

Analyse d'un document portant sur l'option « Voirie et réseaux divers » : Adaptation de la politique routière d'un département

Question 1

NOTE A L'ATTENTION DES ELUS CONCERNANT LE RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

Pendant longtemps, l'état du réseau routier faisait la fierté de notre pays, tant par sa densité, que par la qualité de son entretien. Toutefois, celui-ci se dégrade et notre département ne fait pas exception. Cet état de fait s'explique par les contraintes qui pèsent sur les budgets à toutes les échelles : Etat, départements, communes ou EPCI. Et par ailleurs, les normes qui s'imposent à nous sont de plus en plus contraignantes et font augmenter les coûts d'entretien et d'aménagement de notre réseau routier. Dans une première partie, seront indiquées les obligations du département en matière de voirie routière. Puis dans une seconde partie, l'ensemble des problématiques seront détaillées.

1<sup>ère</sup> partie : les obligations en matière de voirie routière départementale

1/ Le code de voirie routière et le guide de la gestion routière

L'ensemble de ces obligations figure dans le code de la voirie routière, dans son titre 3 sur la voirie départementale. Par ailleurs, les caractéristiques techniques de ces voiries sont fixées par décret. Le code de la voirie routière indique que les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien de ces voiries sont à la charge du conseil départemental.

Il définit également le cadre législatif pour tout ce qui concerne le classement ou le déclassement, le redressement ou l'élargissement de voies.

Enfin, il fixe la question des responsabilités en matière de coordination de travaux à l'intérieur et en dehors des agglomérations. Ces grands principes sont ensuite appliqués dans le guide de la gestion routière de notre département, qui précise les objectifs d'entretien et d'aménagement en matière de route, d'assainissement et d'ouvrages d'art (l'entretien étant précisé en fonction de la structuration du réseau, d'irrigation locale à structurant).

2/ Le cadre d'intervention du département

Le guide de gestion routière indique les principes et règles suivants :

- En matière d'entretien de la structure des chaussées : le renouvellement doit être effectué en moyenne tous les 12 ans pour le réseau routier structurant de première catégorie (374 km), supportant un trafic PL important, et en moyenne à 15 ans pour le réseau routier intermédiaire (1431 km) supportant un trafic PL moindre.
- Sur la question des ouvrages d'art (1120 à l'échelle du département) :  
Le département intervient sur tous les ponts de son réseau routier (y compris ceux dont il n'a pas la propriété) en surveillance annuelle et en programme de travaux pluriannuels.
- Sur le partage des interventions à l'intérieur et en dehors des agglomérations :  
Le département a une charge quasi entière en dehors des agglomérations. Tandis qu'il intervient partiellement (principalement sur les chaussées uniquement) en agglomération.

## 2<sup>ème</sup> partie : Problématique globale de la direction des routes et de la mobilité

### 1/ En entretien courant

Le budget annuel de la direction est de 5,5 M€ environ (BP 2015). La situation financière du département liée notamment à la baisse des dotations de l'Etat et à la politique autour d'une stabilisation de la fiscalité fait que ce budget devra rester stable pour les prochaines années, voire devra être revu à la baisse.

Or, en matière d'entretien, le budget alloué notamment au renouvellement des couches de roulement est très nettement insuffisant, puisque son volume annuel ne permet une périodicité de renouvellement que d'environ 21 à 22 ans. Alors que notre guide conseille des fréquences autour de 12 à 15 ans en fonction du type de réseau.

### 2/ En opérations nouvelles et investissement courant

La problématique première est la méconnaissance de notre patrimoine, et notamment celui concernant les ouvrages d'art. Aujourd'hui, nous n'avons pu visiter que 20% des 1120 ponts du département et la direction ne peut se prononcer sur l'état global de ce patrimoine. Or, ce diagnostic est essentiel avant de pouvoir proposer une planification pluriannuelle des investissements à faire valider aux élus. Toutefois, les agents territorialisés peuvent réaliser des travaux d'investissement courant (entre 64 000 et 100 000€/an), parmi les 4 M€ que la direction a investi entre 2011 et 2015. Mais ce budget reste insuffisant au vu de la problématique globale. Car sur les 20% de ponts diagnostiqués, nous avons commencé à étudier la réhabilitation de 2 d'entre eux, réhabilitations aujourd'hui estimées à 13,6 M€. Au-delà du diagnostic nécessaire et de la problématique propre aux ouvrages d'art, la question du budget global d'investissement de la direction et ses perspectives à venir est toute entière.

