



**schéma directeur
d'exploitation,
d'entretien et de
réhabilitation des
routes départementales**

janvier 2012



EDITORIAL	3
<i>Pascal Terrasse, Président du Conseil général, député de l'Ardèche</i>	
<i>Robert Cotta, vice-président du Conseil général chargé des infrastructures de déplacements</i>	



PRÉAMBULE	4
LE CADRE	5



LES DONNÉES	7
L'infrastructure	8
L'usage	8
La sécurité	9
La méthode	9
Les moyens	10



LES ORIENTATIONS	11
-------------------------------	----



LES AXES D' ACTIONS	15
L'INFORMATION	16
LA CONNAISSANCE DU PATRIMOINE	18
LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES ET DES MILIEUX	20
LE PÉRIMÈTRE ET L'USAGE DU DOMAINE PUBLIC	22
LES NIVEAUX DE SERVICE	24
Domaine de l'exploitation – interventions générales	25
Domaine de viabilité hivernale	28
Domaine des chaussées	30
Domaine des ouvrages d'art	32
Domaine du réseau hydraulique	34
Domaine des équipements de sécurité	36
Domaine de la végétation sur les accotements et les talus	38
Domaine des dépendances	40



ANNEXES	41
Carte	42
Coordonnées	43

ÉDITORIAL



En Ardèche, la route demeure la principale infrastructure de déplacements et de transport.

Ce réseau routier se déroule sur environ 3 800 km, comprend plus de 2 200 ponts et presque 8 900 murs, et peut être estimé à un patrimoine (valeur à neuf) d'environ 10 milliards d'euros.

Son entretien mobilise plus de 300 agents de la collectivité et annuellement quelques 31 millions d'euros.

Après le plan départemental de désenclavement routier 2008-2016, adopté par l'Assemblée départementale en décembre 2007, qui définit le programme des améliorations à apporter aux infrastructures départementales, puis le Schéma départemental en faveur du vélo, adopté par l'Assemblée départementale en avril 2011 qui prolonge ce plan pour faire de l'Ardèche un département remarquable pour la pratique des modes de déplacements doux, le Schéma directeur d'exploitation d'entretien et de réhabilitation des routes départementales, adopté en décembre 2011 par l'Assemblée départementale, complète le triptyque pour que le réseau routier départemental soit à la hauteur des attentes de chacun de ses usagers : fiable, sécurisé, confortable, accessible et que son aménagement comme son entretien soient pensés dans une logique responsable de développement durable.

Son élaboration s'est appuyée sur le bilan de l'existant et la production du réseau technique national. Un large temps a été réservé au dialogue social indispensable pour assurer la pérennité d'une mission mobilisant de tels moyens humains.

Ses engagements prennent en compte un contexte financier difficile pour les collectivités. Ce pragmatisme permet à ce schéma de s'inscrire dans la durée, et renforce notre capacité d'atteindre les niveaux de service que nous affichons.

Son volontarisme fort se traduit par le dynamisme du schéma qui décline des actions, pistes de progrès, pour les années 2012-2017 axées sur six orientations :

- organiser la connaissance du patrimoine
- intégrer l'objectif de développement durable dans toutes les missions
- assurer la sécurité sur les routes
- garantir la pérennité du patrimoine
- maîtriser la dépense
- assurer une desserte des pôles d'activités des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales

Sa mise en œuvre apportera une clarification de l'action du Conseil général et permettra d'offrir à tous les Ardéchois au quotidien, comme pour le développement économique de notre territoire, mais aussi pour chaque type de déplacements une qualité croissante des infrastructures routières départementales

Le schéma directeur d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation des routes départementales : une volonté pragmatique au service des citoyens et de l'économie.

Pascal Terrasse

*Président du Conseil général
Député de l'Ardèche*

Robert Cotta

*Vice-Président du Conseil général
chargé des infrastructures de déplacements*

PRÉAMBULE

Le domaine public routier est un support de déplacement ouvert librement à la circulation sous réserve du respect des réglementations générales nationales et spécifiques locales à chaque tronçon de route.

Chaque usager est le libre initiateur de son déplacement, du choix de son moment et des moyens de locomotion utilisés pour ce déplacement.

Les volumes et types de trafics sont constatés par le propriétaire et le gestionnaire du réseau routier.

Dans le domaine de l'aménagement, le maître d'ouvrage de la route décide et choisit son action dans une démarche d'anticipation par rapport à l'utilisation car avant réalisation, un aménagement n'a ni existence ni usage.

Dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation, les décisions et choix du maître d'ouvrage sont fortement tributaires des pratiques des usagers car le trafic constaté influe sur le niveau de service à offrir et sur l'usure et la fatigue de l'ouvrage routier.

L'existence même du réseau routier entraîne inéluctablement des actions d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation.

Le schéma directeur d'exploitation d'entretien et de réhabilitation des routes départementales a pour objet de fédérer et homogénéiser les pratiques dans ces domaines et de clarifier les orientations et évolutions qui les dirigent. L'objectif est de donner une lisibilité plus grande à l'action technique quotidienne et d'offrir une meilleure cohérence de réseau à l'utilisateur.

Dans ces conditions, le schéma directeur d'exploitation d'entretien et de réhabilitation constitue un objectif dont la mise en œuvre s'effectue progressivement. Il est établi à moyens constants.

Il s'articule selon cinq axes qui déclinent les six orientations prioritaires. Quatre axes sont thématiques. Ils portent sur le contexte des tâches de réalisation de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation. Le cinquième transversal traite directement et par domaine de ces tâches.

Pour chaque axe des objectifs sont affichés. Ces objectifs sont permanents.

Les actions présentées pour chacun des axes constituent le moyen de converger vers les objectifs.

Elles portent sur :

- des ajustements ou des mises en place de pratiques
- des créations ou des révisions de dossiers d'organisation et / ou de plans d'intervention
- des créations ou évolutions d'outils de management.

Un premier bilan est à prévoir en 2014 pour une révision en 2015.

Il serait révisé en fonction de l'avancement des actions et du principe de pilotage de l'activité (évolution des collectivités territoriales).



Définition de l'action départementale

La loi 2004-809 du 13 août 2004 modifiée, relative aux libertés et responsabilités locales, a attribué au Département l'organisation de l'exploitation et de l'entretien des routes départementales et a augmenté le périmètre du réseau des routes départementales.

En application de la loi, depuis le 1^{er} janvier 2006, 202 km de routes nationales ont été transférés dans le domaine public routier départemental. Seule la route nationale 102 Le Teil-Aubenas-Lesperon reste classée dans le réseau national.

En application, de la loi, depuis le 1^{er} janvier 2007, les parties des services de la Direction départementale de l'Équipement qui intervenaient pour le compte du Département ont été transférées au Conseil général.

L'action départementale recouvre donc outre la définition du réseau, son aménagement et son évolution, l'ensemble de son entretien et de sa réhabilitation ainsi que son exploitation pour les volets réglementations spécifiques et viabilité. La gestion du trafic, autre volet de l'exploitation, demeure principalement une prérogative de l'État.

