

Schéma Directeur Routier

"Pour une route durable"



Sommaire

A) Le cadre et les enjeux de la révision

1) Une révision du schéma routier justifiée par d'importantes évolutions territoriales

- 1.1) Un ancien schéma inadapté au contexte actuelp3
- 1.2) Un nouveau cadre de référence, guide pour des propositions d'actionsp7
- 1.3) Une méthode basée sur l'analyse globale du réseau, de son fonctionnement et de son environnementp7

2) Une approche durable de la route adaptée au développement des territoires et à l'amélioration de la qualité de vie

- 2.1) Caractéristiques principales du réseau routier départemental.....p9
- 2.2) Diagnostic et enjeux identifiés.....p10
- 2.3) Des besoins de mobilité territorialement différenciés, identifiés à moyen terme.....p21
- 2.4) Des enjeux prépondérants pour les routes départementales.....p25
- 2.5) Une volonté de classer les routes selon leurs fonctionnalitésp25
- 2.6) Une typologie de synthèse adaptée aux besoins et au développement des territoires.....p26

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) Les éléments constitutifs de la politique routière

- 1.1) Les cinq principes directeurs pour une nouvelle stratégie routièrep29
- 1.2) Des orientations cohérentes avec les autres politiques publiques du Conseil Généralp30
- 1.3) Un scénario pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau départementalp30

2) La mise en œuvre opérationnelle du schéma routier

- 2.1) Des plans d'actions déclinés par domaines d'intervention.....p35
- 2.2) Un document de synthèse et de communication pour la politique publique routes.....p40

A) Le cadre et les enjeux de la révision

1) UNE REVISION DU SCHEMA ROUTIER JUSTIFIEE PAR D'IMPORTANTES EVOLUTIONS TERRITORIALES

1.1) Un ancien schéma inadapté au contexte actuel

Rappels sur le schéma de 1994 et l'évolution de la politique routière en 2000 :

1994 Par la délibération n°4 du 14 janvier 1994, l'assemblée départementale a adopté un schéma routier basé sur trois principes actuellement encore en vigueur : la hiérarchisation du réseau en 4 catégories, la définition d'objectifs d'aménagement et la mise en place d'une programmation.

La hiérarchisation qui avait été retenue classe le réseau ainsi :

- le réseau principal de 1^{ère} catégorie constituant l'armature viaire d'accès aux principaux pôles démographiques et économiques du département,
- le réseau d'aménagement du territoire de 2^{ème} catégorie qui assure les liaisons entre les pôles importants de niveau départemental,
- le réseau de desserte locale de 3^{ème} catégorie qui donne accès à toutes les communes,
- le réseau de 4^{ème} catégorie qui assure une desserte de proximité

2000 Ce schéma a évolué pour prendre en compte trois nouveaux enjeux prioritaires :

- placer le Département au cœur des grands axes de communication,
- résoudre les problèmes de congestion du trafic dans le cadre d'une stratégie multimodale.
- lutter contre l'insécurité routière.

2010 Aujourd'hui, les principaux objectifs d'aménagement du réseau routier départemental ont été atteints et les caractéristiques géométriques des voies sont globalement satisfaisantes. Si les enjeux prioritaires de 2000 restent d'actualité, ils doivent être déclinés maintenant au regard de l'expression actuelle des besoins en terme de déplacements et des enjeux environnementaux, sociaux, et économiques à satisfaire. L'intégration des 357 km du réseau national d'intérêt local (RNIL) transféré par l'Etat le 1^{er} janvier 2006 et les évolutions territoriales renforcent la nécessité de réviser le schéma.

Les principales évolutions territoriales

La création de nouveaux périmètres de protection environnementale marque la spécificité de certains territoires

- Le Grand Site Sainte Victoire, créé en août 2000 comprenant notamment la route départementale classée RD17,
- La Réserve naturelle Nationale des Coussouls de Crau créée en octobre 2001 qui constitue un écosystème unique en France avec une végétation steppique sèche,
- Le Parc Naturel Régional des Alpilles créé en février 2007, faisant suite à la Directive Paysagère des Alpilles dont le décret est paru en janvier 2007.
- La Réserve naturelle régionale « Tour du Valat » située en Camargue, créée en juillet 2008
- La Réserve naturelle régionale « La Poitevine-Regarde-Venir » à Grans, créée en juillet 2009.

Ils constituent un enjeu fort vis-à-vis de l'aménagement et la gestion des routes du département traversant ces territoires. De plus, il est important d'évoquer le projet de création à court terme du Parc National des Calanques, premier parc naturel périurbain terrestre et maritime prévu pour 2011, des sites classés des massifs de la Nerthe, de l'Arbois, de l'extension du site classé de Sainte Victoire-Concors.

La création de nombreuses structures intercommunales couvrant désormais presque tout le département

Depuis la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (dite loi Chevènement) de nombreuses structures intercommunales ont été créées.

Elles couvrent désormais la quasi-totalité du territoire et impliquent des dynamiques d'aménagement différenciées au regard des compétences transférées et des politiques menées.

La plus grande intercommunalité du département a été créée en juillet 2000, il s'agit de la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (CUMPM) qui, à travers sa compétence obligatoire dans le domaine de la voirie, a en charge la création, l'aménagement

A) Le cadre et les enjeux de la révision

1) UNE REVISION DU SCHEMA ROUTIER JUSTIFIEE PAR D'IMPORTANTES EVOLUTIONS TERRITORIALES

et l'entretien de la voirie communautaire ainsi que la signalisation et les parcs de stationnement.

Les autres structures intercommunales créées par la suite sont les Communautés d'Agglomération du Pays de Martigues (CAPM-2008 ; il s'agit de l'ancienne communauté d'agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre de décembre 2000), du Pays d'Aix (CPA-janvier 2001), d'Aggloprovence (janvier 2002), d'Arles-Crau-Camargue-Montagnette (ACCM-janvier 2004), et du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (PAE-janvier 2007).

Cette nouvelle configuration du paysage administratif local impose une coordination régulière entre le Département et les intercommunalités pour mener une action concertée dans le cadre de leurs compétences respectives.

L'évolution du contexte socio-économique : « tertiarisation » et métropolisation

Le territoire départemental a nettement évolué dans les dernières décennies, tant au niveau économique que démographique.

Sur le plan **économique**, cette évolution se caractérise par une « tertiarisation » de l'économie locale. Comme dans l'ensemble de l'hexagone, on observe, à partir des années 80 un recul de l'emploi industriel et une tertiarisation du tissu économique départemental. En 2008, 81,3 % de l'emploi total relève du secteur tertiaire, tandis que l'industrie ne concerne plus que 11,2 % des emplois. Ce mouvement est particulièrement flagrant sur le pourtour de l'Etang-de-Berre générant de nombreux déplacements. Secteur fondateur de l'économie départementale dont 23% des emplois sont liés aux trafics portuaires, l'industrie départementale conjugue à la fois des activités traditionnelles et des activités innovantes dont l'équilibre pourrait expliquer sa bonne tenue dans un contexte national moins favorable.

Sur le plan **démographique**, on observe de grandes disparités de densité de population selon les secteurs géographiques. Dans l'ensemble, les principales agglomérations de l'Est du département (Marseille, Aix en Provence, Aubagne) sont cependant plus dynamiques. Le phénomène de « métropolisation » se conjuguant avec l'étalement urbain, ceci implique la problématique majeure des déplacements dans l'est du département.

Le contexte actuel des transports et des déplacements

La route, support principal de la mobilité des biens et des personnes...

Dans les Bouches-du-Rhône, les transports routiers (voyageurs et marchandises) sont très largement prédominants. En effet, le réseau routier national et le réseau départemental participent à la desserte de la totalité du territoire et constituent un élément fondamental de son aménagement et de son développement.

La route est un maillon incontournable dans la chaîne de déplacements. Elle demeure la seule infrastructure de transport « de point à point ». Cependant des dysfonctionnements existent et risquent même de s'amplifier. La saturation très régulière de certains axes routiers (en particulier ceux permettant l'accès aux grands équipements et aux principales zones urbaines), est due en partie à l'insuffisance de l'offre de transports collectifs. Il est donc nécessaire de rechercher d'autres formes de mobilité.

Les orientations résultant du Grenelle de l'environnement, consistent notamment à favoriser le report modal, développer l'intermodalité, créer des offres de transport plus durables, intégrer les transports dans une vision globale de l'aménagement du territoire, et développer les modes doux.

...et les transports collectifs, la plurimodalité et les modes doux sont en plein essor

C'est l'un des principaux enseignements illustrant l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée en 2009 sur les Bouches-du-Rhône, à l'initiative du Conseil Régional, qui confirme une percée des transports collectifs urbains et interurbains. En effet leur part de marché augmente de 0,5% en moyenne depuis 1997, elle atteint 9,1% sur le territoire et jusqu'à 12,4% sur le territoire de la CUMPM.

Aujourd'hui les déplacements en autocars constituent le premier mode de transports collectifs (62 000 déplacements quotidiens) et sont empruntés par 62% des élèves et des étudiants. Le train représente 25 000 déplacements par jour, ses usagers étant principalement des actifs. Un recours important à l'intermodalité est également noté dans les Bouches-du-Rhône, puisque 46% des déplacements en train se font en correspondance avec les transports collectifs urbains (métro, bus, tramway).

A) Le cadre et les enjeux de la révision

1) UNE REVISION DU SCHEMA ROUTIER JUSTIFIEE PAR D'IMPORTANTES EVOLUTIONS TERRITORIALES

« Plus de 180 millions de voyageurs par an, plus de 220 lignes régulières sur près de 80 communes » : ces chiffres traduisent l'essor des transports collectifs urbains et interurbains dans le département.

L'organisation des transports collectifs, identifiée en 2007 dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) comme politique d'accompagnement majeure, se traduit par la création d'un Syndicat Mixte des Transports en juin 2009. Elle permet l'essor des transports collectifs urbains et interurbains dans le département. Cette nouvelle structure, créée à l'initiative du Conseil Général, regroupe les principales Autorités Organisatrices de Transport (AOT) des Bouches-du-Rhône, en charge de la mise en œuvre des objectifs des directives et schémas d'aménagements dans leur périmètre de transports. Les compétences fondatrices du Syndicat Mixte des Transports lui permettent d'assurer la coordination des services de transports collectifs, de mettre en place un système d'information multimodal, de rechercher la création d'une tarification coordonnée, de titres de transport unifiés et d'un système billettique commun à ses membres.

La région PACA et le Département des Bouches-du-Rhône sont les deux principales AOT du territoire qui organisent les transports interurbains dans le département.

Des services express, empruntant le réseau autoroutier, assurent des liaisons à haute fréquence entre les grands pôles du département (Aix-Marseille, Vitrolles-Marseille, Aubagne-Marseille, Aix-Martigues, Marseille-Marignane...). Ils sont complétés également par des lignes de desserte plus fine du territoire. Les lignes qui ont contribué à une amélioration de l'offre et une baisse des tarifs ont respectivement connu une augmentation de fréquentation. A cet égard, l'explosion des déplacements depuis Marseille en direction du pôle d'activités d'Aix et de l'Arbois est remarquable. Le Conseil Général a mis en place sur cet axe de nouveaux services. Ainsi, les cadences pour la desserte du pôle d'Aix qui représente un bassin de 25 000 emplois et de l'Europôle de l'Arbois ont été améliorées.

Cependant, toutes les zones du département n'ont pas la configuration adaptée à la circulation de transports en commun (TC) à haute fréquence et les déplacements restent dominés par l'usage de l'automobile.

Grâce à ces politiques, les transports en commun connaissent une hausse conséquente de leur fréquentation, surtout dans la moitié Est du Département où plus de 80% des déplacements sont concentrés entre Aix et Marseille, les services de transport du Conseil Général ont connu une augmentation de fréquentation de 12% entre 2005 et 2007 ; celle-ci est de 16% entre Marseille et Aubagne sur la même période.

Création de pôle d'échanges

Les pôles d'échanges permettent des connexions faciles et directes entre tous les modes de déplacements (marche, vélo, voiture, bus, car, train...). Généralement, on y trouve une gare routière, un parc-relais, des stationnements 2 roues, une gare ferroviaire.

Dans leur rôle d'échanges entre différents modes de déplacement, ils structurent fortement le territoire. Leur positionnement et leurs fonctions doivent contribuer à renforcer et rendre lisible la logique de développement métropolitaine. Les pôles d'échanges, en facilitant les déplacements, devraient inciter durablement un grand nombre d'usagers à utiliser les transports en commun.

Ils constituent donc des nœuds primordiaux dans l'armature des transports en commun. Leur création est indispensable à l'intérieur de l'agglomération marseillaise mais aussi en périphérie des principaux pôles urbains, afin d'inciter au report modal et participer ainsi à la décongestion des centres-villes.



A) Le cadre et les enjeux de la révision

1) UNE REVISION DU SCHEMA ROUTIER JUSTIFIEE PAR D'IMPORTANTES EVOLUTIONS TERRITORIALES

Emergence des modes doux, en particulier des vélos

Dans un contexte où les déplacements deviennent de plus en plus difficiles dans les agglomérations, les modes doux (marche, vélo...) redeviennent incitatifs en particulier pour des courts trajets. Ces modes de déplacement sont économiquement avantageux et renvoient une image positive, respectueuse de l'environnement et du cadre de vie. Certaines collectivités comme la CUMPM, le Pays d'Aubagne et de l'Etoile ou la Ville d'Aix-en-Provence ont d'ailleurs déployé des systèmes de location de vélo en libre service qui contribuent au développement de ce mode de transport.

La réglementation a aussi évolué, elle permet une meilleure prise en compte des cyclistes tant au niveau de la conception (en zone urbaine le nombre de projets d'aménagements cyclables augmente) que des règles du code de la route (légalisation des contresens cyclables...).

Ainsi, les routes du département sont de plus en plus fréquentées par des cyclistes, soit pour des motifs de loisirs, soit pour des déplacements domicile - travail qui sont en forte croissance, notamment dans les principaux centres urbains.

Dès 1997 un schéma des itinéraires vélos a été produit par le Département. Sur cette base de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés (notamment 680 km d'accotements revêtus et environ 30 km de pistes en site propre ainsi que 11 « boucles du 13 »).

On constate une amplification de la promotion en faveur de la pratique du vélo, en agglomération et hors agglomération, dont témoigne la semaine de la mobilité durable organisée chaque année.



A) Le cadre et les enjeux de la révision

1) UNE REVISION DU SCHEMA ROUTIER JUSTIFIEE PAR D'IMPORTANTES EVOLUTIONS TERRITORIALES

1.2) Un nouveau cadre de référence, guide pour des propositions d'actions

Pourquoi une nouvelle référence ?

Le nouveau schéma directeur routier départemental sera la nouvelle référence à moyen terme non seulement pour l'aménagement du réseau mais aussi pour son entretien et son exploitation, ce qui constitue une évolution importante de la politique routière par rapport à l'ancien schéma routier.

Ce nouveau schéma directeur sera nécessairement coordonné avec les autres politiques publiques du Département dans un souci de cohérence.

Dans une vision d'aménagement du territoire à moyen terme, cette référence indispensable pour le réseau routier départemental permettra notamment d'orienter la programmation des opérations routières du Département.

Quelle est la nouvelle approche ?

La politique routière du Conseil Général ne peut plus être uniquement basée sur la réponse à la demande sans cesse croissante en termes de trafic. Les caractéristiques géométriques des voies et en particulier le profil affecté à chaque catégorie, ne doivent plus être la seule référence pour concevoir les infrastructures.

Il est indispensable de prendre en compte la diversité des fonctions des routes et les caractéristiques des territoires traversés, ce qui suppose de redéfinir leurs principes de classification. Au delà de sa fonction principale qui consiste à supporter les flux de véhicules, la route sera conçue en prenant en compte l'ensemble des usages et des fonctions. Cette volonté implique une approche transversale plus adaptée aux territoires et aux besoins des habitants.

Les préoccupations environnementales intégrées à la démarche au même titre que le développement économique et l'équilibre social, conduisent ainsi à élaborer un schéma directeur répondant aux exigences du développement durable.

Quelles seront les propositions d'actions ?

Cette analyse croisée (économie, social et environnement) a permis, à l'issue du diagnostic et d'une analyse prospective, d'identifier les enjeux prépondérants des différents territoires, puis de proposer des principes directeurs pour l'action routière.

La recherche de similitudes entre les différentes sections de routes a parallèlement permis de proposer une nouvelle typologie des voies. A chaque catégorie seront ainsi associés des objectifs et des principes d'aménagement, d'entretien et d'exploitation qui seront ultérieurement déclinés de manière plus opérationnelle dans le cadre de plans d'actions prévus par le schéma.

Dès lors que les grands principes du schéma directeur ainsi que la nouvelle typologie seront adoptés, ces plans d'actions pourront être mis en œuvre. Il s'agira notamment d'identifier, de chiffrer et de planifier les actions concrètes prévues par le schéma directeur routier pouvant, pour certaines, impliquer plusieurs politiques publiques départementales comme celle de l'environnement ou des transports.

Le schéma directeur routier fixe ainsi le cadre de l'évolution de la politique routière du Conseil Général.

