

Schéma directeur des infrastructures de mobilité 2024

**Le guide de l'action
routière du Département
des Bouches-du-Rhône**



en partenariat avec

Accompagner les mobilités

Aujourd'hui, les urgences climatiques, énergétiques et environnementales nous imposent une accélération sans précédent des efforts collectifs pour réduire notre empreinte écologique. La route, support de l'ensemble des mobilités terrestres à l'exception du transport ferroviaire et du transport fluvial, a un rôle clé à jouer dans ces transformations.

Alors que le paquet législatif européen « Fit for 55 » vise une diminution de 55 % des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030, les pratiques de gestion, d'entretien, d'aménagement et d'exploitation de la route sont appelées à accélérer leurs mutations.

Nous devons améliorer la mobilité de chacune et chacun grâce à des infrastructures et des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre, moins consommateurs de ressources non renouvelables et plus respectueux de l'environnement.



5 principes directeurs

Le Département des Bouches-du-Rhône s'engage à orienter son action en matière de routes et de déplacements autour des 5 principes directeurs suivants :

- ◀ **Préserver et valoriser l'environnement**
- ◀ **Assurer la résilience du réseau routier**
- ◀ **Être acteur d'une mobilité durable**
- ◀ **Apaiser l'usage du réseau**
- ◀ **Rendre plus cohérente et plus lisible l'infrastructure routière.**

L'infrastructure routière interagit avec l'environnement dans lequel elle s'insère que ce soit lors de sa construction ou durant son exploitation.

Préserver et valoriser l'environnement

Aussi, pour préserver et valoriser au maximum le patrimoine naturel associé à la route, le Département s'engage à :

Privilégier les aménagements sur le réseau existant

Les attentes sociétales et les objectifs réglementaires liés à la préservation de la biodiversité, à la limitation de l'artificialisation des sols et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre engagent à limiter fortement la construction de nouvelles infrastructures routières.



Le Département bénéficie à ce jour de près de 3 000 km de routes départementales qui maillent finement le territoire du nord au sud et de l'est à l'ouest. La priorité est désormais d'adapter ce réseau pour améliorer sa résilience, favoriser les mobilités décarbonées et préserver l'environnement. En ce sens, le Département précisera pour la décennie à venir les objectifs et la grille d'analyse qui servira à évaluer les opérations d'investissement sur le réseau routier portées ou financées par le Département.

Faire évoluer les techniques d'entretien et d'exploitation de la route

Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures existantes suppose de poursuivre l'évolution vers des techniques d'entretien et d'exploitation de la route bas carbone. En ce sens, les documents cadres de l'entretien et de l'exploitation de la route - le Schéma Directeur d'Entretien des Routes Départementales (SERD) et le Schéma Directeur d'Exploitation de la Route (SDER) – seront révisés. Les techniques à froid ou les enrobés à température abaissée seront privilégiés dès lors que leur utilisation est pertinente.

De même, la dynamique mise en place autour de l'économie circulaire et du taux de recyclage des matériaux de déconstruction sera accentuée. Enfin, l'expérimentation de techniques innovantes sera encouragée, dans la limite de leur pérennité au regard des niveaux de trafic auxquels elles sont soumises.



Établir un atlas opérationnel du patrimoine naturel accolé à la route et mettre en œuvre le plan d'actions correspondant

La prévention du risque incendie, la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, la préservation de la ressource en eau, les enjeux de

visibilité liés à la sécurité routière, la prévention du développement d'espèces invasives sont autant d'enjeux qui exigent la mise en œuvre d'un atlas opérationnel environnemental du réseau départemental.

Cet atlas constituera d'une part un état des lieux du patrimoine écologique des emprises de la route et hiérarchisera d'autre part les actions à mener pour répondre aux enjeux identifiés sur le réseau départemental. Cet atlas permettra de plus une meilleure prise en compte de l'environnement dans les marchés publics portés par le Département.

