idées dans les collèges (en préparation)
 - Etc



ECHANGES



OUVRAGES D'ART : ÉTAT DU PATRIMOINE ET POLITIQUE D'ENTRETIEN



Ouvrages d'art - Etat du patrimoine et politique d'entretien

1/6

- Le patrimoine départemental est composé de 961 ponts, ce qui correspond à la moyenne des départements français.
- L'ensemble de ces ponts est suivi par la réalisation de visites périodiques réalisées par les agents du Département.
- Les ponts de grande ampleur (148), difficilement accessibles ou à enjeux, présentant des ouvertures comprises entre 15 et 100 mètres, font l'objet d'inspections détaillées réalisées par des bureaux d'études spécialisés.
- Ces ouvrages sont notés de 1 à 3U, 1 pour un ouvrage en bon état apparent à 3U pour un ouvrage dont la structure est altérée.



Ouvrages d'art - Classement des ouvrages

2/6

Classe 1 - Ouvrage en bon état apparent relevant de l'entretien courant

Classe 2 - Ouvrage dont :

- la structure est en bon état apparent mais dont les équipements ou les éléments de protection présentent des défauts ;
 - la structure présente des défauts mineurs ;
- qui nécessite un entretien spécialisé sans caractère d'urgence ;

Classe 2 E - Idem 2, mais

qui nécessite un entretien spécialisé URGENT, pour prévenir le développement rapide de désordres dans la structure et son classement ultérieur en 3

Classe 3 - Ouvrage dont la structure est altérée et

qui nécessite des travaux de réparation mais sans caractère d'urgence.

Classe 3 U - Idem 3 mais

qui nécessite des travaux de réparation URGENTS liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité d'évolution des désordres pouvant y conduire à brève échéance.



Ouvrages d'art - Classement des ouvrages

3/6

Mention S : risque pour l'utilisateur

Lorsque les défauts ou déficiences constatées sur l'ouvrage peuvent mettre en cause la sécurité des usagers et nécessitent de ce fait d'être traités de manière urgente, la mention « S » est attribuée à l'ouvrage en complément de l'une quelconque des cinq classes d'état définies précédemment. Cette cotation doit refléter un défaut d'une partie d'ouvrage existante ou disparue et non pas une non-conformité à des règles de sécurité ou à un niveau de sécurité jugé insuffisant.



Ouvrages d'art - Etat du patrimoine

4/6

Fin 2017, les 148 ouvrages du Département concernés par une inspection détaillée étaient classés comme suit :

Nombre d'ouvrage	Pourcentage	Cotation
1	0.7 %	1
60	40.5 %	2
62	41.9 %	2E
14	9.5 %	3
11	7.4 %	3U

Le parc d'ouvrage est très majoritairement dans un état correct. Les ouvrages affectés de pathologies d'ordre structurel (3 et 3U) ne présentent, quant à eux, pas de signes d'atteinte d'un état ultime de détérioration.



Ouvrages d'art - Politique d'entretien

5/6

Lorsque des ouvrages sont dans un état défectueux ou douteux, selon les cas, il peut être envisagé les actions suivantes :

- Mise en place de mesures de sécurité immédiates ou de sauvegarde (limitation de tonnage, confortement provisoire,) dans l'attente de réaliser les travaux (état défectueux).
- Réalisation prioritairement de réparations dans le cadre d'une programmation de travaux (état défectueux).
- Engagement d'études complémentaires afin de valider la cotation et préciser l'état réel de l'ouvrage (état douteux).

Au besoin, pour toutes les catégories d'ouvrage, les services départementaux peuvent solliciter des études et des expertises approfondies réalisées par des bureaux spécialisés.



Ouvrages d'art - Conclusion

6/6

Les ponts du Département font l'objet d'un suivi rigoureux et régulier d'autant plus lorsqu'ils sont imposants ou qu'ils présentent un enjeu stratégique.