Le Département de l'Ardèche a la charge de la quasi-totalité des infrastructures de déplacements de liaisons, vu le faible linéaire de route nationale et le peu d'offre du réseau ferré. Le réseau routier communal complète le réseau départemental en assurant la desserte fine du territoire.

Le réseau routier départemental permet

- les déplacements domicile-travail dans les bassins d'emploi
- les migrations pendulaires domicile-travail des principaux bassins économiques Annonay, Tournon-Tain, Saint-Péray-Guilherand Granges-Valence, Le Teil-Montélimar, Bourg-Saint-Andéol – Pierrelatte, Privas, Aubenas et Le Cheylard
- les transports scolaires sur l'ensemble du territoire
- les transports collectifs interurbains départementaux et régionaux
- les dessertes des activités économiques et touristiques, en particulier vers les axes de vallée du Rhône : autoroute, voies ferrées, voie fluviale

L'enjeu pour le Département repose dans sa capacité à mettre à disposition un réseau routier vecteur de vie économique et de vie quotidienne en dégagant les orientations propres à pérenniser l'infrastructure et à sécuriser sa viabilité. L'importance du patrimoine routier tant sur le plan quantitatif que sur le plan "valeur financière" nécessite que les objectifs et l'organisation de son exploitation, de son entretien et de sa réhabilitation soient partagés et portés par les opérateurs et les décideurs.

Principes de pilotage

Le pilotage de l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes départementales ont fortement évolué au cours des trois dernières décennies.

■ Sur le plan de l'attribution des compétences.

Avant l'entrée en vigueur de la loi 82-213 du 2 janvier 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions, le Préfet assurait l'exécutif départemental et les services extérieurs de l'État, l'y assistaient. La Direction départementale de l'Équipement avait en charge la gestion des routes départementales

Durant une période transitoire d'un quart de siècle marquée par la loi 92-1255 du 23 décembre 1992 relative à la mise à disposition du Département, des services déconcentrés du Ministère de l'Équipement et à la prise en charge des dépenses de ces services, la Direction départementale de l'Équipement, service mis à disposition, a eu un rôle prépondérant pour la gestion des routes départementales. Ce n'est que depuis le 1^{er} janvier 2007, avec la mise en application de la loi 2004-809 du 13 août 2004, que le Département a directement en charge la gestion de ses routes.

■ Sur le plan du cadre d'intervention.

La mécanisation a longtemps été le moteur de cette évolution avec une vision centrée sur les moyens mis en œuvre sans regard réel sur les impacts de l'activité. La nécessité d'utiliser des pratiques plus compatibles avec le développement durable conduit à infléchir les moyens et techniques employés. La vision par le citoyen de la route et de ses dépendances a également changé même si l'utilisateur, consommateur, a souvent une forte attente, dissociant celle-ci des réalités économiques, voire de ses aspirations environnementales.

Le Conseil général garant de l'intérêt général pilote l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes départementales dans un objectif de solidarité, de sécurité des usagers, de pérennité de l'ouvrage routier, de développement durable et de qualité paysagère.

Une politique centrée sur l'utilisateur des routes départementales

L'utilisateur des routes départementales est toute personne qui en tant que piéton, cycliste, conducteur ou passager d'un véhicule routier individuel, de transport en commun ou de marchandise emprunte, quel que soit le motif du trajet pour tout ou partie de son déplacement, ces routes.

C'est aussi toute personne morale ou physique dépendante des routes départementales pour pouvoir être ravitaillée, soignée... par une ou des personnes utilisant le réseau routier départemental.

L'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes départementales constituent pour le Conseil général des actions dont la finalité se traduit par un service apporté à l'utilisateur pour permettre et faciliter sa vie quotidienne et la vie économique du territoire.

Ces actions sont indispensables au maintien de la vie dans les cantons et communes de l'Ardèche. Elles s'inscrivent dans la volonté du Conseil général d'assurer en Ardèche une dynamique et une solidarité entre les personnes et entre les territoires.

Le principe de mise en œuvre

L'exploitation des routes départementales est principalement réalisée en interne par les agents de la direction des routes départementales du Conseil général de l'Ardèche. Les personnels engagés, pour ces tâches réalisent -en complément d'activité- des tâches d'entretien et de réhabilitation des routes départementales.

Des personnels de la direction support aux services et au patrimoine interviennent également pour les tâches de réhabilitation, d'entretien et en renfort pour les tâches d'exploitation.

Des tâches de réhabilitation et d'entretien sont également confiées aux entreprises tant en raison de technicités ou de matériels dont ne dispose pas le Conseil général, qu'en raison du plan de charge des agents de la collectivité.

Pour certaines tâches spécifiques de viabilité hivernale, d'entretien d'aires de repos ou d'entretien de traversées d'agglomérations, l'intervention des communes ou communautés de communes peut être contractualisée afin de rationaliser l'emploi des moyens publics et/ou

d'adapter la prestation à l'origine du besoin pour une réponse optimisée.





L'infrastructure

Le réseau départemental se situe sur le contrefort Est du Massif Central allant de 50 mètres d'altitude à Bourg-Saint-Andéol à 1506 mètres au Col de Croix de Boutières. Il se déploie dans la vallée du Rhône, sur un secteur piedmont puis sur le plateau et la montagne ardéchoise, situés à plus de 1000 mètres d'altitude.

Ce réseau comporte 3800 km de linéaire de routes couvrant une superficie de chaussée de 2 143 ha.

Le parc d'ouvrages d'art très important, comprend :

- 2 250 ponts de plus de 2 mètres d'ouverture franchissant talwegs et cours d'eau, pour une surface de 35 ha
- 8 850 murs de plus de 2 mètres de hauteur soutenant les routes et les talus amonts sur une surface de 140 ha
- 7 tunnels assurant la continuité des routes en particulier sous des éperons rocheux, un tunnel ayant 3 325 mètres de longueur

Le réseau hydraulique assurant l'assainissement des plates-formes routières compte quelques 2 900 km de fossés.

L'axe des chaussées est marqué sur 2 316 km dont 516 km en voie étroite et les rives le sont sur 800 km soit 1 600 km de marquage.

L'évaluation de ce patrimoine routier s'élève à 10 milliards d'euros.

L'usage

Le trafic recensé sur le réseau routier départemental sur la période 2001-2010 présente une hausse moyenne de 1% par an avec la même tendance pour le trafic poids lourds. Cette analyse porte sur les comptages permanents qui sont implantés sur les principaux axes de circulation. La densité du trafic reste modeste. Les flux les plus importants se situent dans la vallée du Rhône, sur les accès à l'agglomération d'Annonay, et sur les liaisons Vallée du Rhône-Privas-Aubenas-Sud Ardèche. Seule l'agglomération valentinoise génère sur la partie St-Péray, Guilherand-Granges des moyennes journalières annuelles de l'ordre de 20 000 véhicules.