Mettre en œuvre un programme pluriannuel de plantations sur le domaine public routier

Le caractère pluriannuel de ce programme est essentiel pour permettre la plantation des essences aux moments les plus adaptés de l'année, en particulier de décembre à février. Les plantations seront toutes effectuées dans le respect de la sécurité routière des usagers (diminution des obstacles latéraux le long des itinéraires).

Ce programme répondra en premier lieu aux enjeux de replantation dans les secteurs paysagers sensibles. Il inclura par ailleurs les mesures de maintien du patrimoine existant des arbres d'alignement et en particulier de la population de platanes, fortement soumise au chancre coloré. Les démarches d'adaptation de l'usage des plantations et de la palette végétale pour favoriser la biodiversité et l'adaptation au changement climatique (ombrage, offre de nourriture pour les pollinisateurs, résistance) seront poursuivies.

Valoriser les routes d'exception du département

Plusieurs routes départementales offrent un parcours d'exception au sein des paysages les plus remarquables et identitaires du territoire : Parc national des Calanques, Parc naturel régional de Camargue, Parc naturel régional des Alpilles, montagne Sainte-Victoire...

Une partie de ces routes n'est pas destinée à assurer des fonctions de transit. Le Département portera un soin particulier à leur aménagement afin de valoriser leur fonction paysagère et de soutenir leur rôle dans le rayonnement du territoire : mise en valeur de points de vue et d'itinéraires par le jalonnement et une signalisation adaptée, évolution de leur usage, notamment au profit du vélotourisme, valorisation des délaissés et des aires de repos...



La fréquence et l'intensité des événements climatiques ont un impact sur les infrastructures : fortes pluies, inondations, vagues de chaleur, sécheresses, feux de forêt, neige... Le changement climatique induit par ailleurs une élévation du niveau de la mer, hausse à laquelle la Camargue est particulièrement sensible. L'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau routier doivent donc être adaptés de manière à améliorer la résilience de l'infrastructure.

Assurer la résilience du réseau routier

Les fonctions essentielles des routes pour le territoire et la gestion raisonnée des dépenses publiques rendent cette adaptation cruciale. En effet, l'identification, la hiérarchisation et le traitement préventifs des enjeux seront plus appropriés que les multiples gestions de crise et plans d'actions à mettre en œuvre à la suite d'événements climatiques extrêmes non anticipés.

Pour améliorer la résilience des infrastructures face au changement climatique, le Département s'engage à :

Identifier, cartographier et prioriser les risques portant sur l'infrastructure routière

Le Département mènera un diagnostic des vulnérabilités du réseau routier, en particulier des vulnérabilités s'accroissant sous l'effet du changement climatique : fortes pluies, inondations, vagues de chaleur, sécheresses, retrait-gonflement des argiles, feux de forêt, neige, submersions marines, recul du trait de côte...



Adapter en conséquence les pratiques d'entretien et d'exploitation du réseau

La viabilité hivernale constituait jusqu'à présent l'unique démarche d'ampleur menée chaque année en prévision d'événements climatiques. En lien avec le diagnostic des vulnérabilités du réseau routier, le Département mènera une réflexion générale autour de l'évolution des pratiques d'entretien et d'exploitation de la route.

Les pratiques de fauchage seront revues de manière à améliorer la prise en compte du risque incendie, la préservation de la biodiversité et la maîtrise de la prolifération d'espèces exotiques envahissantes. De même, l'entretien et l'adaptation des réseaux d'assainissement, l'opportunité de créer de nouveaux bassins, le recours à des techniques



d'entretien facilitant l'infiltration de l'eau... feront l'objet d'une réflexion dédiée visant à limiter le risque inondation.

Dans la mesure du possible, les techniques préventives seront préférées aux interventions curatives. Les mesures d'exploitation mises en place en cas d'événement climatique extrême seront également améliorées. En ce sens, un niveau de service lié à la résilience du réseau et aux sections dont la viabilité doit être rétablie au plus vite en cas d'événement climatique extrême pourra être intégré à la classification des routes.