D'un point de vue des travaux et au-delà de l'entretien courant dont une partie est réalisée en régie, ce sont 33 ponts qui feront l'objet de lourdes réparations pour un montant moyen annuel de 3,8 M€.

La totalité des opérations de réparation des ponts, actuellement classés 3U, est prévue avant la fin du mandat.

Par l'inscription de crédits spécifiques pour les opérations importantes, le Département a doublé les crédits affectés annuellement aux ponts avec C@p25.



ECHANGES



NOUVEAU DOCUMENT D'ORGANISATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE (DOVH)



En dehors des situations jugées exceptionnelles, quel que soit le réseau départemental concerné, un usager doit pouvoir emprunter le réseau départemental à toute heure du jour et de la nuit, dans la mesure où son véhicule dispose d'équipements pneumatiques hivernaux en bon état.

Le niveau de service garanti n'est pas identique suivant le classement des routes, auxquelles s'appliquent des niveaux de traitement différencié et suivant les périodes de la journée.

Il est optimal pour répondre aux exigences des flux domicile / travail en début et fin de journée et pendant la journée (créneau horaire 7h00 20h00).

Il peut s'avérer dégradé (voire très dégradé), en particulier sur le réseau à enjeu très local, en cours de nuit ou le weekend et les jours fériés.



Situations exceptionnelles

Les services font le maximum avec la totalité des moyens disponibles

- Congères
- Pluies verglaçantes
- Neige continue de longue durée
- Grands froids
- Intempéries neigeuses en dehors de la période hivernale de référence

Autre

- La gestion des poids lourds est inapplicable sur RD compte tenu de la configuration du réseau (sauf arrêté préfectoral général)



1-Traitement hivernal renforcé : THR (860 Km)

Routes avec un fort trafic de transit ou pendulaire
Interventions possibles 24h/24h pour répondre à un objectif d'amélioration de la performance par rapport à la situation actuelle

Neige

Traitement pré-curatif (au début d'un épisode neigeux (neige humide)) et des circuits raccourcis
Adaptation des horaires d'intervention au trafic pendulaire

Givre / Verglas

Traitement curatif (salage en toute largeur) avec possibilité, à titre exceptionnel, de traitement pré-curatif juste avant le phénomène



DOVH - Trois niveaux de service

4/7

2-Traitement hivernal standard : THS (2 680 Km)

L'essentiel du reste du réseau, niveau de service pratiqué auparavant

Créneau 7h00 - 22h00

En journée, déclenchement des interventions à partir de 4h00

En soirée, déclenchement des interventions au plus tard vers 20h00
pour une fin d'intervention vers 22h00

Neige

Traitement curatif

Givre / Verglas

Traitement curatif (salage en toute largeur)



3-Traitement hivernal de proximité : THP (160 km)

Réseau ne présentant que peu d'enjeu, (en réalité peu d'itinéraires) : voie en doublon n'assurant aucune desserte spécifique (habitations, réservoir d'eau potable...)

Traitement après nos interventions sur le réseau renforcé (principal) et standard (secondaire). Pas ou peu d'intervention la nuit, le WE et les jours fériés

Neige

Déneigement classique et salage pour assurer la praticabilité de la route ou pour des interventions permettant un retour rapide à la normale évitant ainsi des difficultés ultérieures

Givre / Verglas

Traitement curatif (salage en toute largeur)



Routes non déneigées (environ 17 Km)

Quelques routes ne sont, d'ores et déjà, pas déneigées en raison de leurs caractéristiques et de leur faible intérêt.

Certaines sont barrées pour éviter des obligations de nettoyage et de remise à niveau dès qu'il n'y a plus de neige.

Pistes cyclables

Les pistes cyclables ne font pas l'objet de traitement particulier en matière de viabilité hivernale.