La RD 820, une partie de la RD 86, les agglomérations d'Annonay, Privas, Aubenas et Bourg-Saint-Andéol et le Sud Ardèche Vallon-Pont-d'Arc-Les Vans génèrent des trafics de l'ordre de 10 000 véhicules en moyenne annuelle journalière. Pour les autres axes principaux le trafic varie entre 2 000 et 5 000 véhicules jour. Une grande partie du réseau supporte un trafic inférieur à 500 véhicules jour. Si la population est inégalement répartie sur le territoire, elle est présente de façon uniforme, à faible densité, sur toute la partie du département située en altitude.

Le trafic est constitué principalement de véhicules légers avec une forte proportion de trajets domicile-travail. En altitude, la présence de véhicules lourds est liée à l'activité agricole et à la sylviculture. Une caractéristique forte du trafic réside dans les 300 circuits de transports scolaires qui desservent quotidiennement et finement le territoire. Les lignes régulières départementales ou régionales de transports de voyageurs empruntent principalement les axes les plus fréquentés.

Les cyclistes, cyclotouristes et cyclosportifs apprécient les routes départementales pour leurs paysages et pour leurs dénivelés. La promotion de l'Ardéchoise permanente et celle de la pratique du vélo en Ardèche renforcent le développement de ce trafic qui pour une importante part emprunte des routes peu circulées.

Enfin, le réseau routier ardéchois est fortement fréquenté par les motocyclistes.



La sécurité

La sécurité des usagers de la route comprend quatre acteurs : le conducteur, le véhicule, l'infrastructure et le contexte temporel.

Le contexte temporel constitue une donnée intangible liée à la météorologie, la saison et l'horaire.

Le conducteur et le véhicule sont les acteurs actifs. Si le Conseil général accompagne et soutient l'État et le comité départemental de la Prévention routière dans leurs actions de préventions auprès des usagers, ces domaines entrent dans les prérogatives de l'État.

L'infrastructure, acteur passif, contribue à la sécurité par la qualité du contact route/pneu et par le niveau des conséquences d'une situation de circulation anormale ou d'accident.

La topographie de l'Ardèche contraint fortement l'espace de la plate forme routière qui se situe à flanc de colline. Même si des dispositifs de retenue ont été implantés et si des parapets, utiles à faible vitesse, existent, le droit à l'erreur est faible sur les routes ardéchoises car toute sortie de route s'effectue dans un milieu agressif.

La composante la plus accessible pour une intervention efficace est la qualité du contact route/pneu.

Sur la période 2001-2010 le nombre d'accidents sur l'ensemble des réseaux routiers en Ardèche a régulièrement diminué de 58 % passant de 398 à 167. Celui des blessés a diminué de 57 %, passant de 522 à 223. Le nombre de tués, pour la même période n'a par contre pas suivi la même tendance forte de réduction de l'insécurité routière. Ce nombre a varié de 27 tués en 2001 à 25 tués en 2010 en passant par des pics de 46 tués en 2002 et 41 tués en 2007 et un résultat encourageant de 15 tués en 2008. Il est difficile de conclure une tendance sur un faible nombre d'événements quantitativement très variables d'une année à l'autre. Toutefois, la baisse du nombre de tués est de 8,53 % entre la période 2001-2005 (163 tués) et la période 2006-2010 (149 tués).

Ces résultats corroborent le constat de faible droit à l'erreur pour le conducteur sur le réseau routier ardéchois et la gravité de l'accident.

La méthode

Pour piloter l'aménagement et l'évolution de son réseau le Conseil général s'est doté :

- d'un schéma directeur routier départemental, adopté en 2000, qui définit les itinéraires en trois classes : réseau ossature (RO), réseau d'intérêt économique et touristique (RIET), réseau secondaire devenu réseau d'intérêt local (RIL), en fonction de leurs usagers et vocations
- d'un plan de désenclavement routier départemental 2008-2016 adopté en 2007 qui définit les objectifs d'aménagement sur la durée du plan en fonction des enjeux. La partie réhabilitation est traitée dans ce document en volumes financiers de programmes annuels récurrents

Pour piloter l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des documents ont été créés à des niveaux divers :

- un dossier d'organisation de la viabilité hivernale a été adopté par le Conseil général en 2000. Il est décliné en plans d'exploitation de la viabilité hivernale dans chaque entité territoriale
- une politique de marquage des routes départementales a été adoptée en 2003
- un plan de signalisation directionnelle a été adopté en 2000
- l'organisation de la surveillance et le suivi des ouvrages d'art ont été révisés en 2007
- des plans de fauchage sont annuellement établis dans les entités territoriales



Les moyens

L'effort réalisé par le Conseil général se concrétise par des financements directs, des affectations de personnels et des dotations de véhicules et d'engins.

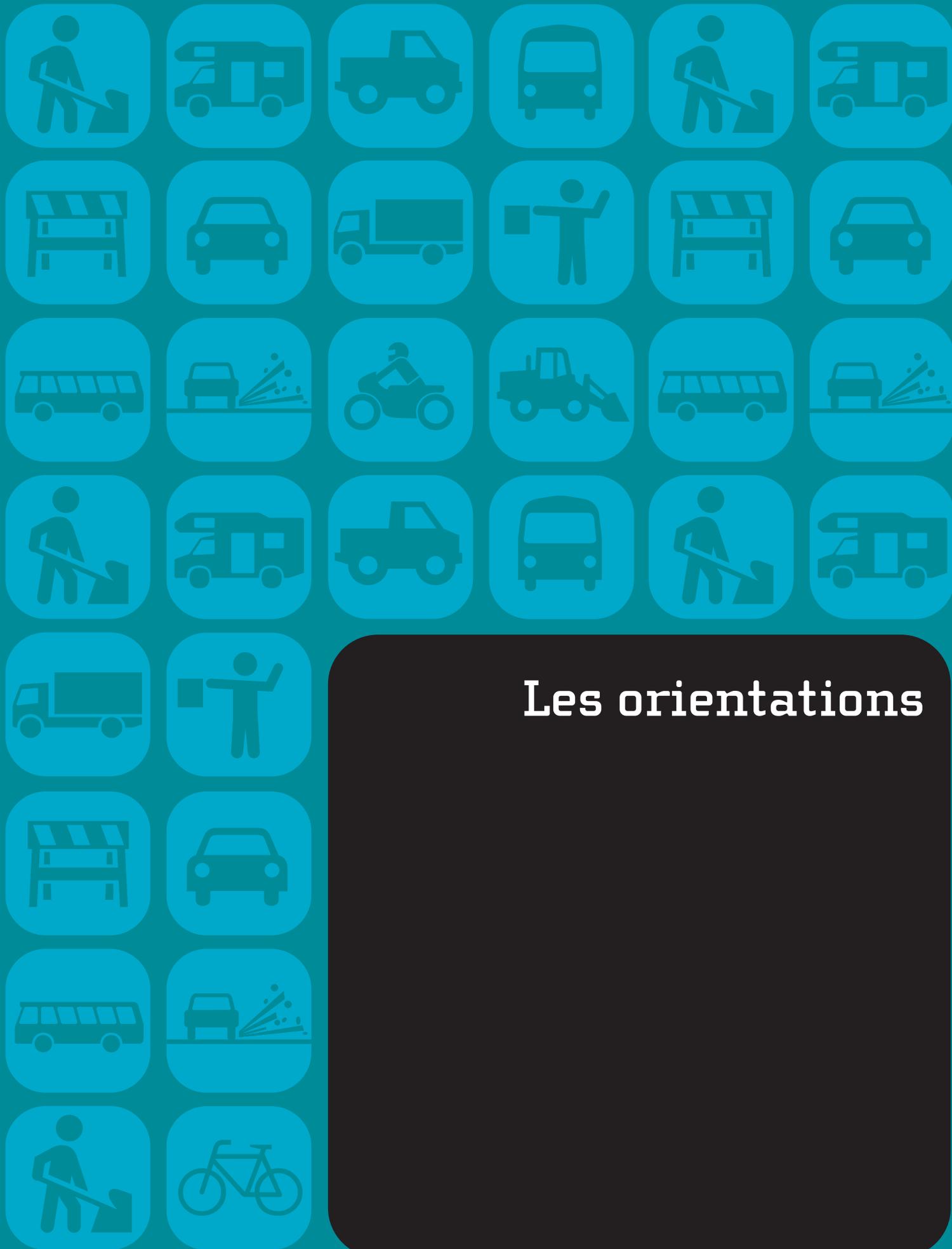
Annuellement une enveloppe de l'ordre de 48 millions d'euros est inscrite pour le domaine routier dont 7 millions d'euros pour l'entretien et l'exploitation, 18 millions d'euros pour la réhabilitation et 23 millions d'euros pour l'aménagement. Les travaux réalisés, moyens humains et matériels engagés par la direction adjointe moyens et maintenance sont compris dans cette enveloppe.