En parallèle, les conditions de travail des agents en cas de vagues de chaleur pourront être revues. Sur un autre plan, une attention particulière sera apportée à l'avenir du réseau camarguais.

Les nouvelles pratiques d'entretien et d'exploitation du réseau intégreront la nécessité de maintenir des conditions de trafic adaptées aux fonctions des voies.

Prendre en compte la résilience comme paramètre d'une gestion patrimoniale intégrée

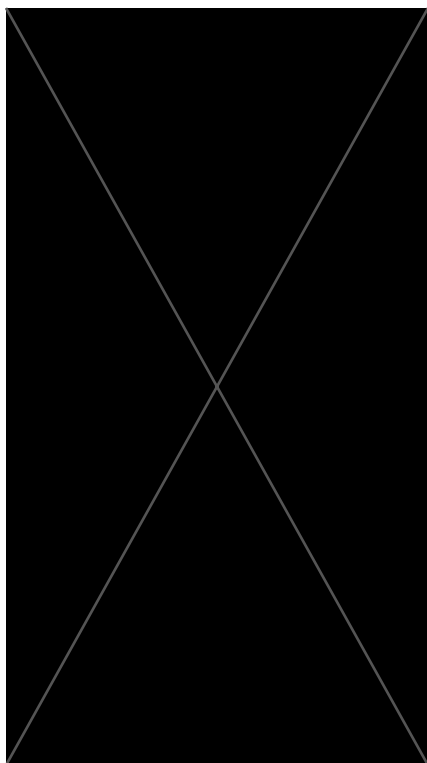
Au-delà de l'entretien et de l'exploitation du réseau, il est crucial, pour une utilisation optimale des budgets, de mener des travaux soit de réparation, soit de régénération complète, au bon endroit et au bon moment. À ces fins, la programmation budgétaire des crédits d'investissement consacrés à la régénération des infrastructures se basera sur des modèles prédictifs de vieillissement du patrimoine. L'infrastructure sera considérée dans son ensemble (chaussées, ouvrages d'art, dépendances, équipements), en tenant compte de l'ensemble des contraintes d'exploitation, d'entretien et de vieillissement du réseau au cours de sa vie, afin qu'il remplisse son usage au regard des contraintes actuelles et des évolutions possibles.



En ce qui concerne les ouvrages d'art, les actions seront priorisées en fonction des enjeux liés aux itinéraires dont ils assurent la continuité. À ce titre, le diagnostic des vulnérabilités du réseau fournira une clé supplémentaire pour une gestion efficace du patrimoine.

Développer la compétence des centres d'exploitation et faire évoluer l'achat des matériels

L'adaptation du réseau départemental au changement climatique suppose des compétences et des matériels dédiés. En ce sens, les procédures de recrutement des agents et l'achat du matériel évolueront vers une meilleure prise en compte de l'expérience des centres d'exploitation de manière à gagner en efficacité auprès de l'utilisateur. En outre, l'organisation et le développement des compétences sur les activités de fauchage, de curage et de balayage du réseau départemental seront améliorés. Ceci permettra d'augmenter le niveau de service offert à l'utilisateur en s'appuyant sur les compétences d'agents dédiés à ces activités, mieux formés, connaissant mieux le matériel et davantage rompus à la réalisation des tâches correspondantes.



Adopter des modes de déplacement plus vertueux pour l'environnement et la santé humaine semble une évidence aujourd'hui. L'usage du vélo s'est largement répandu, encouragé notamment par les vélos à assistance électrique.

Sur le territoire des Bouches-du-Rhône, qui compte de nombreux reliefs, des espaces naturels sensibles et des infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires très présentes, cette tendance doit être favorisée par une politique volontariste d'aménagement visant notamment à garantir la sécurité de tous et offrir des perspectives de découverte de notre territoire qui échappent bien souvent aux automobilistes.