Viabilité hivernale de pistes cyclables

- une problématique de déplacements urbains (PDU).
 - Très peu de trafic hors agglomération, surtout en période hivernale
 - véloroute : 25 Km sur CAGB et de 15 Km sur PMA
- Action du sel quasi nulle sur voie cyclable car liée au trafic
- Aspect environnemental lié à la proximité des cours d'eau
- Utilisation des surlargeurs cyclables en ville pour le stockage de la neige en cas de chutes abondantes

Un parangonnage montre que, seules les agglomérations telles que Annecy-450m, Grenoble-220m, Strasbourg-130m, expérimentent depuis peu le déneigement des voies vertes, véloroute en site propre et pistes cyclables.



ECHANGES



POLITIQUE CYCLABLE : APPEL À PROJETS ET MODALITÉS D'INTERVENTION



L'appel à projets « voies cyclables »

- Lancé auprès des communes et groupements de communes du Doubs de mars à juin 2018
- Objet : infrastructures pour les modes doux
 - Structurantes
 - En site propre
 - Réalisées entre 2018 et 2020
- Financement départemental de 1,55 M€



Le résultat de l'appel à projets « voies cyclables »

- Financements attribués par la Commission permanente du Conseil départemental le 22 octobre 2018
- 16 projets retenus (presque tous)
- 10 porteurs de projet(s) : 4 EPCI et 6 communes
- 6 M€ (hors taxes) d'investissement
- 32 km de voies en site propre créées
- Des projets présentant un réel intérêt pour le développement des modes doux à l'échelle départementale



Appel à projets « voies cyclables » - Les projets retenus

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon	Voie modes doux entre la piscine de Chalezeule et l'Eurovéloroute à Chalèze
	Voie modes doux entre Champagney, Champvans-les-Moulins et Pouilley-les-Vignes
	Voie modes doux entre Roche-lez-Beaupré et Novillars
Communauté de Communes des Deux Vallées Vertes	Aménagement de la voie verte entre Montagney-Servigney et Bonnal
Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs	Création d'une voie cyclable en site propre entre Valdahon et Vercel
Pays de Montbéliard Agglomération	Liaison Bart - Présentevillers
	Liaison cœur de bourg Bavans
	Liaison Montbéliard - Nord agglomération - Tranche 1
Doubs	Aménagements Doubs mobilité durable rue du Puits
Frasne	Aménagement de pistes cyclables partagées rue de Bellevue et carrefour rue du Docteur Bernard / Grande rue
	Aménagement de pistes cyclables partagées rue du Suchal
L'Isle-sur-le-Doubs	Liaison EV6 - Bourlier
Pays de Clerval	Aménagement voies douces Pays de Clerval
Sancey	Aménagements de modes doux et cyclables - Priorité 1
	Aménagements de modes doux et cyclables - Priorité 2
Voujeaucourt	Piste cyclable Henriette Barbier



Politique cyclable - Adaptation des modalités d'intervention

- Nécessité de revisiter la politique cyclable départementale (schéma cyclable de 2002) :
 - Evolution du paysage institutionnel avec la réforme territoriale : Région / Département / Intercommunalités
 - Enjeu croissant du développement et de la mobilité durables
 - Nouveaux usages : accroissement des déplacements modes doux, vélos à assistance électrique...



Politique cyclable - Adaptation des modalités d'intervention

- Marché passé pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage
 - Cabinets d'étude TTK (Lyon) et SATIS Conseil (Paris)
 - Deux phases d'étude :
 - Evaluation de la précédente politique
 - Propositions de nouvelles orientations
 - Etude au cours du premier semestre 2019
 - En concertation avec les autres acteurs locaux
- Proposition d'associer les membres des collèges usagers et professionnels du CURD concernés



ECHANGES



PROBLÉMATIQUE DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS



Les « problèmes » posés par les poids lourds

- Nuisances
 - Bruit
 - Pollution
 - « Campements » au bord des routes
- Insécurité ressentie
- Encombrement des routes
 - Vitesse parfois réduite
 - Situations de blocage (hiver)
 - Surface au sol occupée dans les embouteillages
- Dégradation des routes : 1 PL équivaut à 1 000 000 VL



Une circulation des poids lourds (de plus en plus ?) diffuse

- Saturation des itinéraires principaux
- Itinéraires secondaires de bonne qualité et plus dégagés
- Performance des véhicules (puissance suffisante pour les « petites routes »)
- Evitement des péages
 - Autoroutiers
 - Tunnels transalpins
- Effets GPS
- Pratiques de certains transporteurs étrangers (coût de la main d'œuvre plus faible)



Des antagonismes

- Transit / desserte locale
- Transporteurs nationaux / transporteurs étrangers
- Grandes entreprises / PME-TPE

→ Débats sur la taxation (écotaxe, vignette...)