Entre 2011 et 2015, celui-ci était en moyenne à environ 9,5 M€/an, dont plus de la moitié est consacrée aux opérations récurrentes de voirie (reprises d'enrobés, enduits superficiels, pontages de fissures...).

Ce budget, dans la prospective financière des 2 prochaines années, devra diminuer d'environ 20%, soit un budget annuel d'environ 8 M€.

Or, au-delà des investissements courants, la direction travaille sur des projets structurants de déviations de communes (8 projets en cours d'étude pour près de 100 M€ estimés à ce jour), dont il faut ajouter celle d'Issy-Houla, projet lancé par l'Etat avant transfert au département, pour un montant estimé de 50 M€.

Et par ailleurs, il a été demandé de travailler sur des améliorations ponctuelles du réseau routier départemental, suite à des sollicitations des élus, ces travaux représentant environ 400 k€ à 500 k€/an.

Il y a donc lieu dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement pour les 6 prochaines années à définir une priorisation des investissements, devant tenir compte de l'état de notre patrimoine non connu entièrement à ce jour, du volume nécessaire d'investissements courants sur nos routes (qui serait une véritable bombe à retardement s'il n'est pas réalisé) et d'une diminution obligatoire des projets dits structurants (déviation de commune, améliorations ponctuelles).

### Question 2

#### NOTE A L'ATTENTION DU DGS ET DU PRESIDENT CONCERNANT LA POLITIQUE ROUTIERE DEPARTEMENTALE

Face à l'effet ciseau que représente le cumul de la diminution du budget alloué aux routes et sa dégradation progressive, accentuée par l'augmentation du trafic routier, il y a lieu de revisiter la politique routière de notre département, au vu des impacts des perspectives financières sur nos routes, à travers un plan d'action pour les 6 prochaines années. Les axes stratégiques seront indiqués tout d'abord. Puis nous verrons les modalités d'application.

## 1<sup>ère</sup> partie : les axes stratégiques

Après l'élaboration d'un diagnostic de notre patrimoine routier et de l'ensemble de nos ouvrages d'art, nous pouvons définir une cartographie d'actions liée aux besoins, qui permettra d'apporter une aide à la décision des élus. Ce diagnostic sur les ouvrages d'art principaux sera réalisé en externe par un bureau d'étude. Tandis que ceux situés sur les réseaux routiers secondaires pourront faire l'objet d'un diagnostic visuel par les agents territoriaux de la direction. Ce diagnostic et cette cartographie des besoins devront être réalisés d'ici fin 2016. A partir de ce diagnostic, les actions suivantes pourront être entreprises.

### 1/ Améliorer les interventions d'entretien sur les routes

Il est nécessaire de maîtriser les coûts d'entretien des routes. Il faudra donc revisiter les marchés publics et renégocier avec les entreprises afin d'obtenir les meilleurs prix dans une conjoncture économique du BTP favorable pour nous. Par ailleurs, nous privilégions l'entretien préventif en augmentant les campagnes annuelles de pontage des fissures et d'enduits, techniques anciennes qui permettent d'assurer l'étanchéité des surfaces. Ce type d'intervention le plus en amont possible sera à privilégier en termes de coût, aux travaux « classiques » de reprises des couches de roulement enrobé, d'autant que l'évolution normative n'est pas favorable (nécessité de réaliser des diagnostics amiante...).

Cette évolution des techniques sera à réaliser à budget (fonctionnement + investissement) constant, mais devra permettre de traiter plus de surface de route.