C'est pour cette raison que le Département entend répondre à la demande croissante et étend chaque année son patrimoine de pistes cyclables. Il s'associe également à des événements destinés à encourager la pratique du vélo et plus largement des mobilités douces.

Retrouvons, grâce au vélo, le plaisir de nous déplacer sur notre magnifique territoire et faisons en sorte de partager la route pour permettre une meilleure cohabitation de ses usagers.

Être acteur d'une **mobilité** durable

Les mobilités, responsables de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, ont un rôle majeur à jouer dans l'atténuation du changement climatique. À ce titre, le Département s'engage à contribuer à la diminution de l'autosolisme en favorisant des pratiques de mobilité alternatives désirables, sûres, économiques pour l'utilisateur et bénéfiques pour la santé publique.

Dans cette optique, le Département s'engage à :

Favoriser la pratique du vélo

Le Département intégrera un nouveau schéma directeur vélo au schéma directeur des infrastructures de mobilité. Ce schéma constituera le document structurant pour l'ensemble des politiques vélo portées par le Département (aménagement cyclable, entretien du réseau cyclable, dispositifs financiers en faveur du vélo, déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo en milieu scolaire...).

Il visera notamment à développer l'usage du vélo. Il sera réalisé en cohérence avec les autres schémas cyclables du territoire et cherchera à assurer autant que possible la continuité avec les aménagements cyclables portés par les autres maîtres d'ouvrage. Il comportera un diagnostic complet des pôles générateurs et potentiels de report modal vers le vélo, définira les zones d'emploi du département à desservir de manière prioritaire et les projets de lignes vélo à haut niveau de service. Il clarifiera la position du Département sur le franchissement des points durs du réseau (cours d'eau et réseaux routiers structurants).

Puisque le niveau de trafic constaté sur une large part du réseau départemental implique de séparer les flux motorisés et les flux de cyclistes, le Département s'engage à utiliser l'ensemble des leviers à sa disposition pour mettre en œuvre des aménagements cyclables sécurisés.

Il s'agira d'agir en concertation avec les communes pour constituer un réseau vélo structurant sur la base de voies communales tertiaires voire de « chemins noirs », acquisition de terrains après négociations à l'amiable avec les riverains, procédures classiques d'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique sur certains itinéraires, mises à sens unique de voies départementales secondaires pour permettre le partage de la voirie, reprise du profil en travers de certaines voies, et d'élargir en particulier les bandes multifonctionnelles lorsqu'aucune autre alternative n'est envisageable... La possibilité de recourir à l'ensemble de ces leviers sera inscrite au schéma directeur vélo.

Favoriser le développement du covoiturage et des transports collectifs

Dans le contexte de la transition écologique, le Département ne reconnaît plus l'élargissement capacitaire des infrastructures routières comme une solution à privilégier en réponse aux problématiques de mobilité.

Par conséquent, le covoiturage et les transports collectifs constituent la réponse privilégiée pour améliorer la mobilité des usagers. Le soutien au covoiturage et aux transports collectifs reposera sur l'aménagement de l'infrastructure routière départementale : établissement et mise en œuvre d'un schéma départemental d'aires de covoiturage multimodales, poursuite des aménagements destinés à augmenter la vitesse commerciale des transports collectifs (VRTC, sas bus...), expérimentation de voies réservées au covoiturage sur le réseau structurant à 2x2 voies...

Le soutien au covoiturage et aux transports collectifs reposera également sur la participation proactive du Département au déploiement des services de covoiturage portés par les acteurs compétents (Autorités organisatrices de la Mobilité et la Région).

L'action du Département en la matière pourra consister en des actions directes sur le réseau départemental ou sur ses franges (ex : aménagements d'arrêts le long d'une ligne de covoiturage), mais également en des contributions financières à des projets structurants pour le territoire.