Les effectifs de la direction des routes départementales s'élèvent à 378 personnes dont 24 à la direction adjointe entretien exploitation des routes et 270 dans les centres routiers et secteurs des groupements territoriaux. Ces effectifs sont renforcés pour les périodes de viabilité hivernale, par 35 employés en contrat à durée déterminée de 4 mois et des agents du pôle prestations routes et dépendances de la direction support aux services et aux patrimoines.

Les moyens matériels alloués aux tâches d'entretien de réhabilitation et d'exploitation des routes représentent :

- 27 petits camions et 40 camions
- 17 tracto-pelles et 30 épareuses
- 39 pousseurs fraises ou turbine à neige
- 9 engins spécifiques
- 61 fourgons, 12 fourgonnettes et 37 véhicules de liaison





Les orientations



Le schéma directeur d'exploitation d'entretien et de réhabilitation s'articule autour de six orientations.

- organiser les connaissances du patrimoine
- intégrer l'objectif de développement durable dans toutes les missions
- assurer la sécurité sur les routes
- garantir la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses
- assurer une desserte des pôles d'activité, des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales.

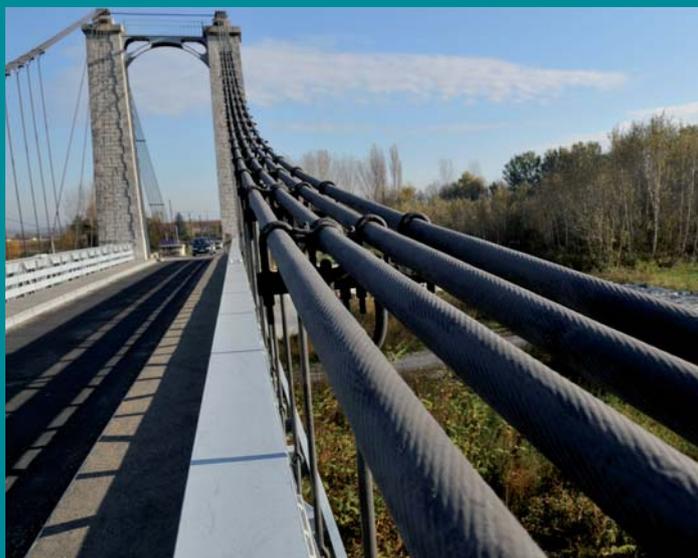
Ces orientations résultent d'un travail d'analyse et de diagnostic de l'activité dans les différents domaines.

Le diagnostic a été élaboré dans le cadre de groupes de travail thématiques rassemblant des représentants des différents métiers de la filière ainsi que des partenaires au sein de la collectivité départementale.

Le diagnostic a été présenté aux élus le 16 mars 2009 et validé par l'exécutif départemental.

L'approfondissement de la déclinaison de ces orientations a été effectué par un groupe de travail comprenant les responsables de la direction adjointe entretien exploitation des routes et des groupements territoriaux.

Les bases du Schéma directeur d'exploitation d'entretien et de réhabilitation ont été présentées à l'exécutif départemental le 4 juillet 2011.



Orientation 1

Organiser la connaissance du patrimoine

Le patrimoine routier s'est construit au fil du temps. Il est vaste et multiple. Sa connaissance est très variable en fonction de l'élément considéré. Si le patrimoine ponts est recensé de façon très organisée, la connaissance du patrimoine du réseau hydraulique est faible, elle repose largement sur la mémoire des intervenants de proximité.

La connaissance complète du patrimoine répertorié sur un outil de gestion informatique partagé constitue un important vecteur pour le pilotage efficient des domaines de l'entretien et de la réhabilitation et de l'exploitation.



Orientation 2

Intégrer l'objectif de développement durable dans toutes les missions

Inscrire l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes dans une logique de développement durable conduit à infléchir fortement les pratiques et techniques antérieures qui sont fortement consommatrices de ressources fossiles et génératrices de dispersion de produits impactant l'environnement.

Cet axe intervient sur les trois piliers (environnemental, social et économique) identifiés par le Grenelle de l'Environnement et sur les quatre finalités (lutte contre le changement climatique, préservation de la biodiversité des milieux et des ressources, cohésion sociale et solidarité entre les territoires et les générations, dynamique de développement suivant des modes de production et de consommation responsables) à travers des évolutions de pratiques et de techniques, tout en assurant une continuité du service public sur l'ensemble du territoire.

Orientation 3

Assurer la sécurité sur les routes

La lutte contre l'insécurité routière constitue un enjeu national, et sociétal. Par nature cette lutte nécessite un engagement sans cesse renouvelé, car en ce domaine les acquis ne suffisent pas à assurer une amélioration pérenne du bilan de la sinistralité.

La participation de l'infrastructure routière à la lutte contre l'insécurité routière constitue une constante de l'action du Département tant dans le domaine de l'aménagement, que dans ceux de l'entretien et de la réhabilitation et de l'exploitation.

La recherche en vue d'optimiser l'efficacité de cette action se doit d'être continue.

Orientation 4

Garantir la pérennité du patrimoine

Le réseau routier départemental ardéchois constitue -très majoritairement- le support des déplacements dans le Département, sans presque aucune alternative. L'existence et la viabilité de ce réseau sont essentielles pour la vie quotidienne des habitants et pour la vie économique des territoires.