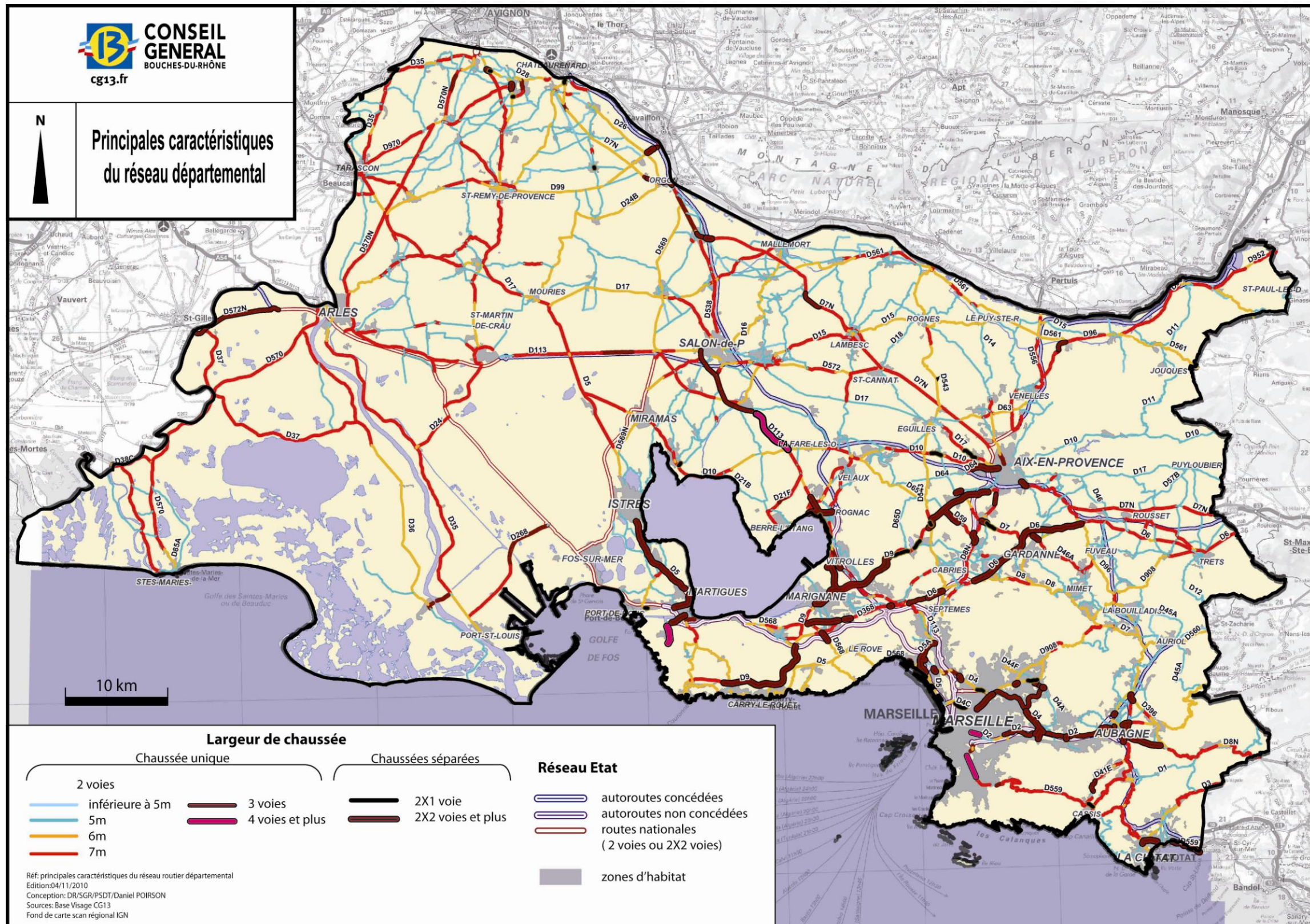
1.3) Une méthode basée sur l'analyse globale du réseau, de son fonctionnement et de son environnement

Pour prendre en compte la problématique des déplacements et des transports, un état des lieux exhaustif et un diagnostic global du fonctionnement du réseau ont été menés avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Méditerranée (CETE). Toutes les thématiques liées à la route et à son environnement ont été analysées. Une attention particulière a été portée aux récents documents de planification établis par les collectivités territoriales, les EPCI (Etablissement Public de Coopération intercommunale) et l'Etat (notamment la Directive Territoriale d'Aménagement).

Une série d'entretiens ont été ensuite conduits spécifiquement avec les acteurs institutionnels (ex : Grand Port Maritime de Marseille, Région PACA...) afin de disposer d'éléments de prospective et d'identifier les principaux enjeux associés aux territoires. En effet, c'est à partir des spécificités de chaque territoire que le schéma doit être établi tout en assurant une cohérence d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de l'ensemble des axes du réseau.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE QUALITE DE VIE



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE QUALITE DE VIE

2.1) Caractéristiques principales du réseau routier départemental

Le réseau routier départemental représente un patrimoine de 3058 km de voies qui intègre désormais les routes nationales d'intérêt local (soit 357 km de routes). C'est un réseau très dense qui participe à la desserte de l'ensemble du territoire en complémentarité du réseau national (420 km) et communal (7800 km).

Un certain nombre de voies départementales sont constituées de chaussées séparées de type autoroutier mais la grande majorité des routes comporte une seule chaussée avec 2 voies de circulation. Les principales routes départementales présentant 3 ou 4 voies de circulation en milieu interurbain sont la RD9 entre Vitrolles et Aix en Provence (2x2 voies, sauf au niveau du bassin de Réaltor) et de Sausset-les-Pins à l'autoroute A55 (2x2 voies), la RD6 de l'autoroute A51 au carrefour avec la RD96 (2x2 voies), la RD8n à l'Est d'Aubagne (2x2 voies), la RD113 entre La Fare-les-Oliviers et Salon-de-Provence (2x2 voies entre La Fare-les-Oliviers et Lançon-Provence et 3 voies de Lançon-Provence à Salon-de-Provence) et la RD572n à l'Ouest d'Arles.

La grande majorité du réseau (94% du linéaire) comprend 2 voies de circulation ; 6 % du linéaire est constitué de plus de 2 voies de circulation.

Détail de la répartition des largeurs de routes à 2 voies :

35 % du linéaire est doté de 2 voies de circulation larges (7 m)

13 % du linéaire est doté de voies de 6 m

46 % du linéaire est doté de 2 voies de circulation étroites (moins de 6 m)

Tous profils de voies confondus, 20 % du réseau est situé en agglomération.

Le patrimoine routier du Département est également constitué de 1600 ponts, d'un tunnel de 320 mètres de long et de 165 000 m² de murs de soutènement. Certains ouvrages, de par leur géométrie ou leur structure sont soumis à des limitations de gabarit.

Par ailleurs, le relief s'avère particulièrement contraignant à l'Est du département pour les routes situées dans les nombreux massifs provençaux : la Sainte Baume, la Sainte Victoire, les Alpilles, les Calanques, le Massif de l'Étoile, etc... Cette particularité géographique explique le tracé plus sinueux des routes, des pentes plus importantes et un enneigement statistiquement plus fréquent. Les conditions de circulation sont donc très différentes entre la partie occidentale et la partie orientale du département. Le point culminant du réseau routier Bucco-Rhodanien se situe sur la RD2 au col de l'Espigoulier à 728 m au-dessus du niveau de la mer.

Les trafics sont très différents selon les secteurs et les principales saturations se localisent sur la partie est du département à proximité des grands centres urbains de Marseille, d'Aix en Provence, d'Aubagne et du pourtour de l'Étang de Berre.



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

2.2) Diagnostic et enjeux identifiés

Un territoire contrasté juxtaposant urbanisation et activité économique

L'organisation multipolaire des villes et opportuniste des activités

La géographie du département et l'héritage du passé ont fait émerger sept pôles urbains avec des dynamiques locales propres: Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Est et Ouest de l'Étang de Berre, Salon-de-Provence et Arles.

Ces bassins urbains et économiques regroupent la grande majorité de la population (83%) et des emplois (88%) du département. Marseille, 2^{ème} commune de France en termes de population tient une place prépondérante dans cette organisation car elle représente près de la moitié de la population départementale. Cette préfecture constitue par conséquent le poumon économique du département et possède les principales infrastructures métropolitaines de la région.

L'Est du département se caractérise par une urbanisation dense (avec notamment la présence de l'agglomération de Marseille-Aix, un polycentrisme historique et un étalement urbain important). Le Nord et la partie Ouest du département ont une densité de population beaucoup plus faible.

Sur le plan économique, on recense 330 zones d'activités industrielles ou commerciales dans le département implantées majoritairement près des grands axes de communication, sans réelle logique d'ensemble. Ces zones ont été créées au gré des opportunités foncières et en périphérie des agglomérations. Pour la plupart d'entre elles, la desserte en transports collectifs est insuffisante voire inexistante. Les navettes rapides mises en place par le Conseil Général remédient à cette carence pour la zone des Paluds à Aubagne et la zone de Plan de Campagne.

Au final, cet éparpillement des centres urbains et des activités induisent de nombreux déplacements routiers.



La route, support de la mobilité, ne doit pas favoriser un étalement urbain problématique

Les liaisons domicile-travail constituent le principal motif de déplacement avec 51% des salariés qui travaillent hors de leur commune de résidence.

Ainsi, les navettes se sont intensifiées entre les communes, dans un contexte grandissant d'étalement urbain, de multiplication du parc automobile et de circulation de moins en moins fluide. Ces migrations pendulaires, dont la distance et la durée moyenne ont doublé en 20 ans, portent atteinte à la qualité de vie des populations. Cela est dû principalement à l'augmentation de la superficie de la "tache urbaine" (zones bâties pour l'habitat ou pour les activités) du département qui a été multipliée par plus de 4 au cours des 55 dernières années, pendant que, dans le même temps, la population faisait moins que doubler. L'habitat pavillonnaire, consommateur d'espace, renforce son caractère prédominant et progresse trois fois plus vite que l'habitat collectif, entre 1990 et 1999.

L'activité économique a également participé à la consommation d'espace sur le territoire.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Un réseau en bon état et des stratégies d'investissement, d'entretien et d'exploitation à optimiser

Un réseau en bon état

Les programmes d'aménagement et de modernisation du réseau routier départemental menés au cours des deux dernières décennies permettent aujourd'hui de disposer d'un réseau dont la structure et les couches de roulement sont globalement en bon état.

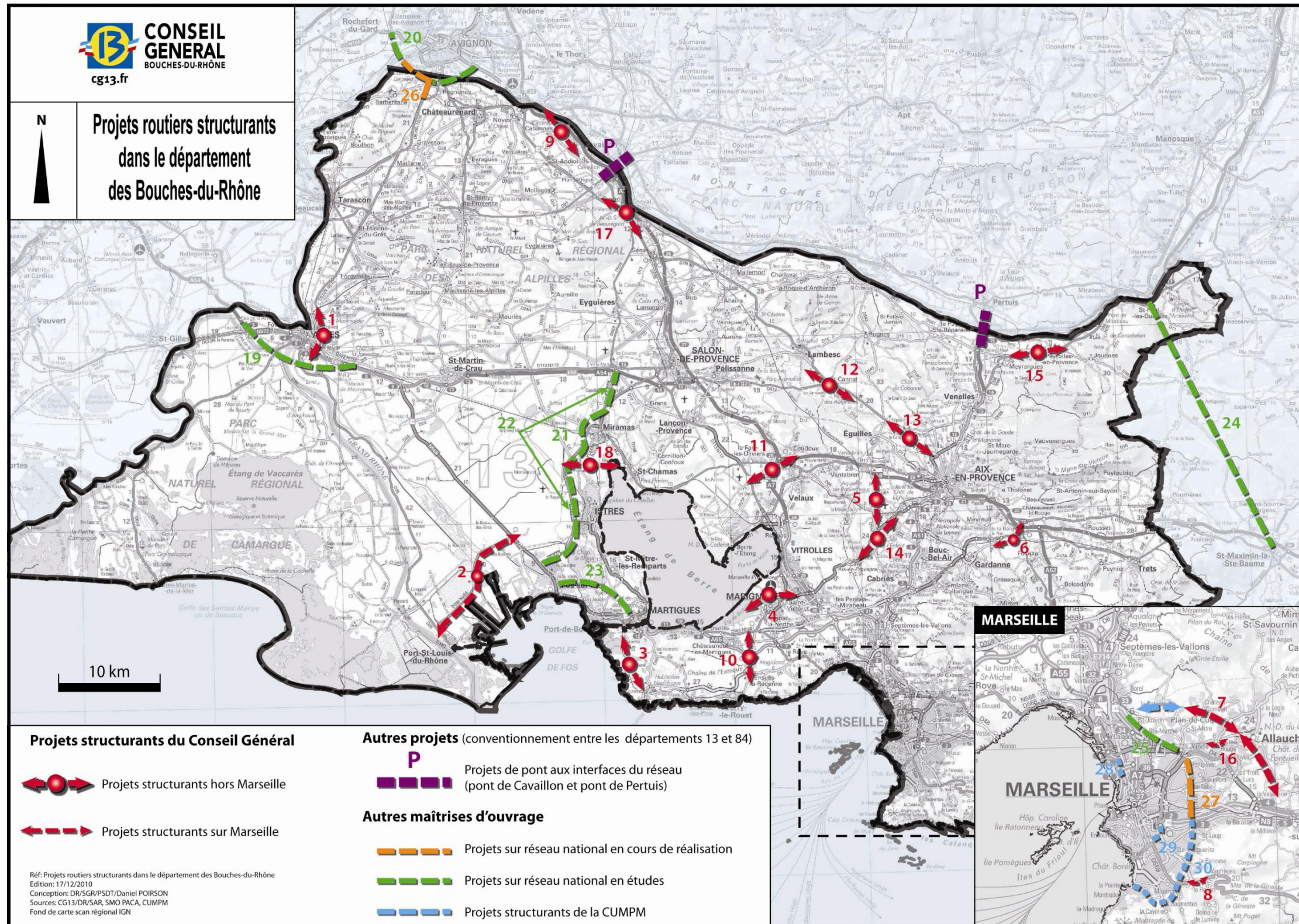
Les indicateurs de surface comprenant l'uni (qui traduit la qualité d'usage) et l'adhérence sont qualifiés « d'acceptable à bon » pour une grande partie du réseau noté. L'indicateur structurel, qualifiant l'état du patrimoine routier montre que la grande majorité du réseau renseigné est dans un « bon » état.

Malgré l'effort important consenti en termes d'investissement au cours des quatre dernières années sur le réseau routier transféré par l'Etat (RNIL), certaines sections justifient encore des travaux lourds de remise en état structurelle pour atteindre le même niveau qualitatif que le reste du réseau.



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Une politique d'investissements routiers ambitieuse

En complément du budget routier voté par l'Assemblée Départementale qui représente un niveau d'investissement moyen annuel d'environ 76 millions (en euros constants- source : Budgets Primitifs, période 2000 à 2010), le Conseil Général s'est doté en 2009, d'une enveloppe complémentaire au titre de son Plan de relance, destiné à limiter les effets de la crise financière et économique. A ce titre, il a été décidé d'investir 150 M€ supplémentaires sur les routes pour des opérations nouvelles entre 2009 et 2013.

Une grande partie de ces investissements constitue le programme de grands travaux. Il est dédié à la réalisation d'opérations structurantes qui assurent pour la plupart la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national. Elles permettent notamment la desserte des pôles présentant un intérêt majeur pour l'économie ou ayant un caractère métropolitain.

Ces projets routiers d'un montant supérieur à 5 M€, d'ores et déjà pris en considération par l'assemblée départementale sont au nombre de 20. Ils permettront, soit de contourner des agglomérations afin de séparer les flux de desserte et de transit, soit d'augmenter la capacité de certains axes à forts trafics où la saturation des réseaux est problématique, soit de réaliser des aménagements de sécurité d'envergure. Dans l'agglomération Marseillaise, les projets favoriseront le développement de la multimodalité (avenues et boulevards urbains tels que la LINEA) et l'élimination de points de congestion.

Les infrastructures sont de plus en plus longues et difficiles à réaliser en raison de la complexité des procédures, de la rareté des espaces disponibles ainsi que de la contestation de plus en plus fréquente des opérations routières. L'amélioration de la prise en compte des projets dans leur environnement, le renforcement du dialogue et de la concertation publique concourent à l'amélioration de la qualité des opérations, mais participent aussi à l'allongement important de leurs délais de réalisation. Une planification pluriannuelle de leur financement et de leur réalisation est ainsi rendue d'autant plus nécessaire.

Les opérations structurantes sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général (7 opérations du plan de relance et 13 opérations du programme classique) représentées sur la carte ci-contre, sont réparties sur l'ensemble du territoire départemental. Leur programmation pluriannuelle, ainsi que l'organisation de leur mise en œuvre relèveront d'un plan d'actions qui sera bâti sur la base des principes du schéma directeur routier et soumis à la validation de l'assemblée départementale. Elles sont cohérentes avec les projets de même nature portés par les autres maîtres d'ouvrage.

Le Conseil Général conduit par ailleurs une politique volontariste pour les deux roues qui fait l'objet d'un volet spécifique détaillé.