Soutenir le déploiement de la mobilité électrique

En lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité et le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques, le Département étudiera la possibilité d'implanter des bornes de recharge sur une partie des aires de covoiturage, des aires de repos ou des délaissés routiers.



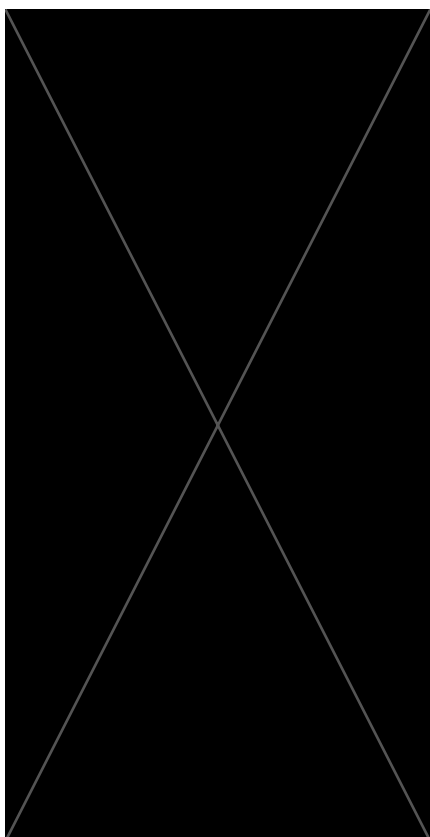
Décliner localement le pacte d'engagement des infrastructures de mobilité de l'IDRRIM

Réussir la transition écologique de la route suppose une dynamique collective des acteurs autour d'objectifs ambitieux.

Le Département y contribuera activement en déclinant localement le pacte d'engagement des infrastructures de mobilité de l'IDRRIM. Ce pacte vise à réunir les acteurs des infrastructures de mobilité dans un engagement collectif au service de la transition environnementale, de la transformation numérique et de la participation citoyenne.

4 voies sont proposées pour décliner le pacte : adapter les formations des agents, mettre en place une gestion patrimoniale des infrastructures, libérer l'innovation et consolider un mode de travail partenarial et collaboratif.





Avec une moyenne de 102 personnes tuées sur les routes des Bouches-du-Rhône sur les 7 dernières années, le Département a souhaité s'impliquer dans la sécurité routière en y consacrant une délégation à part entière et en engageant une démarche partenariale avec les services de l'État.

Cinq enjeux ont été retenus dans le document général d'orientation de la politique locale de sécurité routière pour les 5 ans à venir : les jeunes (0-24 ans), les seniors, les deux roues motorisés, les conduites addictives (alcool, drogues, médicaments...) et le milieu professionnel. Le Département s'engage pleinement dans la meilleure prise en compte de ces enjeux par des actions de sensibilisation, la participation à des événements dédiés et des actions de terrain.

En marge de cette initiative, le Département dispose d'un bus itinérant, spécialement aménagé pour sensibiliser les différents publics. Ce dispositif vient en complément d'autres outils de prévention.

Soyons acteurs de notre sécurité.

Apaiser l'usage du réseau

Alors que l'urbanisation s'étend sans cesse dans le département des Bouches-du-Rhône, que le trafic routier

progresses en conséquence et que les comportements inappropriés relevés sur la route prolifèrent, il est nécessaire d'apaiser l'usage du réseau routier départemental, de poursuivre l'amélioration de la sécurité routière et de réduire les nuisances engendrées pour l'utilisateur (niveau élevé du trafic poids lourds sur le réseau secondaire, bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre...)



*Dans cette optique,
le Département s'engage à :*

Limiter l'usage du réseau secondaire par les poids lourds et clarifier le réseau routier empruntable par les transports exceptionnels

Un diagnostic de l'utilisation du réseau par les poids lourds sera mené (niveau de trafic, type d'usage) et le réseau destiné à accueillir le trafic poids lourds sera clarifié. Cette clarification s'accompagnera de mesures réglementaires et opérationnelles afin de soulager dans la mesure du possible les réseaux secondaires du trafic poids lourd et rediriger ces flux vers le réseau structurant. De même, le réseau empruntable par les transports exceptionnels sera clarifié sur la base d'un diagnostic structurel ciblé des ouvrages d'art concernés par les itinéraires.