La situation géographique de l'Ardèche, entre plaine et plateau sur un piedmont très vallonné avec la présence du Rhône sur tout son flanc Est, contribue fortement à l'importance de la valeur du patrimoine routier évalué à 10 milliards d'euros. Les sols se caractérisent sur la majeure partie du territoire par une stabilité précaire.

Tant par la fonction de ce réseau que par sa valeur patrimoniale, sa pérennité constitue une obligation incontournable.



© CG07 - Matthieu Dupont



Orientation 5

Maîtriser les dépenses

L'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes sont les domaines d'activité qui mettent en jeu, directement ou par usage de moyens humains et matériels, des financements qui impactent fortement le budget de la collectivité.

De plus, et particulièrement pour l'exploitation, l'action très liée à des événements ou conditions externes à la collectivité peut être source de dépenses importantes et rapides.

Dans ces conditions il est essentiel de contenir les dépenses, d'adapter les actions et d'optimiser l'engagement des moyens financiers matériels et humains.

Orientation 6

Assurer une desserte des pôles d'activité, des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales

La finalité de l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de la route est le service apporté à l'usager pour permettre et faciliter sa vie quotidienne et la vie économique du territoire.

Dans cet objectif les priorités d'action doivent se porter :

- sur la desserte des pôles d'activité -qu'ils soient industriels, de services, touristiques voire agricoles ou sylvicoles-, qui constitue une condition au maintien des populations
- sur la desserte des établissements scolaires du primaire ou secondaire, qui engendre un grand nombre de déplacements par transports scolaires
- sur la desserte des lieux de vie qui sont, en dehors de la vallée du Rhône et des agglomérations d'Annonay, Privas et Aubenas, très diffus

Ce traitement se doit d'être adapté et en rapport avec l'usage de ces routes.

Ces six orientations se déclinent dans cinq axes :

- axe thématique 1 : l'information,
- axe thématique 2 : la connaissance du patrimoine
- axe thématique 3 : la préservation des ressources et des milieux
- axe thématique 4 : le périmètre et l'usage du domaine public
- axe transversal 5 : les niveaux de service



Les axes d'actions

AXES D' ACTIONS THÉMATIQUES

l'information

la connaissance du patrimoine

la préservation des ressources
et des milieux

le périmètre et l'usage
du domaine public

AXE D' ACTIONS TRANSVERSALES

les niveaux de service

Axes d'actions thématiques

L'INFORMATION



L'INFORMATION

L'information répond à un besoin et une attente grandissante des usagers dans une société où elle est au centre de toute action. Cette attente, ce besoin sont aujourd'hui une nécessité dans le domaine du déplacement routier.

L'utilisateur de la route a besoin d'information pour faire bon usage de l'infrastructure qu'il emprunte.

Le voyageur a besoin d'information pour organiser son déplacement. Cet axe thématique comporte deux objectifs constants :

- informer les usagers sur la viabilité du réseau
- fournir aux élus les données importantes sur la viabilité du réseau

Les quatre actions d'information déclinent les orientations :

- assurer la sécurité sur les routes
- assurer la desserte des pôles d'activité, des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales

Action 1

Conforter l'information aux usagers par les médias traditionnels

Objectifs

Permettre une diffusion maximum de l'information avec grande réactivité

Moyens

- s'appuyer sur les radios pour relayer l'information sur l'état des routes en viabilité hivernale quotidiennement et lors de situations de crise ou d'événements
- mettre à disposition, sur le répondeur téléphonique, l'état des routes par secteur durant la période de viabilité hivernale, lors des périodes de crise ou lors d'événements
- s'appuyer sur la presse pour assurer la diffusion des informations programmables

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Direction de la communication, direction des routes départementales, groupements territoriaux.

Calendrier

Action constante

Suivi

Bilan des transmissions de l'information

Action 2

Développer l'usage du site internet du Conseil général

Objectifs

faciliter pour les usagers l'accès à l'information en accompagnant le développement de l'utilisation du Web par les citoyens

Moyens

Publier sur le site :

- l'état des routes en viabilité hivernale quotidiennement
- les événements routiers impactant le trafic
- la carte hebdomadaire des chantiers perturbant le trafic
- la carte annuelle des comptages routiers
- la carte des limitations de tonnage et de gabarit
- la carte de classement des réseaux pour la viabilité hivernale

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Direction de la communication, direction adjointe systèmes d'information, direction des routes départementales.

Calendrier

Mise en place 2011-2014

Suivi

Bilan de mise en ligne



Action 3

Développer l'information aux élus en période de viabilité hivernale ou d'événements routiers

Objectifs

Fournir aux élus les informations sur des événements concernant les routes sur leur territoire

Moyens

- diffuser l'état des routes sur les boites mails des conseillers généraux
- alerter par SMS les élus lors de situations de crise (conseillers généraux, maires)

Pilotage

Direction des routes départementales

Partenaires : Direction adjointe systèmes d'information, direction de la communication

Calendrier

Mise en place en 2012.

Suivi

Constat des envois et alertes

Action 4

Participer à la centrale de mobilité Drôme Ardèche

Objectifs

Augmenter l'efficacité de l'offre d'informations pour le voyageur

Moyens

Renseigner la centrale de mobilité pour :

- l'état des routes en viabilité hivernale
- les événements routiers impactant le trafic
- les chantiers perturbateurs pour le trafic

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Direction adjointe systèmes d'information, centrale de mobilité Drôme-Ardèche, direction des routes départementales.

Calendrier

En fonction de la mise en service de la centrale de mobilité.

Suivi

Régularité de la mise à jour de l'information



© C607

Axes d'actions thématiques

LA CONNAISSANCE DU PATRIMOINE

LA CONNAISSANCE DU PATRIMOINE

La connaissance du patrimoine est indispensable pour optimiser l'efficacité des interventions d'exploitation d'entretien et de réhabilitation.

La connaissance du patrimoine regroupe :

- la connaissance des éléments de l'ouvrage
- la connaissance de la localisation de ces éléments
- la connaissance des moyens mobilisés pour entretenir réhabiliter et exploiter ces éléments du patrimoine

Cet axe thématique comprend deux objectifs constants :

- disposer d'une visualisation des éléments du patrimoine avec les interventions réalisées pour les gérer
- disposer d'un outil de management pour gérer les interventions sur le patrimoine

Les trois actions relatives à la connaissance du patrimoine déclinent les orientations :

- organiser la connaissance du patrimoine
- assurer la sécurité sur les routes
- garantir la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses

Action 1 Se doter d'un système d'information géographique

Objectifs

Avoir le support pour visualiser le réseau routier, repérer les éléments du patrimoine routier et créer des documents d'aide à la décision

Moyens

- doter le Système d'information géographique du Conseil général de la cartographie du réseau routier, du positionnement des points de repères (bornes kilométriques), des entrées et sorties d'agglomérations et d'un système de mesure linéaire des routes ou segments des routes
- effectuer les relevés GPS des points de repère et configurer le SIG

Pilotage

Direction adjointe systèmes d'information, direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Groupements territoriaux

Calendrier

Mise en place 2011

Suivi

Mise en place du Système d'information géographique.