N°	DESCRIPTION DU PROJET	N°RD
Projets du Conseil Général		
1	Contournement Est d'Arles	570n
2	Requalification de la desserte du grand port maritime de Marseille	268
3	Aménagement de sécurité à Lavéra (Martigues)	9
4	Liaison RD9-RD48 à Marignane	9
5	Déviations de Saint Pons et dénivellation du Passage à Niveau n° 7	543
6	Liaison RD6-A8	6
7	LINEA (1ere tranche)	4d
8	Aménagement entre le Redon et Luminy	559
9	Déviations de Cabannes	24
10	Complément de l'échangeur A55/RD9 pour desserte des zones d'activités	9
11	Déviations de La Fare-les-Oliviers	10
12	Déviations de Saint-Cannat	7n
13	Dénivellation du passage à niveau de la Calade	7n
14	Mise à 2 x 2 voies de la RD9 (section du Réaltor)	9
15	Contournement de Peyrolles	96
16	Déviations de la Croix-Rouge	908
17	Reconstruction du Passage Inférieur d'Orgon	7n
18	Barreau de liaison entre RN 1569 et RD569n au sud de Miramas	569n
P	Reconstruction du pont de Cavaillon	99
P	Reconstruction du pont de Pertuis	556
Autres maîtrises d'ouvrages		
19	Contournement autoroutier d'Arles	
20	LEO : fin de la section centrale	
21	Déviations de Miramas	
22	A56 Fos-Salon	
23	Contournement autoroutier de Port-de-Bouc	
24	A510 : liaison autoroutière St Maximin – Cadarache (non retenu dans l'avant projet de SNIT)	
25	L2 Nord	
26	LEO : première tranche	
27	L2 Est	
28	Tunnel de la Joliette	
29	Tunnel Prado Sud	
30	Boulevard Urbain Sud de Marseille	

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Vers une harmonisation et une adaptation des pratiques en matière d'entretien et d'exploitation

Entretien du réseau : L'entretien du réseau routier départemental s'appuie sur 2 approches complémentaires :

- un guide des tâches d'entretien qui précise les modalités d'intervention pour chacune des actions.
- des constatations visuelles régulières permettant de relever tous les défauts ou dégradation « de surface » et des mesures en continu avec des matériels d'auscultation mécanique à haut rendement pour le relevé des défauts « en profondeur ».

L'objectif premier est d'assurer la pérennité du réseau en évitant que le vieillissement et l'usure ne conduisent à une dégradation des structures.

Les travaux d'entretien (purges, renouvellement de tapis, fauchage, balayage, entretien de la signalisation, surveillance et entretien des arbres, entretien des ouvrages hydrauliques) sont ensuite réalisés en intégrant la hiérarchie des voies. Sur les routes où le trafic est important comme la RD 6 (liaison A51/A8), la RD9 (accès à la gare TGV), la RD 20 (accès à l'aéroport) ou la RD 113 l'entretien préventif est systématiquement recherché alors que sur les routes de desserte locale ou de proximité, les travaux peuvent être plus tardifs tout en préservant l'imperméabilité des couches de surface.

Exploitation du réseau : Le réseau routier départemental n'est pas équipé de matériels (panneau à messages variables, caméras ...) permettant d'en assurer une exploitation dynamique. Les actions menées portent essentiellement sur le maintien de la viabilité suite à accident ou incident impactant les conditions de circulation. Le CIR (Centre d'Information des Routes Départementales) qui a été mis en place le 1er avril 2008 est chargé d'assurer l'interface avec les services du terrain et les autres gestionnaires de voiries, de diffuser les informations relatives aux événements routiers, d'assurer le suivi des perturbations programmées et la surveillance du réseau, de participer à la mise en œuvre des plans spécifiques de gestion de crises routières ou industrielles. Il répertorie tous les événements survenant sur le réseau dans une base de données. L'analyse de cette dernière montre que globalement, 58 % des perturbations sont liées à des accidents ou à des obstacles sur chaussées et que 18 % sont liées à des matières répandues.

Le Département possède des stations de comptage (principalement avec des compteurs mobiles) qui lui permettent de disposer d'une connaissance globale des trafics supportés par son réseau, ainsi qu'un panneau à message d'alerte (PMA) situé sur la RD9.

Une actualisation nécessaire des documents de référence (Guide de l'entretien, SDER et DOVH).

Entretien du réseau: Le schéma routier doit permettre d'intégrer la notion de développement durable dans nos pratiques d'entretien. Il s'agira de promouvoir les évolutions des techniques routières (enrobés tièdes, valorisation des matériaux de purges ..), de rechercher une approche raisonnée de traitement des accotements favorisant la biodiversité, de préserver les paysages notamment en poursuivant les actions sur le patrimoine arboré. Il sera également utile de favoriser l'harmonisation des pratiques et des actions entre les quatre arrondissements de la Direction des Routes tout en prenant en compte les spécificités des territoires concernés.

Exploitation du réseau : Les documents de référence établis avant le transfert des routes en 2006 puis des personnels en 2007 s'appuient sur une logique commune réseau Etat et réseau départemental qui privilégie le réseau Etat qui était alors le plus structurant. Ainsi pour le SDER qui fixe les niveaux de service, 9 km de réseau ont des objectifs maximaux, 147 km ont des objectifs élevés (RD9, RD113, RD6, RD96), mais sur la grande majorité des routes les objectifs d'exploitation sont faibles. Le DOVH qui définit les niveaux de viabilité hivernale (temps de retour aux conditions normales de circulation après un événement hivernal) obéit à cette même logique : 3 % du réseau (RD20, partie de RD9, RD113 et RD6) sont prioritaires pour les interventions hivernales tandis que sur la majorité des routes l'objectif de maintien de la viabilité est faible.

Cette classification, héritage du passé (DDE) ne correspond pas complètement aux attentes locales qui, outre le maintien de l'activité économique du département visent à favoriser une desserte de l'ensemble des populations du département. L'enjeu principal du schéma en terme d'exploitation est donc de construire puis d'afficher une politique départementale d'exploitation, avec des niveaux de service prédéfinis tant dans le SDER que dans sa déclinaison en DOVH, sur laquelle s'organiseront ensuite les services.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Les pistes d'évolution pour l'amélioration du service à l'utilisateur

Au-delà de la construction de nouvelles routes, l'utilisation optimale du réseau actuel constitue une des principales sources d'amélioration des conditions de circulation en favorisant le transfert multimodal et en réduisant les effets négatifs de la circulation routière (pollution climatique, pollutions sonore et visuelle). La gestion du trafic et l'aide au déplacement sont pour cela essentielles et sont des pistes d'évolution certaines.

Gestionnaire d'un réseau structurant important, renforcé par l'acte II de la Décentralisation, le Département doit s'inscrire dans cette évolution. Pour cela, il sera nécessaire d'avoir une vision globale du réseau du département afin de diffuser des informations homogènes et cohérentes aux usagers. Il est à noter, même si cela reste très perfectible, que le Conseil Général informe déjà les usagers en temps réel de l'état de son réseau sur le site www.lepilote.com et les radios locales.

Les échanges avec les autres partenaires et gestionnaires paraissent également indispensables pour réussir dans cette voie (il existe un protocole d'échanges d'information événementielle entre le Conseil Général et le Préfet des Bouches-du-Rhône). La modernisation du Système d'Information Routier (S.I.R) départemental doit accompagner et supporter ces changements. En collaboration avec la Direction des Systèmes d'Information et des Télécommunications (D.S.I.T), la Direction des Routes a élaboré un Schéma Directeur Informatique des Routes dont la mise en œuvre est engagée.

La nécessaire préservation d'un patrimoine naturel, agricole et paysager sensible

Une biodiversité remarquable et une richesse paysagère à préserver

Le département des Bouches-du-Rhône dispose d'un patrimoine naturel et paysager remarquable et unique en France (la Camargue, la Crau, les Calanques...), qu'il convient de préserver. En effet, plus de la moitié du territoire départemental est concerné par le réseau Natura 2000.

La mosaïque de paysages qui constitue le territoire des Bouches-du-Rhône réside grandement dans la diversité de ses milieux naturels et de leur gestion, notamment en matière agricole. Un grand nombre de paysages remarquables, comme les Calanques, la montagne Sainte Victoire, les Alpilles et la Camargue sont des symboles des Bouches-du-Rhône et contribuent largement à l'attractivité touristique et migratoire du département. Concernant le patrimoine paysager, l'agriculture contribue également à la mise en valeur des territoires.

Pour définir les zones à enjeu environnemental du département, c'est-à-dire les portions de territoire présentant un enjeu au regard des préoccupations écologiques et paysagères, les différents périmètres réglementaires, conventionnels et d'inventaires ont été recensés.

Afin de différencier les implications que peuvent avoir ces zonages sur l'aménagement ou la gestion des itinéraires routiers, trois niveaux d'enjeux environnementaux peuvent être identifiés :

- Niveau d'enjeu fort à très fort : les parcs nationaux, les réserves naturelles nationales, les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les sites et monuments classés, les routes concernées par les alignements d'arbres remarquables, les sites Natura 2000.
- Niveau d'enjeu fort à moyen : parcs naturels régionaux, domaines départementaux, périmètre de la Directive paysagère des Alpilles.
- Niveau d'enjeu moyen à faible : ZNIEFF, labels RAMSAR, les réserves de biosphère.

Le département des Bouches-du-Rhône a la particularité de concentrer sur son territoire deux dispositifs réglementaires forts et quasi uniques en matière de protection des paysages :

- la « Directive Paysagère Alpilles » qui protège des alignements d'arbres remarquables sur certaines routes,
- et le classement au titre du « décret Malraux » de 1959 de la RD17 (route Cézanne).

Parallèlement et suite au Grenelle de l'environnement, la mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue sur le département sera un élément qui devrait voir sa concrétisation prochaine au sein du Schéma Régional de Continuités Ecologiques.

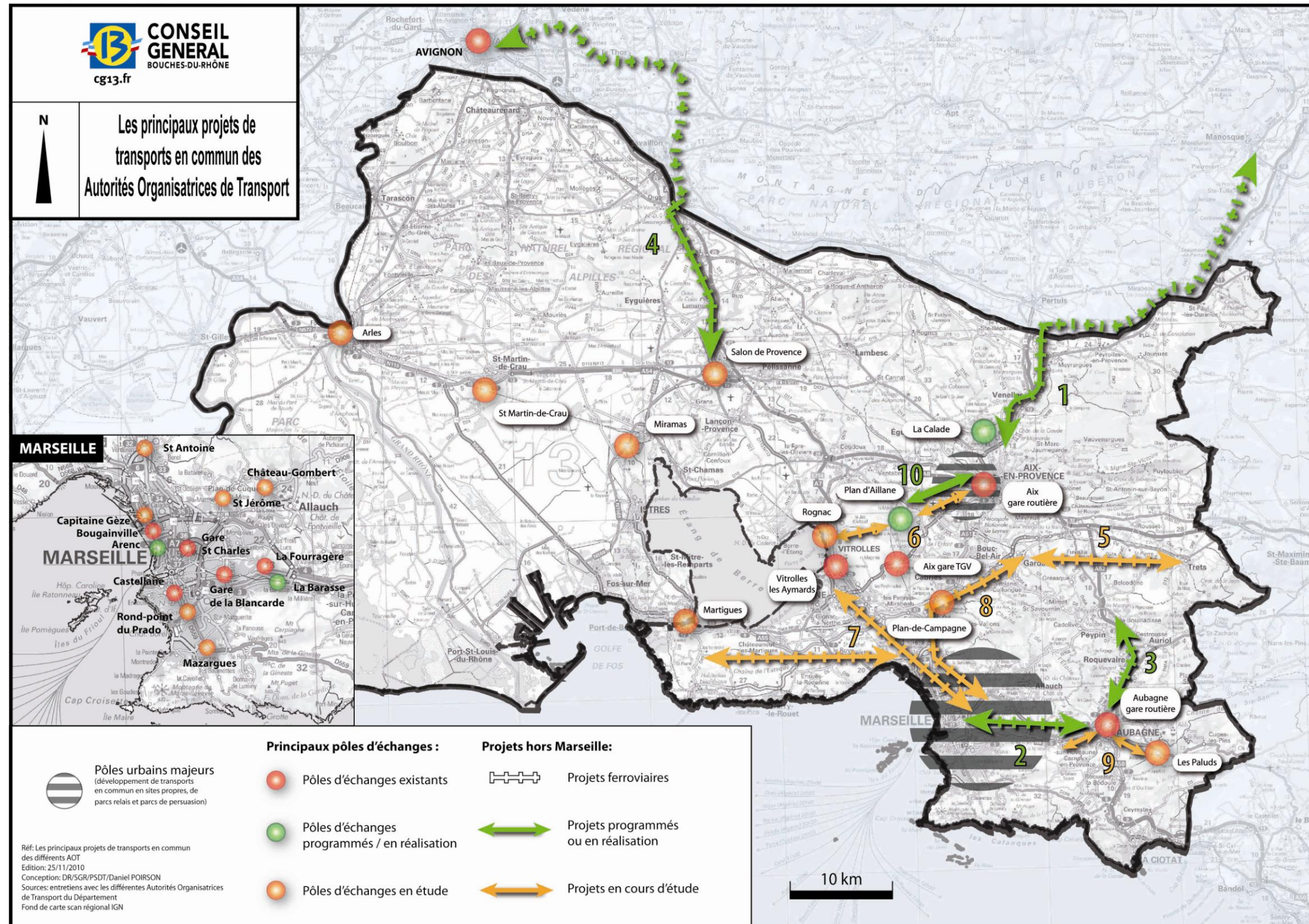
L'agriculture, une activité économique menacée par l'urbanisation

Aujourd'hui, l'agriculture représente 30% du territoire départemental avec près de 159 000 ha de Surfaces Agricoles Utiles (SAU) (données agreste mémento de la statistique agricole novembre 2008), et constitue par conséquent une activité économique de premier plan.

Cette agriculture performante reste cependant fragile. En effet, une grande part de la surface agricole du département est soumise à une forte pression foncière liée à sa situation périurbaine. Cette situation obère, dans certains secteurs, toute possibilité pour les exploitants de s'installer ou de se développer, du fait du prix des terres très élevé qui a tendance à « s'aligner » sur le prix du foncier urbanisable. C'est pourquoi lorsqu'un projet d'infrastructure routière concerne une zone agricole, une étude spécifique est menée par le Conseil Général afin de trouver des solutions limitant ses impacts et ses conséquences pour les activités agricoles.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Des projets de transport en commun et des modes de déplacements doux dont le développement doit être accéléré

Les principaux projets de transports en commun dans le département

N°	PROJETS	MOu	OBJECTIFS	Commentaires
Projets ferroviaires :				
1	Modernisation de la ligne des Alpes (tronçon Aix-Manosque).	RFF	Desserte d'1 train dans chaque sens/heure et toutes les 30 minutes en heures de pointes.	inscrit au CPER 2007-2013 Connexion avec le futur pôle d'échanges de la Calade ou de Venelles.
2	Renforcement de la ligne ferrée Marseille-Aubagne.	RFF	Desserte de 6 trains par sens en HP dont 3 trains prolongés jusqu'à Toulon.	inscrit au CPER 2007-2013
3	Ouverture au trafic voyageur de la ligne de Valdonne (La Bouilladisse-Aubagne).	RFF	Développer les échanges en TC le long de la vallée de l'Huveaune. Temps de parcours 25mn.	Connexion avec le pôle d'échanges d'Aubagne centre.
4	Amélioration du service à l'usager sur la ligne Salon-Avignon.	RFF	Augmenter la fréquentation en offrant un service plus fréquent et plus rapide.	Pôles d'échanges concernés : Avignon (existant) et Salon de Provence (en projet)
5	Ouverture au trafic voyageurs de la ligne Gardanne-Trets-Carnoules.	RFF	Développer la desserte en TC de la haute vallée de l'Arc.	inscrit au CPER 2007-2013
6	Ouverture au trafic voyageurs de la ligne Les Milles-Rognac	RFF	Apporter une liaison TC entre le Nord de l'Etang de Berre et Aix-en-Provence (pôles d'activités)	inscrit au CPER 2007-2013 Connexion avec le futur pôle d'échanges de Plan d'Aillane.
7	Aménagement des voies d'accès au Grand Port Maritime de Marseille.	RFF	Augmenter la fréquence des trains de voyageurs en destination de Maignane ou de la Côte Bleue.	
8	2ème phase de la modernisation de la ligne ferrée Aix-Marseille.	RFF	Fréquence : 10 min en heure pleine. Temps de parcours : 30 min.	Etude en cours
Projets TC (hors rails): TCSP, BHNS				
9	TCSP (tramway) à Aubagne, en parallèle de la RD8n.	CA Pays d'Aubagne et de l'Etoile	Développer la desserte en TC de la Z.A des Paluds jusqu'à la Penne s/Huveaune.	Connexion avec les pôles d'échanges d'Aubagne centre et de la zone des Paluds.
10	Plan d'Aillane- Aix gare routière	CA du Pays d'Aix	Desserte en TC du pôle d'activités d'Aix renforcé.	

Les projets de transports en commun, programmés ou en études des différentes autorités organisatrices de transport du département correspondent aux orientations de la DTA, à savoir construire un réseau de transports s'appuyant sur des axes ferrés inter-cités, analyser les possibilités d'association des différents modes de transports collectifs et améliorer l'interconnectabilité pour des temps de parcours diminués.

Cet essor passe notamment par des améliorations ou des créations d'infrastructures de transport ferroviaires.

Le tableau ci-contre liste les principaux projets de TC dans le département :

Face aux problèmes de congestion urbaine et périurbaine, les projets de transports en commun dans le département ont donc vocation:

- à offrir des transports ferrés modernisés, à grande fréquence,
- à privilégier les transports en commun en site propre, offre concurrentielle en termes de temps de parcours (projet de TCSP entre la Penne sur Huveaune et la zone des Paluds à Aubagne)
- à développer les parcs relais et les nouveaux pôles d'échanges, en limite de l'agglomération ou en centre ville (près des zones d'activités, des lignes d'autocars et des bus en sites propres)
- à offrir une meilleure interconnexion entre les différents réseaux,
- et à permettre d'adapter l'offre de transport aux mutations du territoire (développement rapide de zones d'activités ou d'habitat).

La réflexion engagée par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône contribuera à structurer le réseau de transports collectifs du territoire, afin de définir une politique globale de mobilité durable.