Apaiser les vitesses

Améliorer la sécurité routière, diminuer les nuisances sonores auxquelles sont soumises les riverains, fluidifier les conditions de circulation, améliorer la qualité de l'air et diminuer les émissions de gaz à effet de serre sont 5 enjeux pour lesquels l'apaisement des vitesses propose des résultats immédiats et tangibles.

Le Département mènera une politique d'apaisement des vitesses dans l'objectif de contribuer efficacement à la résorption de ces problématiques sur le réseau départemental. Les dispositions mises en place pourront reposer sur l'abaissement réglementaire des vitesses, l'aménagement de l'infrastructure, la modulation des profils en travers des voies bidirectionnelles en tirant profit des opportunités ouvertes par le dernier guide d'Aménagement des Routes Principales, la prescription dynamique des vitesses, la mise en place d'aménagements modérateurs de vitesse en entrée d'agglomération, le recours à des couches de roulement adaptées sur le réseau secondaire et l'utilisation ponctuelle du contrôle-sanction.

Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière sur le réseau départemental

Une meilleure sécurité ne peut s'obtenir durablement sans une action cohérente et intégrée à plusieurs niveaux : agir sur l'infrastructure, améliorer la compréhension des accidents, participer à la politique locale de sécurité routière, porter des actions de sensibilisation en particulier à l'attention des jeunes et des conducteurs de deux roues. En ce sens, le Département poursuivra les efforts initiés par le précédent schéma directeur en matière de sécurité routière et pérennisera les moyens humains associés.

En s'appuyant notamment sur les diagnostics complets déjà réalisés, le Département hiérarchisera les routes départementales pour identifier les itinéraires où les gains potentiels en sécurité routière peuvent être obtenus et mènera les études de diagnostic correspondantes. L'objectif sera de hiérarchiser les actions entre elles et de vérifier si ces actions ne doivent pas être étendues au-delà du point ponctuel posant problème. Une attention particulière devra être portée au traitement des obstacles latéraux, à l'origine d'un tiers des accidents mortels entre 2014 et 2022 et à l'accidentologie des deux roues motorisés.

Les nouvelles technologies (outil d'analyse des comportements anormaux, modélisation 3D...) pourront être mobilisées en ce sens.

Mieux réguler le stationnement

Le Département établira un diagnostic et un plan d'actions en lien avec les problématiques de stationnement rencontrées aux abords de certains sites touristiques ou au bord de routes départementales le long desquelles l'urbanisation progresse.



Rendre l'infrastructure routière plus **cohérente & plus lisible**

Hors sections concédées à péage, la multiplicité des maîtres d'ouvrage sur un itinéraire doit être transparente pour l'usager.

Cette transparence implique une cohérence globale du réseau et une coordination des maîtres d'ouvrage sur le territoire (gestion des ouvrages d'art limitrophes, déploiement d'infrastructures ou de services de mobilité sur un périmètre incluant plusieurs maîtres d'ouvrage, cohérence de la signalisation, des principes d'aménagement sur des routes aux fonctions et au gabarit similaires, continuité des itinéraires cyclables...)

Les récents transferts de routes départementales à la Métropole, l'extension de l'urbanisation le long de certaines routes départementales et le maillage via le réseau départemental des quatre Parcs naturels du département rendent d'autant plus nécessaire un travail de coordination du Département avec les maîtres d'ouvrage limitrophes, les communes et les Parcs naturels.