Des volumes de trafic à relativiser (dans le Doubs)

- Tous poids lourds confondus : 40 tonnes, mais aussi 3,5 tonnes, autocars, services publics...
- Sur autoroutes et routes nationales : en moyenne 10 à 15 % du trafic total
 - 25 % sur l'A36 (8 000 PL/j)
 - 7 à 9 % sur la RN 57 dans le Doubs (800 à 3 700 PL/j)
 - 15 à 20 % sur la RN 83 (2 000 PL/j) : shunt A36 / A39
- En moyenne 5 % sur nos routes départementales (1 à 3 000 PL/j)
 - Réseau structurant (1 100 km) : 300 PL/j en moyenne
 - Réseau de desserte (2 600 km) : 50 PL/j en moyenne



Les mesures de restriction imposées ponctuellement

- Motifs de sécurité, de circulation, d'environnement, de préservation des ouvrages, pendant des travaux
- Au cours des week-ends et jours fériés
- Certains itinéraires secondaires doublant un itinéraire principal : axes de la vallée du Doubs, côte de Morre, RD 32 entre Nods et Vercel
- Ciblées : transport de matières dangereuses dans la traversée de Baume-les-Dames
- Certains ouvrages : tonnage et/ou gabarit
- Certaines traversées de communes
- Plan intempérie en cas de neige ou verglas sur certains itinéraires (RN 57)



Des freins pour des mesures plus générales

- Appliquées à tout un territoire
- Discriminatoires (transporteurs étrangers)
- Entrave aux droits fondamentaux du marché unique européen
 - Principe de libre circulation des biens (ainsi que des personnes, des capitaux et des services)
 - Libre concurrence au sein de l'Union européenne
- Des décisions de justice allant à l'encontre : annulation en 2011 du plan « moins de TRACAS » du Département du Jura
- Mesures d'accompagnement possibles : aménagements de voirie sécuritaires / dissuasifs, signalisation



ECHANGES



DÉVIATIONS DE LA CIRCULATION ET INFORMATION DES USAGERS



Déviations de la circulation et information des usagers Inforoute25.fr

Inforoute25.fr, principal outil de communication sur l'état des routes en hiver et les chantiers du réseau structurant depuis 2008

Déviation

- Liée à la technique
- Tient compte de l'encombrement des emprises, de la protection des travailleurs sur le chantier et des usagers de la route
- Diminue la durée du chantier
- De nuit pour les forts trafics et en l'absence de riverains

Organisation de la déviation

- Tient compte du trafic pendulaire
- Différencie éventuellement les itinéraires VL des PL
- Différencie les sens de circulation, si routes étroites
- Jalonnement à chaque carrefour de changement de direction



Déviations de la circulation et information des usagers Inforoute25.fr

Inforoute25.fr

- Message d'accueil différencié en hiver (Etat des routes) et en été (Chantiers non courants)
- Cartographie avec la position des chantiers, leur date prévisible et le descriptif des travaux
- Communiqué de presse dans le cas de chantier important ou ayant une incidence forte sur le trafic

Nouveauté 2018

- Visualisation des itinéraires de déviation (diapositive suivante)



Déviations de la circulation et information des usagers Inforoute25.fr

Il est désormais possible de visionner les déviations mises en place sur le site.

Une première bulle informe de la situation des travaux (commune, RD) , de la date prévisible et de la description de la déviation mise en place.
Un document (document 59) permet de visionner le ou les itinéraires de déviation.