Les routes peuvent être ainsi le support de transports en commun sûrs et concurrentiels et offrir aux voyageurs une information sur les offres alternatives à la voiture, à proximité des pôles d'échanges multimodaux et des parcs relais. C'est pourquoi la sécurisation des points d'arrêt de transport en commun hors agglomération demeure une priorité pour le Conseil Général.

Projets programmés ou en cours de réalisation

Projets en cours d'études

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Les futurs pôles d'échanges multimodaux

Les principaux pôles d'échanges existants sont localisés aux gares routières et ferrées de Marseille (Saint-Charles, la Blancarde), d'Aix-en-provence (Aix centre-ville, Aix TGV) d'Aubagne (centre-ville), de Vitrolles (Les Aymards : desserte de l'est de l'Étang de Berre, d'Eurocopter et de l'aéroport) et d'Avignon. Dans la ville de Marseille les principales connexions multimodales avec le métro se situent à Castellane, à Bougainville et à la Fourragère.

D'autres pôles d'échanges sont programmés ou en études, notamment à Aix-Plan d'Aillane, à Plan de Campagne (zone Pin Porte Rouge), à Salon-de-Provence, à Miramas, à Martigues, à Aubagne les Paluds, à St Martin de Crau, à Rognac, à Arles et à Marseille (St Antoine, St Jérôme, Château-Gombert, Capitaine Gèze, Arenc, La Barasse, Rond Pt du Prado et Mazargues).

La condition du succès de ces pôles d'échanges est une bonne desserte par les réseaux routiers et par la présence de parcs-relais.

La carte de synthèse des projets de TC (p.16) localise ces principaux projets pôles d'échanges dans le Département.

Vers une généralisation des aménagements en faveur des vélos

Afin de répondre à la diversité de cette demande et faciliter ce mode de déplacement, le Département adapte ses routes en généralisant des aménagements ou des itinéraires spécifiques en faveur des 2 roues pour assurer la sécurité de ces usagers.

Les principaux types d'aménagements se déclinent :

- en « surlargeurs multifonctionnelles » : accotements revêtus en enrobés. A ce jour, le réseau routier départemental possède plus de 660 km d'accotements (10% du réseau) revêtus en enrobé de couleur ocre ou de bandes cyclables en agglomération.
- en pistes cyclables en site propre : les principales pistes se situent entre Trets et le hameau de la Barque, le long de la RD6, à l'est d'Aix en Provence (13 km) et à Saint-Rémy-de-Provence, le long de la RD99 (7 km). Le réseau départemental possède actuellement environ 30 km de pistes cyclables en site propre. Un nouveau tronçon de 36 km de piste cyclable entre Arles et Port-Saint-Louis-du-Rhône est programmé; la réalisation du premier tronçon a déjà démarré.

- Cette voie verte est très importante car elle constitue le maillon final de l'itinéraire inter-régional de vélo-route baptisé « Du Léman à la mer »
- en « Boucles du 13 » : ce sont des itinéraires qui empruntent principalement des routes départementales peu fréquentées et fortement attractives pour les cyclistes. Il existe actuellement onze « Boucles du 13 ». Le Département poursuit activement le déploiement de ces itinéraires mettant en valeur les territoires : d'autres sont à l'étude.
- en itinéraires de substitution : ces itinéraires alternatifs « conseillés » sont jalonnés pour les cyclistes à proximité de voies rapides ou de voies à fort trafic afin de leur proposer des parcours sécurisés, qui évitent les routes exploitées à 2x2 voies, ou certains secteurs jugés dangereux.



Tous ces aménagements visent un meilleur confort et une sécurisation accrue de la pratique du vélo. Ils sont le reflet d'une politique volontariste que le Conseil Général souhaite poursuivre et amplifier. Ainsi un plan d'action spécifique est proposé dans les orientations de la politique routière, il s'agira d'élaborer un

schéma directeur vélo. Cette politique sera développée notamment à partir d'une concertation régulière avec les représentants locaux des fédérations d'usagers des deux roues et d'un partenariat suivi avec les collectivités territoriales porteuses de projets.

Les principaux enjeux pour le Département consistent donc à offrir aux usagers des deux-roues non motorisés de bonnes conditions pour la pratique de ce mode de déplacement, notamment en raison de leur vulnérabilité.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

La sécurité routière : un enjeu prioritaire et transversal

Le constat de réelles améliorations et d'un effort à poursuivre

Le département des Bouches-du-Rhône détient le triste privilège d'être le département comptabilisant le plus de personnes tuées sur les routes (156 en 2008). Ce constat doit toutefois être modulé pour tenir compte du nombre de ses habitants. Avec 85 tués par million d'habitants en 2008, le département est relativement proche de la moyenne nationale (73) comparée au Loir et Cher (184) ou à l'Aude (187) par exemple.

Si l'on ne retient de ce chiffre que la seule part des tués sur le réseau routier départemental, il est constaté 81 tués dont 24 sur le réseau routier national transféré (RNIL) en 2008 et 67 en 2009 (aucun sur le RNIL). En 1994, le nombre de tués sur routes départementales était de 82.

Il est permis de penser que les améliorations apportées au réseau des routes départementales ont ainsi contribué à réduire le nombre de tués.

Ce constat montre que la sécurité routière demeure un enjeu prioritaire.

Les éléments de l'action départementale

Quotidiennement, le Département intervient sur son réseau pour l'entretenir et l'améliorer. Différentes pistes sont ainsi exploitées (prise en compte de la sécurité routière lors de l'élaboration de projets neufs, fauchage des accotements différencié de dégagement de la visibilité, réduction des obstacles latéraux, amélioration de la sécurité aux passages à niveau (PN), programme de travaux départementaux) et constituent un socle fort de la réduction de l'insécurité routière.

Outre ces actions sur son patrimoine, le Conseil Général initie et organise seul ou en partenariat, avec l'Etat notamment, des actions visant à intervenir sur le comportement des usagers. Cela se traduit par des actions de prévention, de sensibilisation et de formation visant divers publics ; les jeunes adolescents avec les interventions dans les collèges grâce au programme « Partage ta route », les adultes avec « Nuit zéro accident », les motards avec « Monsieur Moto », vers le grand public avec « La Caravane Sécurité Routière » ou la formation des agents du Conseil Général. Même s'il est très difficile d'évaluer le changement de comportement des usagers, leur forte participation aux différentes manifestations organisées tend à en prouver l'intérêt.

Parallèlement, depuis plusieurs années, le Département s'emploie à supprimer les passages à niveaux préoccupants et de façon générale à améliorer leur sécurité (amélioration de la signalisation et des conditions de visibilité). Les projets de suppression concernent les passages à niveau de La Calade, situé sur la RD7n, et de Saint-Pons, situé sur la RD65.

La sécurisation des points d'arrêt de Transports en Commun en rase campagne est également une action transversale (en lien avec la Direction des Transports et des Ports) très importante pour le Département.

Même si le nombre de tués sur les routes, et notamment sur les routes départementales, diminue, le Conseil Général ne peut se satisfaire d'un tel bilan. La sécurité routière demeure donc un enjeu majeur pour les prochaines années.



Après la résorption des points noirs, il convient de poursuivre les actions d'amélioration du réseau. Il est donc nécessaire d'intervenir :

- sur l'incidence des aménagements et leurs conséquences dommageables (suppression des obstacles latéraux notamment),
- en facilitant et en simplifiant la lecture de la route et de ses dangers

(aide au déplacement, cohérence de la signalisation, traitements des abords des routes, politique de renouvellement de couches de roulement...). L'intégration des outils d'aide au recueil et à l'analyse de l'accidentologie (outils de géo-localisation, logiciels de connaissance et de traitement des données...) y contribuera.

Les actions de sensibilisation et de formation des usagers sont également source de réduction de l'insécurité routière. L'implication du Conseil Général dans ce domaine reste pleinement justifiée.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Le développement durable comme enjeu essentiel de l'action routière

Vers une politique routière intégrant les 3 axes du développement durable

Facteur de développement économique et constituant un patrimoine culturel, historique et paysager de grande valeur, la route est une composante essentielle du territoire. Les choix liés à sa conception, à sa réalisation ainsi qu'à sa gestion (entretien...) impactent les trois grands domaines du développement durable : l'environnement, la vie sociale et l'économie, à toutes les phases de son cycle de vie.

Plus précisément, à travers l'orientation qui sera donnée pour l'évolution de la politique routière, il s'agit pour les infrastructures, de garantir la contribution positive à la vie sociale et économique et ainsi qu'à l'aménagement de l'espace et au cadre de vie tout en minimisant l'impact environnemental.

La prise en compte de l'environnement et le souci de conservation de la biodiversité sont des préoccupations déjà anciennes du Conseil Général, renforcées jour après jour. En effet, le Département conçoit ses aménagements routiers avec le souci de préserver l'environnement, parfois au-delà de ses obligations réglementaires, dans la réalisation, l'entretien et l'exploitation du réseau départemental.

Ce nouveau schéma directeur des routes vise à conforter ces pratiques et affiche l'ambition d'évoluer vers un concept de "**route durable**", avec le souci constant d'une contribution à :

- la lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère,
- la préservation de la biodiversité, la protection des milieux et des ressources,
- l'épanouissement de tous les êtres humains par l'accès à une bonne qualité de vie,
- la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires,
- une dynamique de développement éco- responsable.

Une prise en compte volontariste du développement durable dans les actions futures

Au delà de cette dimension environnementale qui existe donc de longue date, le Conseil Général souhaite désormais s'engager plus fortement pour prendre en compte les enjeux du développement durable. Cette approche "durable" de la route adaptée aux caractéristiques et aux réalités des territoires se décline en actions concrètes incluant notamment la signature d'une convention d'engagement volontaire avec les professionnels de la route locaux, dans le prolongement des engagements pris au niveau national et des conclusions du Grenelle de l'environnement.

Cette démarche comprend une série d'engagements concrets qui seront mis en œuvre lors des travaux de construction ou de rénovation de routes. Il s'agira notamment de favoriser le recyclage et les initiatives vertueuses en matière de préservation de la ressource naturelle, de définir une charte « Chantier sûr et propre », d'élaborer un Guide Méthodologique et de Recommandations en matière de management durable et d'élaborer les outils permettant d'évaluer le bilan carbone de quelques chantiers routiers « test ».

Elle fera l'objet d'un plan d'action spécifique intitulé «Mettre en œuvre la déclinaison locale de la convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain en faveur des orientations du grenelle de l'environnement » dont les principaux éléments sont spécifiés par le présent document.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

2.3) Des besoins de mobilité territorialement différenciés, identifiés à moyen terme

Des besoins différenciés selon les bassins de vie

Les résultats de « l'Enquête Ménages Déplacements » réalisée en 2009 sur les Bouches-du-Rhône attestent, pour la première fois depuis 20 ans, la diminution de la part de marché de la voiture. Cette situation correspond à celle constatée en France depuis quelques années dans les agglomérations millionnaires. Ceci est plus particulièrement observé sur le territoire de la CUMPM, où l'usage de la voiture est nettement plus faible que sur le reste du territoire. Cependant l'automobile reste de loin le mode le plus utilisé par les habitants de tous les territoires d'AOTU sans exception (56,5%) EMD 13 2009.

Le territoire des Bouches-du-Rhône apparaît également très autonome puisque la quasi-totalité (98%) des déplacements effectués (6,7 millions) chaque jour, se fait à l'intérieur de ce périmètre.



Mais les différences sont fortes en fonction des territoires traversés. Toutes les zones du département n'ont pas la configuration nécessaire à la circulation de transports en commun à haute fréquence. Les pratiques des habitants s'avèrent donc très hétérogènes selon les secteurs.

De plus la métropolisation du territoire s'accélère avec une forte croissance des échanges entre les agglomérations de Marseille et d'Aix en Provence.

Le bassin de vie de Marseille, attire également des actifs résidant à Aubagne et dans la vallée de l'Huveaune, dans les communes autour de l'Etang de Berre, de Salon de Provence et de l'extrémité sud-ouest du Var.

Si les déplacements domicile-travail entre l'agglomération salonnaise et celle d'Aix en Provence sont conséquents, l'agglomération aixoise attire également des actifs des départements voisins: Vaucluse et Var.

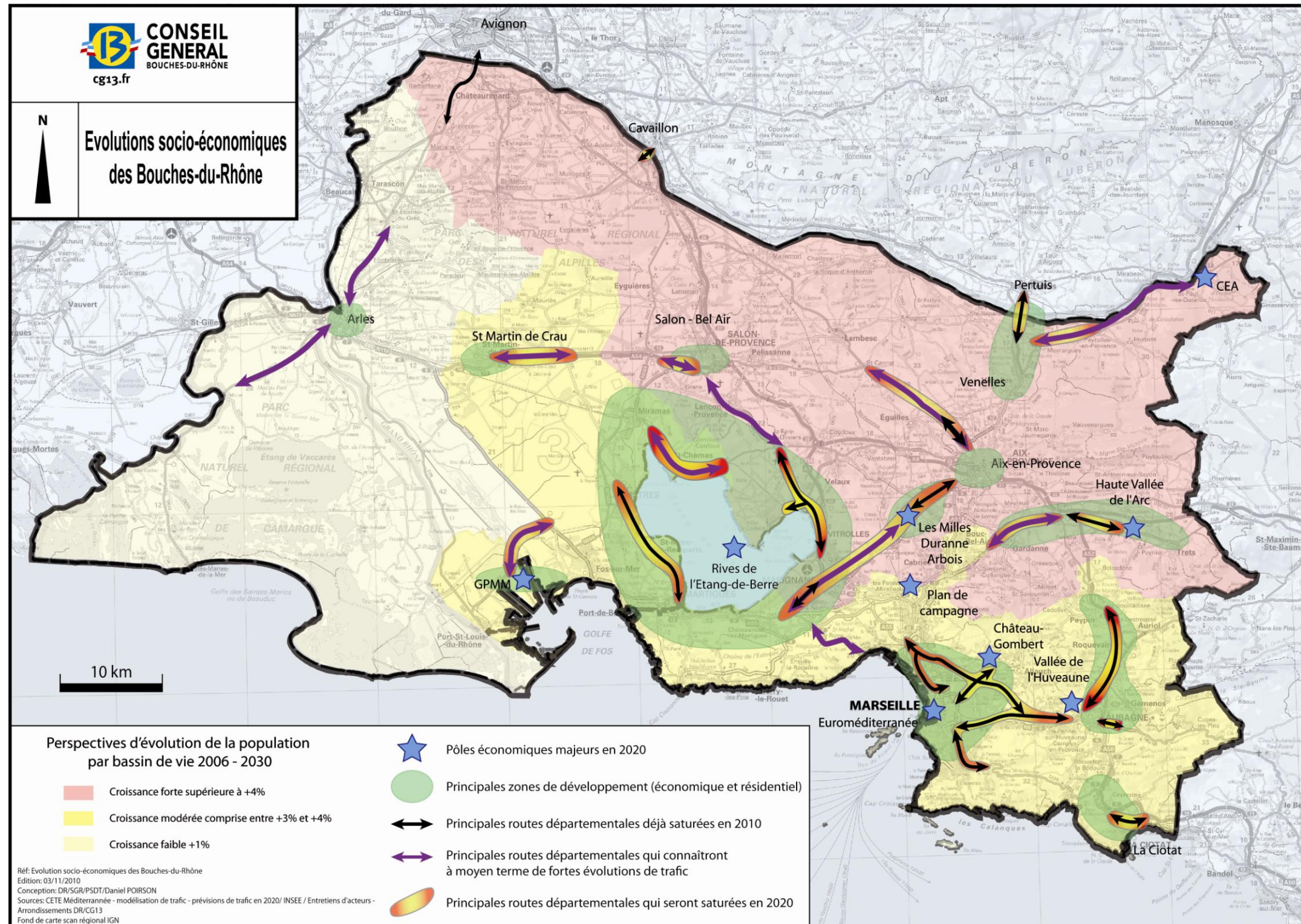
Pour le secteur d'Arles, moins dense que le reste du département (présence de la Camargue...) les habitants réalisent la très grande majorité de leurs déplacements dans leur commune, qui constitue un bassin de vie à part entière.

Les zones les moins autonomes sont situées en périphérie du Pays d'Arles, notamment le nord des Bouches-du-Rhône et l'est des Alpilles. Les habitants vont donc chercher dans les territoires voisins les opportunités qu'ils ne trouvent pas sur place, en particulier pour travailler. Les mouvements pendulaires s'effectuent soit dans l'agglomération de Salon de Provence, soit autour de l'Etang de Berre.

Cette aire métropolitaine échange également vers l'extérieur de manière significative et se tourne d'abord vers le Var et l'aire métropolitaine toulonnaise, ainsi que vers le Vaucluse. Quant aux échanges avec le département des Alpes de Haute Provence, ils sont nettement moins importants.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Les évolutions prévisibles à moyen terme

Le recensement des projets de zones d'habitat et des principales zones d'activités permettent d'anticiper les besoins de mobilité. La synthèse figure dans les 2 tableaux ci-contre.

En analysant les flux entre les différents bassins de déplacement ainsi que les prévisions à moyen terme de l'évolution démographique et du trafic sur les routes départementales, il est possible d'identifier des secteurs où l'augmentation des déplacements notamment sur les trajets domicile-travail sera problématique si des solutions de mobilité durable ne sont pas mises en œuvre. Il s'agit, principalement des bassins de Marseille, d'Aix en Provence et d'Aubagne qui concentrent les principaux pôles d'échanges multimodaux existants et projetés. Un des enjeux est donc d'accompagner ces nouveaux besoins de mobilité durable.