Aussi, pour améliorer la cohérence et la lisibilité du réseau pour l'utilisateur, le Département s'engage à :

Définir les sections du réseau dont le Département souhaite déléguer les missions d'entretien/exploitation voire transférer la maîtrise d'ouvrage

La gestion d'un réseau viaire en milieu urbain fait appel à de nombreuses compétences spécifiques différentes des compétences requises pour la gestion d'un réseau départemental situé hors agglomération : gestion des trottoirs, des plantations, des réseaux d'assainissement en milieu urbain...

Par ailleurs, la fonction de transit des voies départementales peut être en opposition avec les aménités attendues d'une voirie urbaine. Dans certains cas, ces différences induisent une certaine inadéquation entre les attentes des communes sur le réseau départemental en milieu urbain et la politique d'aménagement mise en œuvre par le Département.

Dans un souci d'améliorer le niveau de service offert à l'utilisateur, de fluidifier la réalisation des projets et de mieux répondre aux attentes des communes, le Département clarifiera les sections du réseau dont il souhaite déléguer les missions d'entretien/exploitation voire transférer la maîtrise d'ouvrage.

Cette démarche de conventionnement ou de transfert des routes portera principalement sur des sections en milieu urbain mais pourra également concerner les sections du réseau qui ont été isolées de celui-ci suite aux différents transferts des dernières années.

Les modalités de financement par le Département de projets portés par les communes sur le réseau départemental en milieu urbain seront précisées dans le cadre de la démarche de conventionnement avec les communes.

De même, la démarche de conventionnement clarifiera les responsabilités en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau, notamment au niveau des franges des villages, à la limite entre le réseau départemental en milieu urbain et le réseau départemental en rase-campagne.

Le choix des tronçons qui feront l'objet d'une démarche de conventionnement ou d'un transfert de maîtrise d'ouvrage se fera en cohérence avec les itinéraires que le Département souhaite conserver en intégralité.



Faire évoluer la classification des routes afin de rendre plus lisibles leurs fonctions

Le précédent schéma directeur avait défini une typologie du réseau départemental qui était fondée sur la fonction souhaitée des tronçons routiers : réseau structurant, réseau économique de liaison, réseau à enjeux touristiques et environnementaux forts, réseau local, réseau urbain.

Sans remettre en cause les principes généraux de cette classification, les évolutions d'usage constatées depuis 10 ans invitent à la faire évoluer. La révision de la typologie des routes pourra comporter les éléments suivants : révision de la classification de certains tronçons en réponse aux évolutions du trafic, clarification des sections le long desquelles la circulation des poids lourds doit être privilégiée ou au contraire réduite, réseau empruntable par les itinéraires exceptionnels, itinéraires cyclables structurants, aménagements structurants au profit des transports collectifs et du covoiturage, mise en valeur des « routes d'exception » du Département, actualisation de la signalisation directionnelle et touristique afin de rendre plus cohérentes et lisibles les informations portées à la connaissance des usagers...

Les niveaux de service et les pratiques d'aménagement, d'entretien et d'exploitation associés à chaque type de réseau seront plus clairement différenciés en fonction de l'usage souhaité. Par ailleurs, les principes de la nouvelle classification des routes concerneront uniquement la route en tant que support des mobilités.

Les pratiques d'entretien des accotements et des délaissés, qui dépendent moins de la fonction des routes que des enjeux environnementaux locaux, seront précisées dans des documents spécifiques (en lien notamment avec l'atlas opérationnel).

Assurer la cohérence du réseau en lien avec les autres gestionnaires de réseau, les acteurs du territoire et les principales applications GPS

La cohérence de l'action routière du Département avec les objectifs des autres gestionnaires routiers et acteurs du territoire sera recherchée.