### 2/ Prioriser les actions sur les axes structurants

Ce sont les plus visibles, mais également les plus exposés aux augmentations de trafic. Ils devront donc être priorités dans les opérations d'investissement. Cela concerne également les ouvrages d'art. Cette priorisation se fera au détriment des routes d'irrigation locale, dont le maintien dans notre patrimoine sera à étudier (action 4/ à mener).

### 3/ Repenser le guide de la gestion routière

Il faudra le revisiter notamment dans sa partie concernant son champ d'intervention en agglomération : conventionnement financier avec les villes, concernant les reprises de chaussée par exemple. Mais également aussi en dehors des agglomérations : le département doit-il financer à 100% l'aménagement de carrefours avec des voies communales ?

### 4/ Identifier les voies et ouvrages d'art à déclasser

La législation permet aux départements de délibérer pour déclasser certaines voies, et ce sans enquête publique. Après concertation avec les communes, la question pourra être étudiée concernant les voies de desserte locale, notamment en agglomération.

### 5/ Prioriser les projets de déviation des communes

Aujourd'hui sur 9 projets, alors que nos capacités financières ne permettront d'en financer pour les 6 prochaines années qu'une voire 2 déviations.

Lequel ou lesquels doit-on prioriser ? Celui d'Issy-Houla, sans financement complémentaire est trop coûteux (50 M€), alors que celui de Setalui par exemple pourrait être réalisé si on retient le scénario le moins coûteux (4.66 M€).

### 6/ Rechercher des financements avec l'Etat et l'Europe

Les recettes n'ont cessé de diminuer (2,5 M€ en 2013, 349 k€ en 2015). Les subventions sont un levier de financement des investissements (avec l'emprunt non envisageable, les recettes foncières difficilement mobilisables et l'autofinancement qui est très réduit). Il y aura lieu de mobiliser des ressources en interne à la direction et en transversalité avec la DG et les finances afin de rechercher ces financements possibles.

## 8/ Questionner la politique RH

La direction est aujourd'hui composée de 350 agents. Elle s'engagera à questionner systématiquement les remplacements de poste (départs en retraite...). Tout comme, il faudra rechercher tout gain de productivité (maintien de la territorialisation, accentuation ou recentrage d'une partie pour des gains de mutualisation ?). Le coût des astreintes peut-il être diminué ? (définition de l'urgence de l'intervention...).

## 9/ Porter une politique d'innovation

La France est un pays qui innove peu concernant les techniques routières. En partenariat avec les entreprises du BTP, le département pourrait soutenir la recherche, afin d'améliorer les techniques et diminuer les coûts d'entretien de nos routes. Cela pourrait s'étudier dans le cadre d'un marché de performance au moment du renouvellement de nos futurs marchés d'entretien.

## 2<sup>ème</sup> partie : les modalités d'application

Ce plan d'action pourra faire l'objet, s'il est validé, d'une présentation en direction générale, puis à l'ensemble des élus, afin qu'ils prennent tout d'abord conscience de la problématique budgétaire, puis qu'ils puissent se positionner sur les orientations (priorisation des actions et projets durant le mandat).

Une fois cette priorisation réalisée, en lien avec la DG et la direction des finances, un PPI pourra être établi, fixant la feuille de route de la direction pour les 6 prochaines années. Ce PPI pourra être décrit dans une délibération cadre du conseil départemental qui en déclinera ensuite les AP/CP s'y afférant.

Après concertation avec l'ensemble des acteurs, notamment locaux (villes, EPCI, directions des services de l'État), le guide de la voirie routière du département sera revisité dans le cadre des objectifs décrits précédemment, afin qu'il puisse être rendu opposable.

Cette nouvelle politique routière départementale devra faire l'objet d'un contrôle et d'une évaluation. Ceux-ci se feront par l'intermédiaire du PPI qui est appelé à être revu à fréquence annuelle. La maîtrise de la section de fonctionnement permettra de maintenir les capacités d'investissement, dont une partie (6 M sur les 8 M annuels) sera allouée au maintien du patrimoine routier.