Les évolutions démographiques

Les Bouches-du-Rhône compteraient plus de 2 100 000 habitants en 2030, soit une évolution de la population de 14,5% entre 1999 et 2006 et de 7% entre 2006 et 2030. Les secteurs qui vont connaître une forte croissance démographique sont le bassin de vie d'Aix en Provence et de Salon de Provence. Cette hausse de la population dans un grand quart nord est du département confirme les tendances démographiques de la dernière décennie.

Les zones d'emplois de l'Etang de Berre, d'Aix, de Salon et de Chateaurenard devraient connaître une forte hausse de leur population d'ici à 2030, de l'ordre de 14% de la population. Les autres zones d'emploi du département (Fos, Marseille, Aubagne et Arles) connaîtraient une croissance plus modérée de leur population (de l'ordre de 1 à 3%)

Les futures zones d'activités

Dans les 5 à 10 prochaines années, de nouvelles zones d'activités devraient être créées et d'autres vont s'étendre. Ces projets de zones d'activités, venant se greffer au réseau départemental, devraient engendrer une hausse de la demande en déplacements, comme pour les zones déjà existantes : Les Paluds, Les Milles-La Duranne, Les Estroublans à Vitrolles et Clésud à Miramas. Par ailleurs les zones de Plan de Campagne et de la Vallée de l'Huveaune (La Valentine et les Paluds) qui ont une très forte vocation commerciale génèrent de très nombreux déplacements en véhicule léger.

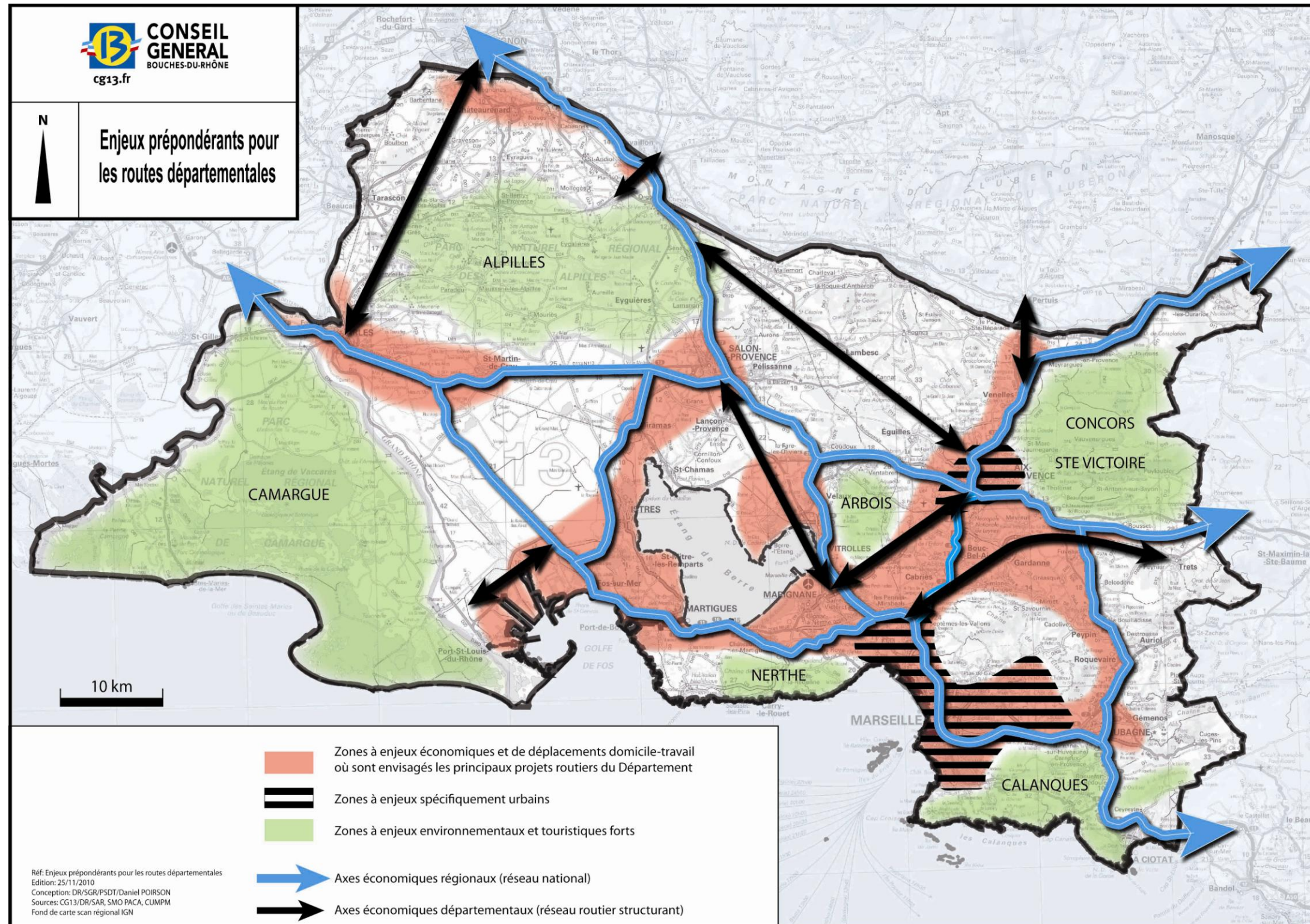
La carte de synthèse ci-contre illustre ces principales évolutions socio-économiques.

Projets ou zones d'activités existantes	Perspectives de développement
Grand Port Maritime de Marseille	Création de deux nouveaux terminaux (projet Fos 2XL : mise en service prévue pour fin 2011, projets Fos 3XL et Fos 4 XL : 2016 et 2018) Aménagement d'une plate-forme logistique Fos-Distriport (600 000 m ² d'entrepôts) Aménagement de la zone de la Feuillane (119 ha, implantation d'IKEA, projet MASSILIA)
Pôle d'activités d'Aix-en-Provence/Arbois	Extension du pôle d'Aix (création de la ZAD de l'Enfant, 2000 emplois en 2012) Projet d'une zone d'activités à la gare TGV d'Aix (ZAC de la Gare)
Euroméditerranée	Nouvelle zone d'activités, avec 20 000 à 30 000 emplois dans le secteur tertiaire
Haute Vallée de l'Arc	Projets de nouvelles zones d'activités à Fuveau et Meyreuil
Rive Ouest de l'Étang de Berre	Possibilité d'extension de la zone d'activités de la Grand'Colle
Rive Est de l'Étang de Berre	Création d'une nouvelle zone de 20 ha à St Victoret (ZAC d'Empallières), destinée à accueillir des activités liées à Eurocopter
La Ciotat	Projet d'une nouvelle zone Athelia V sur 50 ha, reconversion des chantiers navals, 1500 emplois créés
Cadarache	Projet ITER
Plan de Campagne	Extension de la zone (projet Pin Porte rouge)
Vallée de l'Huveaune : Zone des Paluds et des Gargues (Aubagne) Zone de la Valentine (Marseille)	Développement de la zone des Paluds. (extension de 17 ha) et futur centre commercial des Gargues (40ha) avec des équipements publics (cinéma multiplex) des entreprises et des commerces.

Projets de zones d'habitats	Perspectives de développement
Euroméditerranée	16 000 logements neufs sont prévus et 6000 logements vont être rénovés.
ZAC Ste Marthe/ Marseille	Cette zone de 150 ha, pourrait accueillir à terme de 3000 à 10 000 logements.
Château-Gombert / Allauch	Développement : quartiers 300 à 400 logements supplémentaires pour Château-Gombert
Quartier Rouet / Capelette	1000 logements nouveaux au Rouet, 1500 à la Capelette
La Duranne/Aix en Provence	A terme, 10 000 habitants sont prévus dans cette véritable ville nouvelle
ZAC des Florides/Marignane	Création de 200 à 300 logements
ZAD Iter	Création de ZAD dans Venelles 38ha, Jouques 16,6ha, le Puy Ste Réparate 34ha, St Paul les Durance 2,4ha
Salins de Giraud	Développement touristique avec création de 1000 lits
Haute Vallée de l'Arc	Diversification de l'offre résidentielle
La Ciotat	Création de 2000 à 3000 logements au domaine de La Tour
Salon de Provence	Nouvelles zones résidentielles, quartier Bel Air
Aubagne	ZAC des Gargues: construction d'un éco-quartier avec 800 logements.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

2.4) Des enjeux prépondérants pour les routes départementales

Les évolutions territoriales prévisibles conjuguées aux besoins de mobilité identifiés ont permis de mettre en évidence des zones pour lesquelles des enjeux prépondérants apparaissent. Il s'agit de secteurs du territoire départemental, jugés importants pour la mise en œuvre de la politique publique routière du Conseil Général. L'importance accordée à ces portions de territoire peut résulter de dysfonctionnements constatés, de conflits d'usage du sol existants ou prévisibles, de potentiels de développement, de besoins ou de difficultés spécifiques.

Trois catégories principales ont ainsi été identifiées :

- les zones à enjeux économiques et de déplacement domicile travail dans lesquelles sont envisagés les principaux projets routiers du Département. Connectées entre elles par des axes économiques départementaux ou régionaux structurants, elles regroupent l'ensemble des secteurs du département nécessitant une amélioration notable des déplacements. L'objectif est d'améliorer le report modal afin de réduire la congestion sur les routes, ce qui permettra de créer des conditions favorables au développement de l'activité économique.
- Les zones à enjeux spécifiquement urbains qui renvoient à des problématiques liées à la spécificité citadine de ces voies. La métropolisation et l'étalement urbain n'ont fait que renforcer la part de ce réseau pour le Département même si des déclassements sont régulièrement opérés au profit des communes. L'objectif essentiel est le partage de la voirie, c'est pourquoi les projets envisagés dans ces zones sont différents de ceux du reste du réseau. Ils nécessitent une approche prenant en compte des différents usages (vélo, piéton, voiture, TC, TCSP...), l'organisation de leur cohabitation et la coopération des maîtres d'ouvrage.
Les zones à enjeux environnementaux et touristiques font dans lesquelles une attention particulière est nécessaire afin de préserver et mettre en valeur ces secteurs qui font l'objet de protections réglementaires tout en assurant une desserte de qualité aux territoires traversés.

D'autres enjeux importants existent néanmoins, qui n'ont pas de conséquence directe sur les grandes orientations de la politique routière. On peut à cet égard citer par exemple les objectifs de préservation de l'activité agricole auxquels un intérêt particulier est systématiquement porté lorsqu'il sont concernés par les actions mises en œuvre.

2.5) Une volonté de classer les routes selon leurs fonctionnalités

L'abandon d'une hiérarchisation exclusivement fondée sur la demande de déplacements

La hiérarchisation des routes qui était, jusqu'à présent uniquement basée sur la satisfaction de la demande en déplacements, ne prenait en compte que la notion de trafic pour définir les caractéristiques géométriques des voies, afin de permettre d'écouler le trafic prévisible. Dans un contexte de saturation généralisée et avérée des axes routiers en périphérie des agglomérations, ainsi qu'en raison des difficultés de réalisation des projets visant à augmenter leur capacité, principalement liées à leurs impacts environnementaux, une démarche plus pertinente doit être envisagée.

La réflexion menée dans le cadre du nouveau schéma directeur routier oriente cette approche vers une définition des typologies des voies et des principes d'aménagement qui leur sont associés, prenant en compte d'autres critères plus qualitatifs et fonctionnels comme par exemple l'importance économique, la présence des transports en commun, l'intérêt touristique et paysager, la présence d'enjeux environnementaux, la qualité de vie des riverains etc.

La fonctionnalité des routes, élément clef de la nouvelle classification

Une attention particulière a été portée à la différenciation des territoires du département et à leur évolution prévisible. Les particularités (géographiques, économiques et démographiques) des territoires traversés ainsi que la nature des échanges entre ceux-ci, déterminent les fonctions assurées par ces routes. Une typologie a donc été construite à partir de ces éléments. Les nouvelles classes ainsi définies et les préconisations d'interventions qui leur seront associées, intègrent les enjeux prépondérants des territoires afin de garantir des aménagements et une gestion du réseau cohérents et adaptés aux besoins de la population.

A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

2.6) Une typologie de synthèse adaptée aux besoins et au développement des territoires.

La construction d'une typologie spécifique répondant aux besoins de déplacements et au développement des territoires

Le réseau structurant assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national et permet les liaisons principales entre les grands pôles d'activités ou d'habitat du département. Les routes sont soit des 2x2 voies soit des 2x1 voies larges (qui irriguent les grands équipements bucco-rhodaniens (gare TGV, Grand Port Maritime de Marseille, Aéroport) et les grandes zones d'habitat et d'activités ...). Il y a peu de traversées d'agglomérations, les carrefours sont généralement dénivelés et des itinéraires de substitution pour les vélos sont recherchés. Ce réseau est structurant pour le territoire au niveau des échanges inter-départementaux avec notamment un transit de poids-lourds important.

Pourcentage de ce réseau dans la voirie départementale : **6 %**

Le réseau économique de liaison relie les centres urbains entre eux et assure principalement des liaisons domicile-travail. Il se connecte sur le réseau structurant et à ce titre permet les échanges intra-départementaux. Ce sont plutôt des routes à 2x1 voie de gabarit confortable, qui supportent essentiellement les déplacements domicile travail et certains flux économiques.

Pourcentage de ce réseau dans la voirie départementale : **20 %**



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE

Le réseau urbain comprend les routes départementales situées dans les zones urbaines voire périurbaines. Il s'agit généralement des sections de routes comprises entre les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération. Les problématiques sont très différentes du reste du réseau départemental étant données les compétences croisées qui s'exercent sur la voirie à l'intérieur des agglomérations. Le pouvoir de police appartient aux maires et le Conseil Général n'a pas seul l'initiative des aménagements. A ce titre la réflexion sur déclassement de la voirie départementale et le reclassement dans le réseau communal (ou communautaire) peut être envisagée. Pour les grands centres urbains, ce réseau comprend des voiries qui peuvent être le support de la multi-modalité, elles sont souvent constituées de boulevards urbains ou de liaisons inter-quartiers. Le partage de la voirie concerne les modes doux (piétons, cyclistes,...) les transports collectifs, et les véhicules motorisés.

Pourcentage de ce réseau dans la voirie départementale : **18 %**

Le réseau à enjeux environnementaux et touristiques forts traverse des sites naturels et paysagers protégés. Il comprend des routes pittoresques dont les paysages sont caractéristiques et emblématiques du département des Bouches-du-Rhône et de la Provence. Les secteurs concernés par ce type de voie comprennent notamment les deux parcs naturels Régionaux de Camargue et des Alpilles, les futurs sites classés du Massif de la Nerthe, du Concors, de l'Arbois, le Grand site Sainte Victoire, et le futur Parc National des Calanques. Ce réseau qui est constitué en général de routes à gabarit relativement limité à faible pourcentage de Poids Lourds, peut assurer de nombreuses fonctions, mais le caractère environnemental et touristique prédomine. Sur ces axes, la route est un élément de découverte du patrimoine paysager et participe à la mise en valeur du territoire et les caractéristiques des voies restent compatibles avec les besoins internes des territoires.

Pourcentage de ce réseau dans la voirie départementale : **16 %**

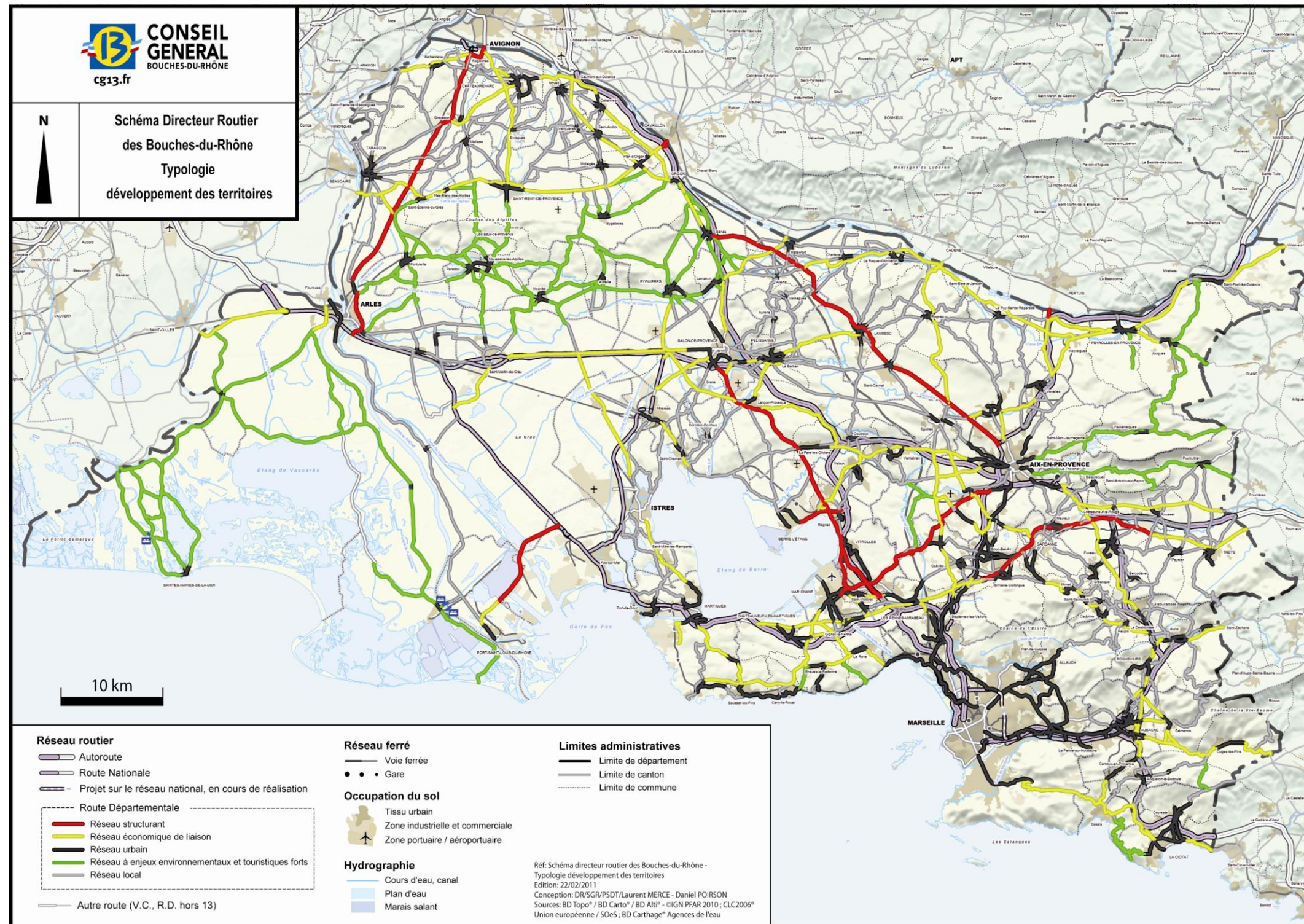
Le réseau local assure la desserte de proximité. Ce réseau a pour vocation à relier des zones d'habitat diffus aux centres urbains plus importants. Ainsi les Poids Lourds sont généralement peu nombreux et la circulation est faible. Ce sont des routes de rase campagne plutôt étroites et empruntées principalement pour la desserte locale. Ce réseau joue un rôle essentiel car il permet l'irrigation fine de toutes les zones urbanisées du département.