Action 2 Se doter d'une banque de données routières

Objectifs

Effectuer et disposer du recensement localisé des différents éléments de l'ouvrage routier pour pouvoir optimiser la programmation des interventions et connaître leur historique

Moyens

- se doter d'un logiciel de gestion de banque de données (en complément de la banque de données des ouvrages d'art et de celle des panneaux de signalisation directionnelle, déjà existantes)
- recenser les différents éléments de l'ouvrage routier

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Direction adjointe systèmes d'information, groupements territoriaux, direction des routes départementales.

Calendrier

Mise en place :

2011 : recensement des accotements, des fossés et des talus

2012-2013 : acquisition et mise en place du logiciel

2012-2016 : recensements

Suivi

Bilan d'avancement de mise en place de la banque de données routière.



Action 3

Faire évoluer l'outil de suivi d'activité

Objectifs

Pouvoir évaluer les moyens humains matériels et financiers engagés dans chaque tâche pour l'entretien, la réhabilitation et l'exploitation des éléments de l'ouvrage routier.

Disposer d'un tableau de bord de l'activité.

Moyens

- se doter d'un logiciel partagé pour programmer et gérer l'ensemble des activités réalisées en entretien et en exploitation : moyens humains, véhicules et engins, travaux réalisés par la direction adjointe moyens maintenance, crédits de fonctionnement.

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

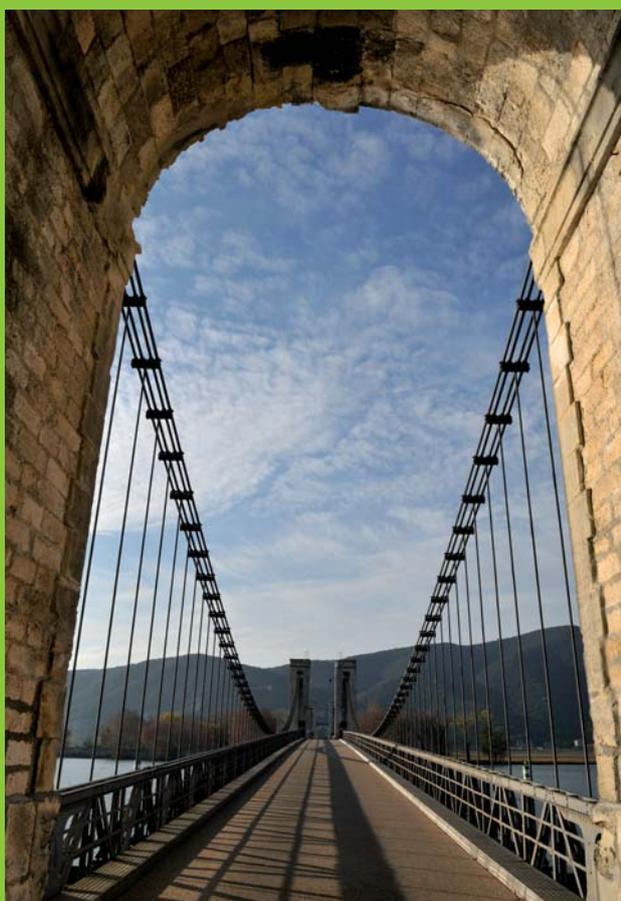
Partenaire : Direction adjointe systèmes d'information, groupements territoriaux

Calendrier

Mise en place 2012-2014

Suivi

Avancement de l'acquisition du logiciel et mise en place



© CG07-Guillaume Fulchiron

Axes d'actions thématiques

LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES ET DES MILIEUX

LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES ET DES MILIEUX

Le domaine routier est consommateur de ressources fossiles, tant comme matière première que comme énergie et de ressources minérales.

Les produits répandus et les modes de traitement de la végétation ont également un impact sur le milieu naturel et de la biodiversité.

La prise de conscience planétaire de l'obligation de reconsidérer l'activité humaine comme les objectifs et les lois relative à la préservation de la planète conduisent à faire évoluer les pratiques du domaine routier pour les rendre compatibles avec une démarche de développement durable.

Cet axe thématique comprend un objectif permanent : rendre compatible l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes avec une activité inscrite dans un développement durable.

Les cinq actions d'intégration dans une logique de développement durable déclinent les orientations :

- intégrer l'objectif de développement durable, en particulier pour la protection de la nature et la santé des opérateurs et des usagers
- assurer la sécurité sur les routes
- maîtriser les dépenses

Action 1

Privilégier l'usage des enduits superficiels

Objectifs

Développer les techniques de réhabilitation de chaussées, performantes en termes de bilan carbone et de consommation de matériaux minéraux

Moyens

Développer l'usage des enduits superficiels et limiter celui des enrobés dans les zones peu circulées et sensibles à la gelée blanche

Pilotage :

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Direction adjointe moyens maintenance

Calendrier

Action constante

Suivi

Évolution des surfaces par type de revêtement.

Action 2

Réaliser un fauchage raisonné et un débroussaillage maîtrisé

Objectifs

Favoriser la biodiversité par un fauchage raisonné et un débroussaillage optimisé, respectueux de l'environnement

Moyens

- adapter le fauchage à la fonction de sécurité de la route et le débroussaillage à la fonction de la pérennisation du patrimoine
- document cadre et par groupement plan de fauchage et plan de débroussaillage

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Groupements territoriaux.

Calendrier

Fauchage : mise en place 2011

Débroussaillage : mise en place 2012

puis action constante

Suivi

Mise en application des plans de fauchage

Mise en application des plans de débroussaillage



Action 3

Optimiser l'usage du sel de déverglaçage

Objectifs

Améliorer la qualité environnementale en développant le l'utilisation de la bouillie de sel plus efficace que le sel seul et moins consommatrice en sel

Moyens

Généraliser l'équipement en stations de saumure

Pilotage

Direction support aux services et aux patrimoines, direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Groupements territoriaux

Calendrier

Déploiement de l'équipement en stations de saumure à partir de 2012

Suivi

Nombre de stations de saumure

Action 4

Contenir l'emploi de produits phytosanitaires

Objectifs

Améliorer le traitement de la végétation envahissante pour respecter la biodiversité

Moyens

- rechercher des techniques alternatives à l'utilisation de produits phytosanitaires
- ne plus traiter systématiquement l'herbe sous les glissières de sécurité
- réaliser une chape béton au pied des panneaux

Pilotage

Groupements territoriaux, service entretien routier laboratoire

Calendrier

Action constante

Suivi

Quantité de produits phytosanitaires utilisée

Action 5

Utiliser des produits de marquage routier non nocifs

Objectifs

Généraliser des produits de signalisation horizontale neutres pour les opérateurs et pour l'environnement

Moyens

Acheter et mettre en œuvre des peintures routières normées et certifiées non nocives

Pilotage

Direction adjointe moyens maintenance

Partenaire : Service exploitation sécurité

Calendrier

Mise en place 2012-2013

Suivi

Type de peintures achetées



© CG07

Axes d'actions thématiques

LE PÉRIMÈTRE ET L'USAGE DU DOMAINE PUBLIC

LE PÉRIMÈTRE ET L'USAGE DU DOMAINE PUBLIC

Le domaine public routier départemental a, par nature, vocation à comprendre l'ensemble des espaces nécessaires au fonctionnement des routes à vocation départementale à l'exclusion de tout autre espace. Il comprend donc les chaussées, les ouvrages, les fossés, les bassins de rétentions, les aires de repos...