Les thématiques pour lesquelles une coordination est nécessaire sont nombreuses : cohérence des itinéraires cyclables, clarification des responsabilités en matière d'entretien et d'exploitation sur le territoire des EPCI et en particulier sur le territoire de la Métropole, cohérence entre le déploiement des services de mobilité et l'adaptation correspondante de l'infrastructure, coordination avec les plans de gestion du trafic du territoire, cohérence des itinéraires poids lourds entre les différents réseaux, gestion des ouvrages d'art limitrophes, cohérence des dispositifs de gestion de crise, clarification des responsabilités en matière de ramassage des déchets sur le bord des routes, adaptation des pratiques d'aménagement, entretien et exploitation du réseau routier au sein des Parcs naturels en cohérence avec leurs délais courts basés sur la saison estivale.



Par ailleurs, la coordination avec les principales applications GPS (Waze, Google maps, Chargemap...) sera recherchée.

Cette démarche cherchera à mettre en œuvre une meilleure adéquation de l'usage des routes départementales selon leur fonction affichée au schéma directeur. En particulier, les algorithmes de ces opérateurs ne doivent pas induire d'usages non souhaités du réseau départemental, tels que l'utilisation du réseau secondaire comme un itinéraire de substitution au réseau structurant.

Par ailleurs, les applications GPS doivent tenir compte de la réglementation en vigueur et en particulier des restrictions de passage des poids lourds et de la signalisation directionnelle qui sera actualisée et améliorée.

Elles peuvent enfin constituer un relais précieux des informations liées à l'exploitation de la route.

Actions transversales

La mise en œuvre du schéma directeur des infrastructures de mobilité suppose la réalisation de certaines actions transversales :

Redéfinir les missions et les priorités de la direction des Routes et des Ports en matière d'entretien et d'exploitation du réseau, redonner du sens aux missions des agents, maintenir et développer les compétences des agents

Un travail interne de clarification des missions à mener en régie et celles à sous-traiter à des entreprises extérieures sera effectué. Ce travail visera notamment à clarifier la place de la régie dans les missions d'auscultation fine, d'entretien et d'exploitation du réseau.

Il abordera le plan d'actions correspondant et en particulier le plan de développement des compétences à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs définis par la démarche. Les arrondissements seront au cœur de cette réflexion afin de renforcer le rôle des agents au sein de l'organisation et constitueront les premières étapes d'une animation participative régulière des équipes.

Un plan pluriannuel de formation interne des agents sera élaboré afin de maintenir et développer les compétences des agents en place et des nouveaux arrivants, intervenant en entretien, exploitation et conception de la route.



Améliorer l'exemplarité carbone de la direction des Routes et des Ports

La direction des Routes et des Ports réalisera un plan d'actions carbone. En particulier, les procédures liées à l'entretien et à l'exploitation de la route seront revues de manière à privilégier les techniques bas carbone, optimiser le patrouillage et réduire les consommations de carburant. La flotte de véhicules sera électrifiée progressivement. Par ailleurs, l'ensemble des agents de la direction des Routes et des Ports sera formé à la fresque du climat. Ces actions de sensibilisation seront complétées par un programme de formation en lien avec les enjeux écologiques spécifiques liés aux métiers de la direction des Routes et des Ports.

Favoriser les pratiques innovantes en vue d'atténuer le changement climatique et ses impacts



Un travail sera mené avec les directions concernées pour préciser les outils de la commande publique auxquels la direction des Routes et des Ports pourra recourir en vue de favoriser l'innovation sur son réseau.

Par ailleurs, la direction des Routes et des Ports favorisera l'émergence des pratiques innovantes en structurant un processus de veille technologique ainsi qu'une « boîte à idées » au sein de la direction. Le comité de direction étudiera la possibilité de donner suite aux innovations les plus pertinentes.

Mieux communiquer auprès des usagers et favoriser la participation citoyenne

Aménager, entretenir et exploiter le réseau de manière apaisée supposent de communiquer auprès des usagers et de favoriser la concertation autour des projets.

Le Département accentuera ses actions de communication auprès des usagers et les inclura plus largement dans la définition de ses projets d'aménagement du réseau.

Les actions de communication porteront également sur la prévention routière et la viabilité du réseau (outils d'information routière, réseaux sociaux, médias...).