Pourcentage de ce réseau dans la voirie départementale : **40 %**



A) Le cadre et les enjeux de la révision

2) UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE ADAPTEE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET A L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE VIE



B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE

1.1) Les 5 principes directeurs pour une nouvelle stratégie routière

Afin de garantir une contribution positive à la vie sociale et économique et de minimiser l'impact environnemental de l'infrastructure, la préoccupation d'un développement durable a été le fil conducteur de la réflexion. Elle fait partie intégrante de la politique routière.

Le diagnostic exposé dans la première partie de ce document, en confrontant l'offre de déplacement et la demande de mobilité, ainsi que l'examen de l'organisation des missions liées à la route et les bilans concernant notamment la sécurité routière, permet d'envisager de structurer l'action du Conseil Général autour de cinq principes directeurs.

Ils orientent la politique routière et constituent une référence pour la définition et l'évaluation des actions à mettre en œuvre ainsi que pour les évolutions souhaitables :

- **optimiser le réseau routier**

Le Conseil Général peut agir dans trois domaines afin de mieux répondre à la demande de mobilité, en rendant le réseau existant plus performant, sans rechercher systématiquement l'augmentation de sa capacité:

- **La qualité d'usage** : l'utilisateur doit circuler sur des routes confortables, aménagées en cohérence avec leur environnement et garantissant des temps de parcours réguliers. Les actions porteront sur :

- La remise en état du réseau départemental (confort et normes environnementales)
- La suppression des points noirs de congestion et la stabilisation des temps de parcours
- L'aménagement des chaussées selon le milieu traversé

- **L'amélioration du maillage** : l'accessibilité aux zones en développement (habitat et/ou activités) du département doit être garantie ; les actions devront porter sur la desserte de ces pôles

- **La sécurité routière** : les actions de sécurité développées ces dernières années ont eu des impacts positifs significatifs; il conviendra de continuer d'agir non seulement sur les infrastructures, mais aussi sur les comportements des usagers.

- **contribuer au développement des modes alternatifs à la voiture par la cohabitation des modes et la plurimodalité**

C'est aujourd'hui la seule solution pérenne aux problèmes de congestion urbaine et périurbaine. Ce principe directeur comprend deux volets se rapportant aux infrastructures et à leur exploitation.

- **La cohabitation des modes** : les routes départementales doivent être le support de transports en commun sûrs et performants; par ailleurs, les deux-roues doivent pouvoir circuler dans de bonnes conditions de sécurité sur le réseau.

- **La plurimodalité** : les automobilistes doivent être informés des offres alternatives et pouvoir accéder facilement aux pôles multimodaux. A cette fin, des actions coordonnées devront associer les services du Conseil Général et les autorités organisatrices de transport.

- **évoluer vers une nouvelle cohérence**

Les éléments liés à l'organisation de la politique routière doivent s'articuler logiquement entre eux, sans contradiction. Il convient donc de s'appuyer sur **la nouvelle classification du réseau**, à la fois pour définir le cadre des interventions d'entretien et d'exploitation et des projets d'investissement, mais également pour donner aux usagers toute la lisibilité nécessaire. L'ensemble des actions mises en place devra également être déterminé en fonction des niveaux de service attendus selon les sections du réseau.

- **contribuer à protéger l'environnement et mettre en valeur le patrimoine touristique au travers de l'action routière**

Les routes départementales sont des vecteurs de découverte du patrimoine du département. Pour préserver ce patrimoine et les ressources naturelles, il conviendra d'intégrer davantage **les problématiques environnementales** lors de l'aménagement et l'entretien des routes départementales.

- **maîtriser les coûts pour la Collectivité**

L'ensemble des actions qui seront envisagées dans le cadre de la nouvelle politique routière, sera évalué au regard de leur coût pour le Conseil Général dans le cadre de plans d'actions spécifiques. Il conviendra **d'évaluer leurs conséquences financières ainsi que leur pertinence dans le cadre des perspectives budgétaires du Département**, préalablement à leur éventuelle mise en œuvre.

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE

1.2) Des orientations cohérentes avec les autres politiques publiques du Conseil Général

Une approche commune pour le développement durable

Le Département a l'objectif d'engager le territoire des Bouches-du-Rhône et ses habitants dans une dynamique de développement durable et responsable. La politique routière s'inscrit en phase avec les autres politiques publiques, en particulier celle des transports collectifs interurbains. Elle s'est dotée dans ce cadre, d'une organisation et d'outils permettant d'assurer la complémentarité et la cohérence des actions menées par les différents services de l'institution.

Favoriser une synergie des compétences du Département en matière de déplacements durables

Le Département qui est compétent à la fois dans le domaine de la voirie et dans celui des transports collectifs peut agir efficacement dans la chaîne de déplacements en coordonnant ses actions en faveur du report modal pour les transports en commun. Les politiques relatives aux transports collectifs et aux infrastructures doivent converger vers des actions qui seront prioritairement mise en œuvre dans les secteurs où les déplacements domicile-travail sont problématiques et prépondérants. A cette fin, le Conseil Général a l'ambition d'apporter des solutions performantes et attractives sur son réseau routier.

1.3) Un scénario pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau départemental

Des règles d'aménagement, d'entretien et d'exploitation, adaptées à la nouvelle typologie

A partir de la nouvelle typologie des voies et des principes directeurs de la politique routière, des préconisations d'aménagement, d'entretien et d'exploitation, ont été affectées soit à l'ensemble du réseau routier lorsqu'elles ont une portée transversale, soit spécifiquement à chaque catégorie. A chaque type de voie correspondent donc des mesures d'aménagement, d'entretien et d'exploitation adaptées aux territoires concernés et aux fonctions de la route. Cet ensemble constitue le scénario fixant le cadre de référence pour les interventions sur le réseau routier départemental.

Ces mesures inhérentes aux types de voies sont détaillées dans le tableau récapitulatif suivant.

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE



B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE

PRECONISATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT, D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER

TYPOLOGIE DES ROUTES (proportion dans le réseau)	RESEAU STRUCTURANT (6 %)	RESEAU ECONOMIQUE DE LIAISON (20 %)	RESEAU URBAIN (18 %)	RESEAU A ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET TOURISTIQUES FORTS (16 %)	RESEAU LOCAL (40 %)
FONCTIONS OBJECTIFS	<i>Il assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national et permet les liaisons principales entre les grands pôles d'activités ou d'habitat du</i>	<i>Il relie les centres urbains entre eux et assure principalement des liaisons domicile-travail. Il se connecte sur le réseau structurant et à ce titre permet les échanges intra départementaux.</i>	<i>Il présente des caractéristiques urbaines (boulevards, rues...) et comprend les routes qui traversent les agglomérations.</i>	<i>Il traverse les sites naturels et paysagers protégés.</i>	<i>Il assure la desserte de proximité en irriguant l'ensemble des communes du département.</i>
Améliorer la sécurité routière	<p>Améliorer la compréhension des accidents Fiabiliser les données relatives aux accidents (localisation et circonstances) Réaliser des diagnostics de sécurité sur les sections de routes départementales les plus accidentogènes, définissant des objectifs de sécurité et des pistes d'actions Réaliser ou approfondir des études thématiques sur les principaux enjeux d'insécurité routière du Département Réaliser des visites d'itinéraires périodiques</p> <p>Agir sur l'infrastructure Mettre la sécurité routière au centre des préoccupations de conception, d'entretien et d'exploitation routière. Etudier des aménagements de sécurité : suppression ou protection normalisée des obstacles latéraux, traitement des fossés non sécurisés, des carrefours, virages, risques naturels... Sécuriser les points d'arrêt de transports en commun (hors agglomération) Améliorer la sécurité aux passages à niveau.</p> <p>Participer à la politique locale de lutte contre l'insécurité routière Agir sur les comportements des usagers, par des actions de communication, de formation, de prévention (en particulier les enjeux des jeunes, des motocyclistes,...) Participer à l'élaboration du DGO (Document Général d'Orientation) et aux actions du PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière)</p>				
Valoriser le patrimoine routier et préserver son environnement	<p>Favoriser la biodiversité Améliorer la connaissance du patrimoine écologique des dépendances vertes et des délaissés pour améliorer les pratiques d'intervention. Intégrer les futures obligations de la trame verte et bleue du département Favoriser l'accueil de la faune locale au sein des ouvrages d'art au cours de travaux d'entretien ou de réparations</p> <p>Préserver la ressource en eau Améliorer la connaissance des réseaux d'assainissement et des dispositifs de préservation de la ressource en eau</p> <p>Valoriser le patrimoine paysager Participer à la mise en valeur de points de vue</p>				
Faire évoluer l'organisation de l'entretien et l'exploitation	<p>Optimiser les tâches courantes d'entretien et d'exploitation Formaliser les pratiques d'entretien/exploitation courantes sous forme de procédures Améliorer les échanges d'information avec les autres gestionnaires notamment en situation de crise Harmoniser les pratiques d'entretien et d'exploitation pour chaque catégorie de voie lors de l'élaboration du schéma d'entretien du réseau routier et du Schéma Directeur d'exploitation Améliorer les techniques de viabilité hivernale de façon à ce qu'elles soient compatibles avec l'environnement (salage raisonné, zone de stockage,...) Assurer pour chaque commune du département au moins une desserte praticable en cas d'épisode neigeux Entretien préventif des ouvrages d'art Rechercher la valorisation des produits issus de la taille des arbres Définir les pratiques de marquage de chaussées Conventionner avec les départements limitrophes pour traiter les interfaces de réseaux</p> <p>Gérer l'aléa incendie Intégrer les dispositions de l'arrêté préfectoral afin de prioriser les interventions de fauchage sur le réseau.</p> <p>Rechercher des économies l'énergie Réaliser un suivi du bilan carbone de l'entretien/exploitation (km parcourus, heures d'engins,...) Former les agents à la conduite éco-responsable</p>				
Accompagner l'émergence d'une mobilité durable	<p>Minimiser l'impact des aménagements Préserver la qualité de vie des riverains Préserver l'activité agricole des conséquences des projets routiers</p> <p>Favoriser le recyclage et les initiatives vertueuses en matière de préservation de la ressource naturelle Appliquer la future charte « Chantier sûr et propre ».</p> <p>Homogénéiser les pratiques d'aménagement Préciser les nouvelles références de conception et de gestion durable de la route Engager des discussions avec les collectivités concernées pour le déclassement des sections qui n'ont pas un intérêt départemental (selon des critères à identifier)</p> <p>Favoriser les pratiques alternatives à la voiture Généraliser sur le réseau les aménagements en faveur des cyclistes à travers l'infrastructure, les partenariats et la communication. Accompagner les AOT dans le développement des transports en commun sur le réseau routier.</p>				

RAPPEL : Lorsque la stratégie aura été validée, il faudra procéder à sa déclinaison sous forme d'objectifs opérationnels et à l'évaluation précise des moyens nécessaires. C'est l'objet des plans d'actions qui seront conduits pour assurer la faisabilité technique et organisationnelle des actions et permettre d'évaluer l'impact du scénario proposé en termes de coûts, de contrôle des risques pour l'institution ainsi que d'acceptabilité pour les usagers, dans un souci permanent de maîtrise budgétaire.

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE

PRECONISATIONS SPECIFIQUES D'AMENAGEMENT, D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER

TYPOLOGIE DES ROUTES (proportion dans le réseau)		RESEAU STRUCTURANT (6 %)	RESEAU ECONOMIQUE DE LIAISON (20 %)	RESEAU URBAIN (18 %)	RESEAU A ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET TOURISTIQUES FORTS (16 %)	RESEAU LOCAL (40 %)
FONCTIONS		<i>Il assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national et permet les liaisons principales entre les grands pôles d'activités ou d'habitat du département.</i>	<i>Il relie les centres urbains entre eux et assure principalement des liaisons domicile-travail. Il se connecte sur le réseau structurant et à ce titre permet les échanges intra départementaux.</i>	<i>Il présente des caractéristiques urbaines (boulevards, rues...) et comprend les routes qui traversent les agglomérations.</i>	<i>Il traverse les sites naturels et paysagers protégés.</i>	<i>Il assure la desserte de proximité en irriguant l'ensemble des communes du département.</i>
OBJECTIFS D'INTERVENTION		<ul style="list-style-type: none"> - Faciliter les déplacements entre les bassins d'emplois. - Contribuer au développement économique - Favoriser la régularité des temps de parcours. - Rechercher un niveau de service plus élevé pour les usagers (VL, PL, TC...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les différents types de flux (transit, desserte locale, TC, modes doux...). - Rechercher la régularité des temps de parcours. 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture. - Sécuriser la cohabitation des différents usagers et les traversées d'agglomération en prenant en compte notamment les modes doux. - Améliorer le cadre de vie des riverains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Traiter les problèmes ponctuels de sécurité majeurs. - Intégrer la route dans le paysage et l'environnement. - Mettre en valeur les sites protégés traversés ou desservis. - Maintenir le patrimoine routier. 	<ul style="list-style-type: none"> - Traiter les problèmes ponctuels de sécurité majeurs. - Contribuer à l'amélioration de la vie locale. - Maintenir le patrimoine routier.
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de déviations d'agglomération ou d'aménagements linéaires. - Adapter les caractéristiques géométriques des voies (largeurs, profil et tracé) au trafic attendu et aux enjeux de préservation des sites. - Limiter et sécuriser les points d'échanges. - Accompagner le développement des TC - Rechercher des itinéraires alternatifs pour les vélos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter les caractéristiques géométriques des voies aux enjeux de sécurité, de développement de transports collectifs et de préservation des sites. - Sécuriser les points d'échanges et les accès directs. - Généraliser les aménagements en faveur des cyclistes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagner les AOT dans la réalisation d'aménagements en faveur des TC et modes doux (voies dédiées, zones 30, création de trottoirs...). - Rechercher des partenariats avec les autres collectivités dans le cadre de leurs compétences respectives. - Mettre en œuvre des techniques de confort et de moindre nuisance pour les riverains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'aménagement linéaire augmentant la capacité routière. - Limiter les emprises des chaussées et améliorer leur intégration environnementale et paysagère. - Développer des itinéraires pour les vélos - Créer éventuellement des zones de croisement notamment pour les TC. - Valoriser les délaissés selon les opportunités. - Minimiser l'impact paysager des équipements (végétalisation, glissières, enfouissement des lignes...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'aménagement linéaire augmentant la capacité routière. - Développer des itinéraires pour les vélos. - Créer éventuellement des zones de croisement notamment pour les TC.
	Urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre des projets routiers, ne pas favoriser l'étalement urbain. - Diminuer le nombre d'accès avec regroupement dans des carrefours bien aménagés. - Limiter l'habitat à proximité de ces voies. - Prévoir des emplacements réservés et des marges de recul voire des zones non-aedificandi, en adéquation avec les objectifs d'intervention et au contexte spécifique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans le cadre des projets routiers, ne pas favoriser l'étalement urbain. - Adapter la réalisation des nouvelles zones d'activités ou d'habitats en fonction de leur importance aux caractéristiques de la voie. - Prévoir des emplacements réservés et des marges de recul voire des zones non-aedificandi, en adéquation avec les objectifs d'intervention pour intégrer les TC et les modes doux 	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des emplacements réservés en adéquation avec les projets des communes ou des intercommunalités. - Réfléchir avec les communes et les intercommunalités pour les déclassements notamment à l'occasion de travaux de réfection de voirie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Abandonner les emplacements réservés qui ne correspondent pas à des projets d'aménagements de sécurité ou dédiés aux modes doux. - proposer dans les PLU, des marges de recul voire des zones non-aedificandi adaptées aux objectifs d'intervention et au contexte spécifique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Abandonner les emplacements réservés qui ne correspondent pas à des projets d'aménagements de sécurité ou dédiés aux modes doux. - proposer dans les PLU, des marges de recul voire des zones non-aedificandi adaptées aux objectifs d'intervention et au contexte spécifique.
	Multimodalité	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la desserte routière des pôles d'échanges. - Poursuivre les aménagements de parcs-relais à proximité des gares, haltes ferroviaires ou arrêts de lignes cadencées de TC. - Favoriser le développement de transports collectifs à haut niveau de service. 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la desserte routière des pôles d'échanges. - Poursuite des aménagements de parcs-relais à proximité des gares, haltes ferroviaires ou arrêts de lignes cadencées de TC. 	<ul style="list-style-type: none"> - Etudier la possibilité d'aménager des voies multimodales dans les zones très denses (bus, TCSP, piétons, vélo...) à proximité ou reliant des pôles d'échanges à l'initiative des AOT. - Favoriser le partage de la voirie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagner la création de parcs relais à proximité de sites touristiques ou arrêts de lignes cadencées de TC. 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer éventuellement des zones de croisement notamment pour les TC.
MODALITES D'ENTRETIEN	Chaussées, dépendances et Ouvrages d'art	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier l'entretien préventif et effectuer les travaux en dehors des heures de pointe, de façon à limiter les perturbations. - Renouveler régulièrement les couches de roulement afin de garantir un bon niveau de service. - Utiliser des produits et techniques adaptés pour renouveler les couches de roulement. - Après études, adapter le renforcement des structures de chaussée en fonction du trafic. 	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier l'entretien préventif et effectuer les travaux en dehors des heures de pointe, de façon à limiter les perturbations. - Renouveler les couches de roulement afin de garantir un bon niveau de service. - Utiliser des produits et techniques adaptés pour renouveler les couches de roulement - Après études, renforcer les structures de chaussée en fonction du trafic. 	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser des techniques de renouvellement de couches de roulement, adaptées à la réduction des nuisances sonores. - Mettre en place des indicateurs de suivi sur les zones présentant un enjeu au niveau du bruit pneumatiques /chaussées. 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer ponctuellement les structures de chaussée - Maintenir un bon niveau d'usage par un entretien courant adapté et le cas échéant renouveler la couche de roulement. - Expérimenter des techniques à froid adaptées pour renouveler les couches de roulement avec reprofilage préalable sur les zones déformées. - Intervenir prioritairement sur l'assainissement pluvial des réseaux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer ponctuellement les structures de chaussée. - Maintenir un bon niveau d'usage par un entretien courant adapté et le cas échéant renouveler la couche de roulement. - Expérimenter des techniques à froid adaptées pour renouveler les couches de roulement avec reprofilage préalable sur les zones déformées.
	Dépendances vertes	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter le fauchage de façon à garder de bonnes conditions de visibilité toute l'année. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter le fauchage de façon à garder de bonnes conditions de visibilité toute l'année. 		<ul style="list-style-type: none"> - Gestion différenciée des bords de route : <ul style="list-style-type: none"> - expérimenter une fauche tardive par an, avec exportation et valorisation des végétaux, - aucune utilisation de produits phytosanitaires, - évoluer vers un salage mieux maîtrisé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion différenciée des bords de route : <ul style="list-style-type: none"> - expérimenter une fauche tardive par an, avec exportation et valorisation des végétaux, - aucune utilisation de produits phytosanitaires - évoluer vers un salage mieux maîtrisé.
MODALITES D'EXPLOITATION	<ul style="list-style-type: none"> - Définir des modalités d'exploitation de sorte de limiter les perturbations, notamment pendant les heures de pointe. - Développer l'information dynamique au droit et en amont des pôles multimodaux. - Installer et exploiter des stations de comptage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Définir des modalités d'exploitation de sorte de limiter les perturbations, notamment pendant les heures de pointe. - Développer l'information dynamique au droit et en amont des pôles multimodaux. - Installer et exploiter des stations de comptage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Étudier les possibilités de prioriser les transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> - Développer l'information aux usagers sur l'offre multimodale de desserte des sites touristiques et sur les conditions de circulation. - Adapter le niveau d'exploitation à la fréquentation estivale et aux spécificités du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter le niveau d'exploitation à la fréquentation estivale et aux spécificités du territoire. 	