Par contre, il ne doit pas englober de portions de routes déviées ou des soldes de parcelles.

L'usage du domaine public routier est la circulation générale des véhicules et piétons. Les accès pour la desserte des parcelles urbanisées constituent un usage privatif qui ne pourra être toléré qu'en fonction de la vocation et du type de route sous réserve du respect des règles de sécurité.

La desserte des parcelles relève de la vocation des réseaux routiers. L'utilisation du domaine public pour implanter les réseaux des services publics de l'eau de l'assainissement des énergies ou des transmissions ne peut être autorisée que sous réserve qu'elle ne crée pas de problème de sécurité, n'induisse pas le surcoût de gestion d'exploitation ou d'entretien à la collectivité départementale et qu'elle soit respectueuse de l'environnement.

Cet axe thématique comprend deux objectifs permanents :

- ajuster le domaine public à sa fonction
- maîtriser les usages du domaine public

Les quatre actions relatives au périmètre et à l'usage du domaine public déclinent les orientations :

- assurer la sécurité sur les routes
- garantir la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses

Action 1

Ajuster les limites du domaine public à son réel besoin

Objectifs

Recentrer le contenu du domaine public routier départemental sur l'espace strictement nécessaire.

Moyens

- retrancher du domaine public les terrains hors alignement et n'ayant pas d'utilité au fonctionnement de la route
- céder aux riverains, aux communes et aux tiers les parcelles retranchées du domaine public
- recenser des aires d'arrêt et délaissés et les classer selon leur intérêt : intérêt départemental, intérêt local, absence de vocation à être une aire de repos
- retrancher du domaine public les aires n'ayant pas vocation à l'être et les céder aux riverains, communes, tiers ou les fermer

- transférer aux communes les aires d'arrêt à vocation locale
- transférer les sections de routes non nécessaires au maillage du réseau routier départemental

Pilotage

Direction adjointe aménagement des routes (opérations d'aménagement), direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Action constante mise en œuvre lors d'opportunités.

Suivi

Nombre de cessions de parcelles
Nombre de transferts de routes



Action 2

Réviser les limitations de gabarit

Objectifs

Mettre en adéquation les capacités de l'infrastructure et la réglementation de circulation.
Rationaliser la gestion des dérogations de tonnage.

Moyens

- redéfinir les limitations de hauteur et de tonnage
- mettre en place la réglementation, arrêtés de circulation, panneaux de limitation

Pilotage

Service ouvrage d'art, service exploitation de la route.

Calendrier

Document sur les limitations 2011,
Mise en œuvre du document 2012-2014

Suivi

Réalisation du document
Mise en place des panneaux de limitation

Action 3

Rationalisation des accès privés sur la voirie départementale

Objectifs

Assurer la sécurité des routes, la pérennité du patrimoine et conserver la vocation des routes départementales

Moyens

- contenir les autorisations de création ou de modification d'accès privé en particulier sur le réseau ossature
- intervenir lors de l'élaboration des documents d'urbanismes pour que les accès aux zones urbanisées ou à urbaniser soient organisés
- rechercher une solution de regroupement des accès à chaque opportunité

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes, groupements territoriaux

Calendrier

Action constante

Suivi

Nombre d'accès délivrés
Nombre d'améliorations d'accès.

Action 4

Renforcer les obligations et garanties à obtenir des tiers intervenant à l'intérieur du domaine public routier

Objectifs

Assurer la sécurité sur les routes, prévenir les dégradations du domaine public et faire assumer les conséquences de la présence de réseaux dans le domaine public par leurs propriétaires.

Moyens

- réécrire le règlement départemental de voirie pour sa partie autorisation d'occupation
- mettre en cohérence les prescriptions des arrêtés d'occupation du domaine public
- organiser des contrôles des chantiers des tiers

Pilotage

Service exploitation sécurité, groupements territoriaux

Calendrier

Mise en place 2012-2014

Suivi

Production du règlement de voirie
Évolution des arrêtés d'occupation du domaine public
Contrôles effectués



Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE

Définition

Les niveaux de service définissent par domaine au sein de l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des routes départementales le niveau objectif attendu du résultat de l'activité.

A ces niveaux de service correspondent des dossiers d'organisation et/ou des plans d'intervention guidant la mise en œuvre des tâches à effectuer.

Ces niveaux de service ont une conséquence directe sur les moyens nécessaires pour réaliser les tâches à effectuer.

Les moyens humains de réalisation des tâches sont de trois ordres :

- les moyens humains permanents du Conseil général
- les moyens humains temporaires du Conseil général en renfort dans le cadre de contrats à durée déterminée
- les moyens humains des entreprises

Les moyens humains du Conseil général, qu'ils soient permanents ou temporaires, nécessitent une logistique dont l'élément parc de matériels engins et véhicules est déterminant. Ce parc indispensable pour certaines tâches -peu ou pas externalisables-, telle la viabilité hivernale en Ardèche, doit être utilisé de façon optimale dans un objectif de maîtrise des coûts. Il doit donc assurer en général une pluri-activité.

Dans chaque domaine des objectifs permanents et des niveaux de service sont définis. Les actions énoncées déclinent les orientations retenues pour le schéma directeur d'exploitation d'entretien et de réhabilitation des routes départementales.

Huit domaines sont répertoriés :

- l'exploitation - interventions générales
- la viabilité hivernale
- les chaussées
- les ouvrages d'art
- le réseau hydraulique
- les équipements de sécurité
- la végétation sur les accotements et les talus
- les dépendances

Pour certains domaines, les actions de l'axe niveau de service sont étroitement liées à celles d'axes thématiques transversaux. Ces actions, soit mettent en application celles des axes thématiques transversaux, soit alimentent ces dernières.





Ce domaine recouvre la connaissance des trafics, la surveillance du réseau, l'organisation permettant d'effectuer les interventions aléatoires, le nettoyage des chaussées.

Le besoin de connaissance des trafics concerne principalement les routes fortement circulées. Sur ces routes un comptage permanent est nécessaire pour avoir une vision et une compréhension des évolutions du trafic permettant d'anticiper sur les aménagements éventuels mais aussi sur la stratégie d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation. Ces routes couvrent une partie du réseau ossature. La répartition des comptages permanents doit toutefois permettre d'avoir une vision globale des trafics sans zone blanche. Pour le reste du réseau des comptages ponctuels réguliers suffisent au besoin de suivi des trafics.

Compte tenu des niveaux de trafic, du type de routes et des parcours réguliers réalisés par les personnels en fonction dans les entités territoriales, une visite systématique périodique de chaque itinéraire constitue une réponse adaptée au besoin de surveillance du réseau.