Extrait Inforoute25.fr

DEVIATION BULLE: Travaux

Du 22/10/18 07:30 au 26/10/18 18:00

Description: La RD471 sera barrée entres Chaffois et Dompierre les Tilleus du lundi 22/10/2018 à 7h30 jusqu'au vendredi 26/10/2018 à 18h00. La déviation se fera par la RD72 jusqu'au "Souillots" puis le RD48 Chapelle d'Huin et la RD9 Frasne.

document 59

[Document 59](#)





ECHANGES



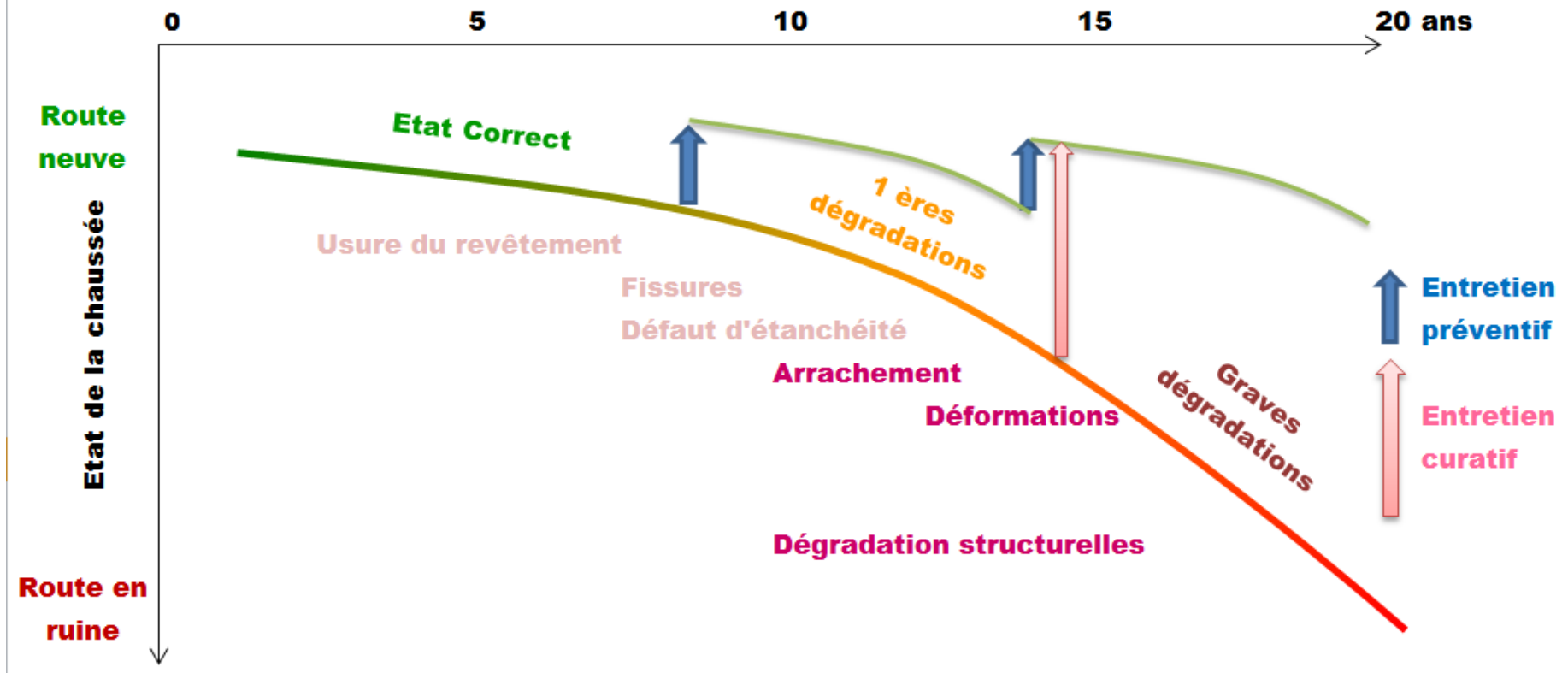
PROBLÉMATIQUE DU GRAVILLONNAGE DES ROUTES



Problématique du gravillonnage des routes - Technique

Durée de vie d'une chaussée - entretien préventif et curatif

Entretien de la Chaussée



Entretien courant ponctuel

- Point à temps manuel et automatique (PAT et PATA)
- Réparation couches de roulement des chaussées : points ponctuels (fissures, arrachements, faiencages ...)
- Epanchage d'émulsion de bitume et de gravillons.