RAPPEL : Lorsque la stratégie aura été validée, il faudra procéder à sa déclinaison sous forme d'objectifs opérationnels et à l'évaluation précise des moyens nécessaires. C'est l'objet des plans d'actions qui seront conduits pour assurer la faisabilité technique et organisationnelle des actions et permettre d'évaluer l'impact du scénario proposé en termes de coûts, de contrôle des risques pour l'institution ainsi que d'acceptabilité pour les usagers, dans un souci permanent de maîtrise budgétaire

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

1) LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA POLITIQUE ROUTIERE

Un scénario de modernisation raisonnée du réseau routier

Ce scénario « développement des territoires » s'adapte au contexte du département ainsi qu'à ses logiques de déplacement et apparaît comme pertinent en regard des cinq principes directeurs. Les actions propres aux territoires qui le composent permettront à la route de répondre aux besoins essentiels de déplacement, d'accessibilité et de sécurité ainsi que d'accompagner l'évolution des modes de vie. Leurs impacts essentiels sur les principes directeurs peuvent être synthétisés de la façon suivante :

- Optimisation du réseau routier

- *Qualité d'usage* - La fiabilité des temps de parcours et le confort des usagers sont recherchés sur les axes structurants et économiques.
- *Amélioration du maillage* - Amélioration de la desserte des pôles économiques, des agglomérations et des sites touristiques.
- *sécurité routière* – préoccupation transversale au cœur de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures

- Développement des modes alternatifs à la voiture

- *cohabitation des modes* - Aménagement de surlargeurs – étude de voies de bus en milieu urbain - jalonnement pour les vélos
- *plurimodalité* - Informations et aménagements visant à favoriser les reports pour les déplacements pendulaires et de loisir

- Cohérence du réseau routier

- Cadre aux interventions d'entretien et d'exploitation et aux projets - Itinéraires assez longs, facilitant la mise en place de niveaux d'entretien/exploitation. Le réseau économique et structurant modernisé, tend vers des caractéristiques homogènes et n'est pas perturbé par de nouveaux trafics locaux.
- *Lisibilité pour l'utilisateur* - Mise en évidence des axes économiques et des axes à enjeux paysagers ou touristiques

- Contribution à la protection de l'environnement et mise en valeur du patrimoine

- Les pratiques d'aménagement, d'entretien et d'exploitation doivent être respectueuses de l'environnement et utiliser des techniques répondant aux contraintes spécifiques
- la route est un vecteur de découverte du patrimoine et des sites notamment grâce à un jalonnement adapté

- Maîtrise des coûts

- L'ensemble des actions qui seront envisagées dans le cadre de la nouvelle politique routière (investissements routiers notamment sur le réseau structurant et entretien/exploitation) sera bien entendu évalué au regard de leur coût pour le Conseil Général dans le cadre de plans d'actions spécifiques.
- Il conviendra d'évaluer précisément leurs conséquences financières ainsi que leur pertinence dans le cadre des perspectives budgétaires de la collectivité, préalablement à leur éventuelle mise en œuvre.

Ce scénario répond ainsi au souci de l'optimisation du réseau routier. Sa contribution au développement des modes alternatifs à la voiture est établie pour les déplacements pendulaires comme pour les loisirs et il participe efficacement à la construction d'une nouvelle cohérence dans la conception et l'usage du réseau. Il contribue significativement à la minimisation des impacts environnementaux ainsi qu'à la mise en valeur du patrimoine.

L'évaluation de la faisabilité technique et organisationnelle liées à sa mise en œuvre ne met par ailleurs en évidence aucune difficulté particulière.

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

2) LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SCHEMA ROUTIER

2.1) Des plans d'actions déclinés par domaine d'intervention

Le scénario de référence proposé présente des réponses efficaces et innovantes aux cinq principes directeurs proposés pour la politique routière du Conseil Général.

Cette démarche donne ainsi un cadrage stratégique pour les actions à mener, en s'appuyant sur une classification du réseau départemental construite de façon objective à partir d'analyses statistiques déclinées en fonction de la sensibilité des territoires.

La mise en œuvre concrète des actions ainsi que la programmation budgétaire correspondante ne peuvent toutefois pas être décidées à ce stade.

Il conviendra lorsque la stratégie aura été validée, de procéder à sa déclinaison sous forme d'objectifs opérationnels et à l'évaluation précise des moyens nécessaires. (Aménagement, entretien et exploitation du réseau, définition de niveaux de service, sécurité routière, valorisation du patrimoine....).

C'est l'objet des **plans d'actions** qui seront conduits sur ces bases. Il s'agira d'assurer la faisabilité technique et organisationnelle des actions et d'évaluer l'impact du scénario proposé pour la collectivité en termes de coûts, de maîtrise des risques pour l'institution et d'acceptabilité pour les usagers. Ils répondront bien entendu à un **souci permanent d'évaluation globale des coûts et de maîtrise budgétaire** :

- Trois actions pour les infrastructures :

- Planifier les opérations structurantes : Il s'agira principalement d'évaluer les opérations structurantes selon les cinq principes directeurs et de définir leur programmation pluriannuelle
- Etablir un schéma directeur vélo : L'objectif est de généraliser les infrastructures adaptées au vélo sur l'ensemble du réseau routier départemental
- Réviser le schéma directeur de signalisation : Cette action permettra d'élaborer un nouveau Schéma Directeur Départemental de Signalisation Directionnelle et de la signalisation touristique conforme à la réglementation et aux besoins du département

- Deux actions pour l'entretien et l'exploitation :

- Elaborer le schéma directeur d'exploitation de la route (SDER) : définir et mettre en œuvre des niveaux de services homogènes et pertinents pour l'exploitation du réseau routier (maintien de la viabilité, gestion du trafic, aide au déplacement/information routière) conforme à la typologie du schéma routier départemental
- Elaborer un schéma d'entretien du réseau routier : il s'agira de mettre en œuvre des niveaux de service homogènes et pertinents pour l'entretien du réseau routier en prenant en compte la typologie du schéma directeur routier et les contraintes externes.

- Trois actions transversales :

- Réduire le nombre de victimes d'accident par la sensibilisation des usagers et l'amélioration des abords de la route: Il s'agira d'améliorer la compréhension des accidents, d'agir sur l'infrastructure notamment pour dégager ou protéger ses abords et de participer à la politique locale de lutte contre l'insécurité routière.
- Mettre en œuvre la déclinaison locale de la convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain en faveur des orientations du Grenelle de l'environnement. Cette action permettra d'améliorer la prise en compte du développement durable dans la construction, l'aménagement et l'entretien des routes départementales et de promouvoir le concept de « route durable ».
- Elaborer un plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) : l'objectif est de minimiser les impacts sonores des RD en vue d'améliorer la qualité de vie des riverains concernés

Le détail du contenu de ces plans apparaît ci-après :

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

2) LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SCHEMA ROUTIER

FICHE DE PLAN D'ACTION N°1

Planifier les opérations structurantes

Objectifs :

- Evaluer les coûts, la faisabilité et les impacts des 20 opérations structurantes (détaillées p.12 du présent rapport) en terme de coûts, de faisabilité et d'impact pour la collectivité,
- Prioriser et guider la programmation à court et moyen terme,
- Organiser la mise en œuvre opérationnelle des projets

Échéance :

2012

Finalité :

- Définir la programmation pluriannuelle des opérations routières.
- Assurer la réalisation des opérations structurantes programmées dans un contexte général difficile (Budget, procédures, population, environnement...)

Actions élémentaires

- Etablir un bilan des opérations réalisées ou engagées
- Evaluer les opérations projetées en liaison avec les partenaires
- Proposer des priorités de mise en œuvre
- Formaliser un projet de programmation pluriannuelle à valider par le CG13
- Optimiser la Maîtrise d'Ouvrage routière et les processus de production

Modalités de pilotage :

Elaboration par les services, comité de pilotage et délibération spécifique du Conseil Général .

FICHE DE PLAN D'ACTION N°2

Etablir un schéma directeur vélo

Objectifs :

- Favoriser la pratique du vélo sur le réseau routier départemental dans les meilleures conditions de confort et de sécurité
- Valoriser le territoire par le biais du vélo tourisme.
- Prendre en compte l'ensemble des pratiques

Échéance :

2013

Finalité :

- Disposer d'un schéma directeur approuvé par le CG13
- Généraliser les solutions adaptées au vélo sur l'ensemble du réseau routier départemental

Actions élémentaires

- Etablir un bilan des aménagements déjà réalisés
- Concerter et coordonner nos actions avec celles de nos partenaires (collectifs d'usagers, collectivités territoriales, autres directions du CG13)
- Identifier les besoins
- Recenser les aménagements pertinents (création ou adaptation des infrastructures, entretien des voies, signalisation, information)
- Établir une typologie des aménagements cyclables
- Organiser la production et la validation du schéma directeur

Modalités de pilotage :

Elaboration par les services, comité de pilotage et délibération spécifique du Conseil Général.

Communication pour cette action :

Par le biais des outils de communication du Département et en lien avec le CDT

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

2) LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SCHEMA ROUTIER

FICHE DE PLAN D'ACTION N°3

Réviser le schéma directeur départemental de signalisation directionnelle et de signalisation touristique

Objectifs :

- Actualiser et assurer la cohérence du jalonnement sur le territoire
- Contribuer à la mise en valeur du patrimoine touristique du département
- Améliorer la lisibilité du jalonnement des itinéraires

Échéance : 2013

Finalité :

- Disposer d'un nouveau Schéma Directeur Départemental de Signalisation Directionnelle et de la signalisation touristique conforme à la réglementation.

Actions élémentaires

- Etablir un état des lieux
- Concorder et coordonner nos objectifs avec ceux de nos partenaires
- Identifier les besoins
- Organiser la production et la validation du schéma directeur

Modalités de pilotage :

Elaboration par les services, comité de pilotage et délibération spécifique du Conseil Général.

FICHE DE PLAN D'ACTION N°4

Elaborer le Schéma Directeur d'Exploitation de la Route (S.D.E.R) départemental

Objectifs :

- Définir et mettre en œuvre des niveaux de services homogènes et pertinents pour l'exploitation du réseau routier (maintien de la viabilité, gestion du trafic, aide au déplacement/information routière) conforme à la typologie du schéma routier départemental.
- Maintenir l'activité économique du département en toutes circonstances et notamment en cas de neige, et garantir les conditions minimales de circulation pour desservir les noyaux villageois des 119 communes du département.

Échéance :

- DOVH et PEVH : 2011
- SDER : 2011/2012

Finalités :

- Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) et ses déclinaisons locales en Plans d'Exploitation de la Viabilité Hivernale (PEVH) seront élaborés.
- Le SDER sur la base de la nouvelle classification du réseau routier départemental fixera en fonction des enjeux, les niveaux de service à atteindre pour chaque catégorie de voie.

Actions élémentaires :

- Etablir un état des lieux
- Concorder et coordonner nos objectifs avec ceux de nos partenaires
- Identifier les besoins
- Organiser la production et la validation du schéma directeur

Modalités de pilotage :

Elaboration par les services, comité de pilotage.

Communication pour cette action :

A définir (information des Maires et des usagers)

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

2) LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SCHEMA ROUTIER

FICHE DE PLAN D'ACTION N°5

Elaborer le Schéma directeur d'Entretien du Réseau routier Départemental (SERD)

Objectifs :

- Définir et mettre en œuvre des niveaux de service homogènes et pertinents pour l'entretien du réseau routier en prenant en compte la classification du réseau telle que définie dans le schéma routier départemental et les contraintes externes (feux de forêts, pluviométrie...).
- S'inscrire dans une démarche volontaire de développement durable
- Assurer une interface entre Entretien et Exploitation en terme d'information de l'utilisateur.

Échéance : 2011

Finalité :

- Fixer des niveaux de service et des modes opératoires en fonction des enjeux afin de garantir la sécurité des usagers et de nos agents, de maintenir en état le réseau voire d'améliorer le confort des usagers.
- Schéma d'Entretien du Réseau Routier Départemental constitué de plans spécifiques (Plan de fauchage, Plan de balayage, Plan de curage, Plan de patrouillage par thème et actions correctives, signalisation horizontale)

Actions élémentaires :

- Etablir un état des lieux
- Concerter et coordonner nos objectifs avec ceux de nos partenaires
- Identifier les besoins
- Organiser la production et la validation du schéma directeur

Modalités de pilotage :

Elaboration par les services, comité de pilotage.

Communication pour cette action :

Information des maires

FICHE DE PLAN D'ACTION N°6

Contribuer à la réduction du nombre de victimes d'accident par la sensibilisation des usagers et l'amélioration des abords de la route.

Objectifs :

- Améliorer la compréhension des accidents
- Agir sur l'infrastructure notamment pour dégager ou protéger ses abords
- Participer à la politique locale de lutte contre l'insécurité routière

Échéance : fin 2012

Finalité :

- Contribuer à la réduction du nombre et la gravité des accidents sur le réseau routier départemental

Actions élémentaires

- Organiser la production des diagnostics de sécurité nécessaires à la conception et à l'exploitation des infrastructures
- Actualiser le dispositif de pilotage des actions et de l'animation des acteurs de la sécurité routière
- Réorienter et poursuivre l'action déjà engagée sur le réseau départemental (modification de carrefour, réduction des obstacles latéraux, reprise de signalisation, traitement de sections homogènes, action sur les points d'arrêts de TC, sécurité aux PN ...)
- Participer au PDASR en démultipliant les actions transversales de prévention routière.
- Développer de nouvelles actions de sensibilisation en interne ou avec des partenaires extérieurs
- Poursuivre les actions conduites par les services du Département : auprès des collégiens et celles à destination des usagers 2 roues motorisés, actions de formation avec les Directions du CG13 et participation aux actions de sensibilisation du grand public comme celles réalisées par la « caravane sécurité routière ».

Modalités de pilotage :

Elaboration par les services, comité de pilotage.

Communication pour cette action :

A définir au cas par cas en fonction des types d'actions menées

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

2) LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SCHEMA ROUTIER

FICHE DE PLAN D'ACTION N°7

Mettre en œuvre la déclinaison locale de la convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain en faveur des orientations du Grenelle de l'environnement

Objectifs :

- Améliorer la prise en compte du développement durable dans la construction, l'aménagement et l'entretien des routes départementales.
- Mobiliser les partenaires pour la mise en œuvre de la déclinaison locale (CP du 23 juillet 2010) de la convention d'engagement volontaire signée au niveau national
- Formaliser et améliorer nos échanges avec la profession routière
- Promouvoir le management durable

Échéance : Fin 2012

Finalité :

- Fédérer les partenaires autour des cinq fiches actions développement durable
- Permettre la généralisation de chantiers sous circulation sécurisés et respectueux de leur environnement immédiat (chantier propre)
- Mettre à disposition des outils communs pertinents
- Initier des projets pilotes innovants (utilisation de nouveaux matériaux...)

Actions élémentaires :

- Instaurer un **comité de suivi** de la convention d'engagement volontaire
- Favoriser le **recyclage** et les initiatives vertueuses en matière de **préservation de la ressource naturelle**
- Définir **une charte « Chantier sûr et propre »**
- Elaborer un guide méthodologique et de recommandations en matière de **management durable** (déclinaison locale du guide national)
- Elaborer et exploiter les outils permettant d'évaluer le **bilan carbone** de chantiers routiers tests

Modalités de pilotage :

Comité de suivi spécifique prévu par la convention

Communication pour cette action :

Communication régulière à l'occasion du bilan d'étape (communication interne et externe)

FICHE DE PLAN D'ACTION N°8

Etablir un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Objectifs :

- minimiser les impacts sonores des RD pour améliorer la qualité de vie des riverains concernés.
- Satisfaire aux obligations réglementaires de la collectivité

Échéance : 2011

Finalité :

- Elaborer un programme d'actions de réduction du bruit des RD dans l'environnement

Actions élémentaires

- Etablir un diagnostic de l'état existant
- Elaborer un programme fixant les actions prioritaires à mener

Modalités de pilotage :

Comité de suivi technique, comité de pilotage et délibération spécifique du Conseil Général

Communication pour cette action :

Publication des cartes de bruit et des études notamment sur le site du CG13.

B) Proposition d'un scénario d'évolution de la politique routière

2) LA MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DU SCHEMA ROUTIER

2.2) Un document de synthèse et de communication pour la politique publique route

Dès lors que les principes du schéma directeur routier auront été adoptés par l'assemblée départementale un document synthétique présentant l'essentiel de l'évolution de la politique routière sera élaboré. Il sera accompagné d'une carte du réseau routier départemental représentant la nouvelle typologie des voies et l'ensemble des projets d'infrastructures routières du Département.

Le schéma directeur routier illustre la politique du Département en matière de déplacements routiers, tous modes confondus.

La représentation cartographique des choix opérés par l'assemblée départementale donnera une vision synthétique de la stratégie de déplacements décidée. Cette carte sera par ailleurs un outil de travail opérationnel adapté à de nombreux partenaires, notamment aux acteurs du monde économique et du tourisme.

Un plan de communication sera établi afin d'optimiser la diffusion de cet outil. Il s'agira notamment de cibler les collectivités et acteurs locaux qui seront utilisateurs de cette carte.

LEXIQUE

ACCM : Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette
AOT : Autorité Organisatrice de Transport
AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CAPM : Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues
CDT : Comité Départemental du Tourisme
CIRD : Centre d'Informations des Routes Départementales
CPA : Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix
CPER : Contrat de Plan Etat/Région
CUMPM : Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
DDE : Direction Départementale de l'Équipement
DGO : Document Général d'Orientations
DOVH : Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale
DSIT : Direction des Systèmes d'Information et des Télécommunications
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EMD : Enquête Ménages Déplacements
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GPMM : Grand Port Maritime de Marseille
LEO : Liaison Est-Ouest au sud d'Avignon
MOu : Maîtrise d'Ouvrage
PAE : Pays d'Aubagne et de l'Etoile
PEVH : Plans d'Exploitation de la Viabilité Hivernale
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

PL : Poids Lourd
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PN : Passage à Niveau
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
RD : Route Départementale
RN : Route Nationale
RNIL : Réseau National d'Intérêt Local
SAU : Surface Agricole Utile
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDER : Schéma Directeur d'Exploitation de la Route
SERD : Schéma directeur d'Entretien du Réseau routier Départemental
SIR : Système d'Information Routier
SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport
TC : Transport en Commun
TCSP : Transport en Commun en Site Propre
TGV : Train à Grande Vitesse
VL : Véhicule Léger
ZA : Zone d'Activités
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZAD : Zone d'Aménagement Différé
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique



cg13.fr

**CONSEIL
GENERAL**
BOUCHES-DU-RHÔNE

CONSEIL GÉNÉRAL DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Direction des Routes - <http://cg13.fr/developpement/routes.html>

Hôtel du Département - 52 avenue de St Just 13256 Marseille cedex 20

REPUBLIQUE FRANCAISE

EXTRAITS DU RAPPORT N° 12

**CONSEIL GENERAL
DES BOUCHES-DU-RHONE**

REUNION DU CONSEIL GENERAL DU 29 Avril 2011

SEANCE PUBLIQUE DU 29 Avril 2011

SOUS LA PRESIDENCE DE M. JEAN-NOËL GUERINI

AMENAGEMENT, ENVIRONNEMENT, ADMINISTRATION GENERALE

RAPPORTEUR(S) : M. RENE RAIMONDI

OBJET

Budget Primitif 2011 : Politiques publiques d'aménagements routiers et de
sécurité routière

**DGAED Direction des Routes
Service de la Gestion Financière
36 61**

PRESENTATION

Ce rapport expose d'une part les axes principaux de la politique publique routes pour l'année 2011 et d'autre part le nouveau Schéma Directeur présentant l'évolution de la politique routière départementale

Il comporte :

- [...]
- les principes et le scénario de référence du nouveau schéma directeur routier

[...]

■ SCHEMA DIRECTEUR DES ROUTES

□ EVOLUTION DU CONTEXTE

L'actuel schéma routier départemental de 1994, mis à jour en 2000 avait permis la prise en compte de trois enjeux prioritaires : placer le Département au cœur des grands axes de communication, résoudre les problèmes de congestion du trafic et lutter contre l'insécurité routière. Ces enjeux restent d'actualité, toutefois les principes d'aménagements définis ne sont plus adaptés au contexte actuel en raison d'évolutions notables du territoire d'une part (renforcement des périmètres de protection environnementale, mise en place d'un paysage intercommunal couvrant presque l'intégralité du département, métropolisation de plus en plus sensible autour des grandes agglomérations de Marseille, Aix-en-Provence et Aubagne), ainsi que de l'essor des déplacements effectués en transports collectifs et en modes doux, qui confortent la route dans son rôle de support principal de la mobilité des biens et des personnes, d'autre part.

Aujourd'hui, la stratégie routière ne peut plus être uniquement basée sur la réponse à la demande de trafic, il est indispensable de prendre en compte la diversité des fonctions des routes ainsi que les caractéristiques des territoires traversés.

En intégrant l'ensemble de ces évolutions, le nouveau schéma directeur sera la référence à moyen terme non seulement pour l'aménagement du réseau mais aussi pour son entretien et son exploitation. Il permettra notamment d'orienter la programmation des opérations routières et sera interconnecté avec les autres politiques du Conseil Général.

□ UNE APPROCHE DURABLE DE LA ROUTE

Après avoir conduit une analyse globale du réseau, de son fonctionnement et de son environnement, cinq principes directeurs ont été identifiés pour guider l'action routière. Ils affichent l'ambition d'évoluer vers le concept de route durable :

- **optimiser le réseau routier** par la qualité d'usage, l'amélioration du maillage et la sécurité routière,

- **contribuer au développement des modes alternatifs à la voiture** par la cohabitation des modes et la plurimodalité,
- **évoluer vers une nouvelle cohérence**, grâce à une nouvelle classification du réseau, afin de définir un cadre d'intervention aux projets routiers ainsi qu'à l'entretien et l'exploitation,
- **contribuer à protéger l'environnement** et mettre en valeur le patrimoine touristique au travers de l'action routière,
- **maîtriser les coûts** pour la Collectivité.

La prise en compte des enjeux prépondérants des territoires, des besoins de déplacements et de la fonctionnalité des routes, a ensuite permis d'établir une classification du réseau, selon des critères quantitatifs (trafic attendu...) mais aussi plus qualitatifs et fonctionnels (importance économique, présence d'enjeux environnementaux, de transports en commun...).

Ainsi, le réseau routier qui comprend 3058 kilomètres de voies, se répartit en cinq catégories :

- **Le réseau structurant** qui assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national. Il permet les échanges interdépartementaux et les liaisons principales entre les grands pôles d'activités ou d'habitat du département. Il représente 6 % de la longueur du réseau.
- **Le réseau économique de liaison** qui relie les centres urbains entre eux et assure principalement des liaisons domicile-travail. Il se connecte sur le réseau structurant et à ce titre permet les échanges intra-départementaux. Il représente 20 % de la longueur du réseau.
- **Le réseau urbain** qui comprend les routes départementales situées dans les zones urbaines ou périurbaines. Il s'agit généralement des sections de routes comprises entre panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération. Il représente 18 % de la longueur du réseau.
- **Le réseau à enjeux environnementaux et touristiques forts** qui traverse des sites naturels et paysagers protégés. Il comprend des routes pittoresques dont les paysages sont emblématiques du département des Bouches-du-Rhône et de la Provence. Il représente 16 % de la longueur du réseau.
- **Le réseau local** qui assure la desserte de proximité. Il a pour vocation de relier des zones d'habitat diffus aux centres urbains plus importants. Il représente 40 % de la longueur du réseau.

□ LE SCENARIO PROPOSE

A partir de cette typologie des voies et des principes directeurs identifiés, des préconisations d'aménagement, d'entretien et d'exploitation, ont été affectées soit à l'ensemble du réseau routier lorsqu'elles ont une portée transversale, soit spécifiquement à chaque catégorie. Cet ensemble constitue le scénario fixant le cadre de référence pour les interventions sur le réseau routier départemental.

Il permet d'orienter la programmation routière du Conseil Général et assure la cohérence des interventions pour l'entretien, l'exploitation et l'aménagement, sur la totalité du réseau.

Il ébauche en outre les perspectives d'aménagement pour le futur, en listant les 20 opérations structurantes d'un montant unitaire supérieur à 5 M€, réparties sur l'ensemble du territoire départemental, qui sont d'ores et déjà prises en considération par le Conseil Général. Une grande partie de ces opérations constituera les futurs programmes de grands travaux, issus d'une planification pluriannuelle de leur financement et de leur réalisation qui sera soumise à la validation ultérieure de l'assemblée départementale. Il s'agira d'évaluer plus précisément les coûts, la faisabilité et l'impact pour la collectivité de ces 20 opérations structurantes afin de pouvoir les prioriser et guider leur programmation à court et moyen terme, puis d'organiser la mise en œuvre opérationnelle des projets.

Cette approche adaptée aux caractéristiques et aux réalités des territoires constitue le cadre à partir duquel seront définis plus concrètement des plans d'actions spécifiques, permettant d'assurer la faisabilité technique et organisationnelle de ce scénario, ainsi que d'évaluer son impact en termes de coûts, de maîtrise des risques pour la collectivité et d'acceptabilité pour les usagers.

La mise en œuvre opérationnelle du nouveau schéma routier s'appuiera sur :

- Trois actions pour les infrastructures :
 - Planifier les opérations structurantes.
 - Etablir un schéma directeur vélo.
 - Réviser le schéma directeur de signalisation.
- Deux actions pour l'entretien et l'exploitation :
 - Elaborer le schéma directeur d'exploitation de la route.
 - Elaborer le schéma directeur d'entretien du réseau routier.
- Trois actions transversales :
 - Contribuer à la réduction du nombre de victimes d'accident par la sensibilisation des usagers et l'amélioration des abords de la route.
 - Mettre en œuvre la déclinaison locale de la convention d'engagement volontaire en faveur des orientations du Grenelle de l'environnement.
 - Elaborer un plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Dès lors que les principes et le scénario de référence du schéma directeur routier auront été adoptés par l'assemblée départementale, un document de synthèse et de communication présentant l'essentiel de l'évolution de la politique routière sera élaboré. Il conviendra d'actualiser l'ensemble des documents internes qui définissent les interventions sur le domaine public départemental, en particulier le

règlement de voirie ; dans cette attente, ils restent en vigueur. Le document synthétique sera accompagné d'une carte du réseau routier départemental représentant la nouvelle typologie des voies et l'ensemble des projets d'infrastructures routières du Département afin de donner une vision synthétique de la stratégie de déplacements adoptée.

■ PROPOSITIONS

Au bénéfice de ces considérations, je vous propose :

[...]

4) d'adopter le nouveau schéma directeur routier départemental annexé au présent rapport,

[...]

Au bénéfice de ces précisions, je vous serais obligé de bien vouloir prendre la délibération ci-jointe.

Signé le 29 avril 2011
Le Président du Conseil Général

Jean-Noël Guérini

DEPARTEMENT
DES
BOUCHES-DU-RHONE
- - -
CONSEIL GENERAL

SEANCE PUBLIQUE DU 29 Avril 2011

AMENAGEMENT, ENVIRONNEMENT, ADMINISTRATION GENERALE

RAPPORTEUR(S) : M. RENE RAIMONDI

DELIBERATION

OBJET : Budget Primitif 2011 : Politiques publiques d'aménagements routiers et de sécurité routière

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, réuni en Séance Publique le 29 Avril 2011 dans l'Hôtel du Département à Marseille, le quorum étant atteint,

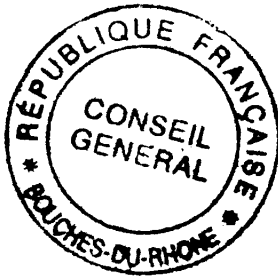
Au bénéfice des considérations mentionnées dans le rapport,

A décidé :

- d'approuver les interventions au titre de la politique publique d'aménagements routiers et de sécurité routière définie dans le rapport,
- d'approuver les dotations budgétaires inscrites au projet de Budget Primitif 2011,
- de procéder aux créations et modifications d'affectations des Autorisations de Programme telles que précisées dans le tableau annexé au rapport,
- d'adopter le nouveau schéma directeur routier départemental annexé au rapport,
- que les contrats nécessaires à la réalisation des études et des travaux faisant l'objet des interventions définies dans le rapport, et des prestations nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur routier, seront traités soit par appels d'offres ouverts passés en application des articles 57 à 59 du Code des Marchés Publics, soit par application de l'article 74 lorsqu'il s'agira de maîtrise d'œuvre, soit par marchés à procédure adaptée en application de l'article 28 du Code des Marchés Publics lorsque ceux-ci s'inscriront dans le seuil autorisé de 193 000 € HT pour les services et de 4 845 000 € HT pour les travaux.
- de donner délégation à la Commission Permanente pour adopter, en cas de nécessité, des dispositions différentes ou complémentaires pour la passation de ces marchés dans le cadre des dispositions prévues par le Code des Marchés Publics,
- de donner délégation à la Commission Permanente pour se prononcer quant aux conditions d'application de la loi du 13 août 2004 sur les libertés et responsabilités locales concernant le domaine de la voirie.
- d'autoriser le Président du Conseil Général :
 - à approuver les actions pour lesquelles sera lancé une procédure de marché public correspondante,
 - à signer tous les actes qui découlent des marchés et contrats, notamment ceux prévus par les CCAG Travaux, prestations intellectuelles, de fournitures courantes et de services lorsqu'ils s'inscrivent dans le montant de l'opération,

- à demander l'ouverture des enquêtes réglementaires, nécessaires à la réalisation des opérations inscrites aux programmes annexés au rapport,
 - à solliciter les subventions d'autres partenaires pour la réalisation des programmes du rapport,
 - à signer les conventions de travaux avec les concessionnaires de réseaux lorsqu'il s'agira de réaliser des déplacements de réseaux nécessaires à l'exécution des programmes de travaux, conformément aux modalités d'interventions définies par le Conseil Général.
- d'autoriser la Commission Permanente à s'exprimer :
- sur les autres conventions (ou leurs avenants) pouvant intervenir dans le cadre de la mise en œuvre des programmes et des dispositions prises dans le cadre du rapport,
 - sur des compléments et adaptations aux interventions définies dans le rapport et sur les modifications ou compléments d'affectations d'autorisations de programme qui seraient nécessaires,
 - sur les déclarations de projet définies par l'article 144 de la loi démocratie de proximité du 27 février 2002.

ADOPTE
Pour le Président du Conseil Général
des Bouches-du-Rhône
et par délégation



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Acth".

Annie CITTON
 Directeur
 SERVICE DES SÉANCES DE L'ASSEMBLÉE

Copie certifiée conforme
 A l'Original reçu en Préfecture
 Le - 2 MAI 2011
 Par délégation du Président du
 Conseil Général
 Le Directeur du Service des Séances de
 l'Assemblée
 Annie CITTON