Point à temps manuel

Point à temps automatique



Problématique du gravillonnage des routes - Technique

- Redonne de l'étanchéité et limite la formation des dégradations (nids de poule)
- Rejet de gravillons en excédent inévitable (mise en place de la mosaïque)



Entretien périodique en grande largeur

- Enduit superficiel d'usure (ESU)
 - Réparation couches de roulement des chaussées mais de manière programmée et sur de plus grandes surfaces
 - Epanchage d'émulsion de bitume et de gravillons.
 - Redonne de l'étanchéité, de l'adhérence et limite la formation des dégradations (nids de poule)
 - De 1 à 2 € le M2 contre 15 à 25 € pour des enrobés

➤ Inconvénients

Rejet des granulats lors de la période de murissement (mise en place de la mosaïque) → l'attente d'un balayage généralement réalisé dans un délai court (2 jours à une semaine suivant le trafic)



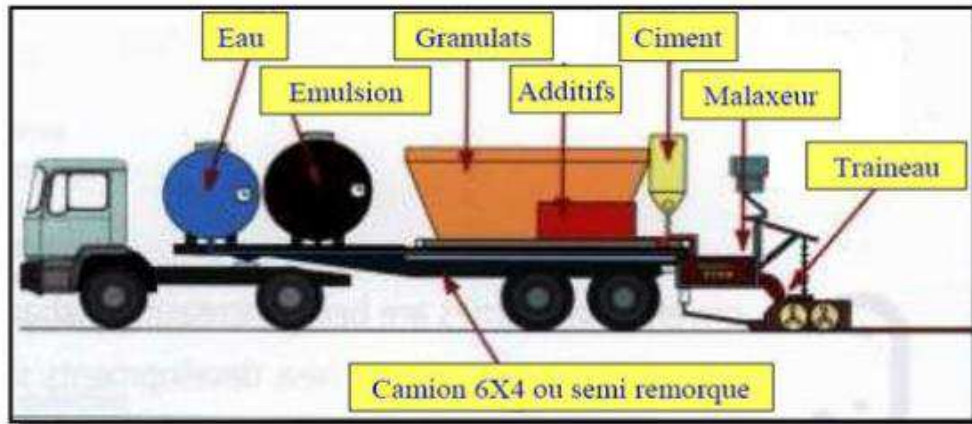
Problématique du gravillonnage des routes - Technique

Entretien périodique en grande largeur

- Enduit coulé à froid (ECF)



Fabrication et mise en œuvre par des machines spécifiques

Technique alternative à l'ECF sans rejet de gravillons mais ne peut la remplacer





Problématique du gravillonnage des routes -Technique Evolution au CD25

- Acquisition d'un Blow patcher en 2018 (opérationnel en 2019) 
- Minimix (test sur 2019)
Ces deux techniques et outils permettront de minimiser les rejets 
- Achat de balayeuses supplémentaires (budget 2018)
- Développement des ECF sur Montbéliard et Pontarlier (actuellement principalement sur le STA Besançon)
- Marché d'enduits : insertion d'une clause diminuant la durée d'attente avant le balayage des rejets (marché en cours) :
 - « L'élimination à la balayeuse aspiratrice des rejets produits après mise en circulation ... dans un délai de 48 heures au minimum et de 96 heures au maximum »





ECHANGES



TOUR DE TABLE DES PARTICIPANTS



CONCLUSION