Le nombre d'interventions aléatoires permet durant les horaires de travail d'intégrer ces sollicitations prioritaires dans l'organisation générale du travail des centres routiers.

Hors heures de travail, en période estivale, le nombre limité d'interventions est gérable par un dispositif léger d'équipages de deux opérateurs répartis sur le territoire. En période hivernale le volume d'interventions conduit à ce que chaque centre dispose d'au moins un équipage de deux opérateurs.

En cas de phénomène météorologique annoncé une organisation intermédiaire peut s'avérer nécessaire.

Le besoin de nettoyage de chaussées, hors intervention aléatoire ou de viabilité hivernale, est constitué principalement par l'évacuation de débris laissés par les épisodes orageux et la propreté des sur-largeurs cyclables.

Les tâches relatives à ces domaines sont réalisées par des moyens humains permanents pour leur très grande majorité.

Elles relèvent du cœur de mission des gestionnaires de voirie. Le nettoyage de chaussée et certaines interventions aléatoires nécessitent régulièrement l'usage de tracto-pelles ou de matériels équivalents ainsi que de balais mécaniques.

DOMAINE DE L'EXPLOITATION interventions générales

Objectifs constants

Ils portent sur la mise en œuvre des documents suivant :

- dossier d'organisation des comptages routiers
- dossier d'organisation de la surveillance des routes
- dossier d'organisation de la veille qualifiée
- plans de balayage et d'aspiration des sur-largeurs cyclables

Niveaux de service :

- publier chaque année la carte de comptages routiers
- patrouiller une fois par mois calendaire chacune des routes départementales
- intervenir sur un événement isolé en veille qualifié dans les 2 heures suivant l'alerte, hors zone de montagne
- réaliser trois nettoyages annuels des surlargeurs cyclables en fin d'hiver, en fin de printemps et en fin d'été

Déclinaison des orientations :

- assurer la sécurité sur les routes
- organiser la connaissance du patrimoine
- intégrer l'objectif de développement durable
- maîtriser les dépenses

Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE

Action 1

Rédiger le dossier d'organisation des comptages routiers

Objectifs

Avoir le document de référence explicitant l'organisation de l'activité

Moyens

Définir l'organisation des comptages nécessaires à la production de la carte annuelle du trafic routier et à la connaissance du trafic et de ces évolutions

Pilotage

Service entretien exploitation

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2012

Suivi

Réalisation du dossier

Action 2

Remise à niveau du matériel de comptage

Objectifs

Avoir un maillage de comptages suffisant, avec un matériel performant et économe en énergie, et disposer d'un logiciel d'exploitation fiable.

Moyens

- compléter le parc des compteurs permanents
- moderniser le parc des compteurs permanents en remplaçant les appareils actuels par les appareils alimentés par l'énergie solaire
- renouveler les compteurs temporaires à tubes par des appareils à boucle magnétique
- acquérir le nouveau logiciel d'exploitation des relevés

Pilotage

Service exploitation sécurité, direction adjointe systèmes de l'information

Calendrier

Achat logiciel en 2011 pour mise en place au 01/01/2012
Complément et modernisation du parc de compteurs : 2011 et années suivantes

Suivi

Mise en place du logiciel

Nombre de stations alimentées par énergie solaire

Nombre de compteurs temporaires à tranche magnétique

Action 3

Élaborer le dossier d'organisation de la surveillance des routes

Objectifs

Disposer du cadre de l'intervention des personnels sur le territoire pour cette tâche

Moyens

- définir les principes de la surveillance du réseau
- réaliser les plans de surveillance du réseau

Pilotage

Service exploitation sécurité, groupements territoriaux

Calendrier

Dossier d'organisation de la surveillance de réseau 2012
Plans de surveillance du réseau 2012

Suivi

Mise en place des dossiers et plans.



Action 4

Rédiger le dossier d'organisation de la veille qualifiée

Objectifs

Disposer du cadre de l'intervention des personnels sur le territoire pour cette tâche

Moyens

- fixer les moyens nécessaires et leur répartition sur le territoire
- donner le cadre d'intervention

Pilotage

Service exploitation sécurité

Partenaires : Groupements territoriaux.

Calendrier

Réalisation 2014 (l'impact de l'équipement du tunnel est susceptible d'influer sur le dossier)

Suivi

Mise en place du dossier.

Action 5

Élaborer les plans de balayage ou d'aspiration des surlargeurs cyclables

Objectifs

Disposer du cadre de l'intervention pour cette tâche

Moyens

Définir les itinéraires à traiter et l'organisation mise en place pour atteindre le niveau de service

Pilotage

Groupements territoriaux, service entretien routier laboratoire

Calendrier

Réalisation 2013

Suivi

Mise en place du dossier



© 0607



DOMAINE DE LA VIABILITÉ HIVERNALE

Ce domaine recouvre le déneigement du réseau routier, son déverglaçage ou le traitement du verglas avec des abrasifs.

Les actions de viabilité hivernale sont essentielles à la continuité de la vie économique du département et à la vie quotidienne des Ardéchois. Ces actions sont adaptées aux fonctions des routes et aux pratiques des usagers. Les usagers de la montagne et du plateau ardéchois ont des véhicules mieux équipés pour l'hiver et sont plus accoutumés à la conduite dans des conditions hivernales que leur homologue du piedmont et de la plaine.

La survenue régulière d'épisodes neigeux, jusqu'en plaine et la formation d'importantes congères sur le plateau, nécessitent des moyens très lourds pour répondre aux besoins.

Dans un contexte d'absence de lieu de tourisme hivernal à haut chiffre d'affaire et de grande variabilité de rigueur des hivers, les tâches relatives à ce domaine doivent être réalisées par les moyens du Conseil général :

- moyens humains tant internes permanents (centres routiers de la direction des routes départementales et pôle prestations et routes dépendances de la direction support aux services et aux patrimoines), que temporaires (emplois en contrat à durée déterminée).
- moyens matériels : unités de traitement camions avec lames ou étraves et saieuses et ailerons le cas échéant, unités de déneigement camions avec lames ou étraves et ailerons le cas échéant ou pousseurs avec étraves et ailerons, fraises à neige ou turbines à neige.

Cette tâche dimensionne un important parc de camions dont l'emploi complémentaire pour des activités hors période hivernale est important. Seules des coopérations avec des communes, des communautés de communes ou des syndicats peuvent être recherchées pour optimiser les moyens publics.

Action 1

Réviser le dossier d'organisation de viabilité hivernale de 2000

Objectifs

Mettre à jour le document de référence en intégrant les évolutions des besoins et des contraintes

Moyens

- définir la carte des zones plaine et montagne
- déterminer les réseaux NP1, NP2, NP3, NM1, NM2, NM3, VP1, VP2, VP3, VM1, VM2, VM3
- expliciter les conditions de circulation
- rappeler le cadre des organisations de travail

- encadrer l'organisation du dispositif de surveillance et d'intervention hors heures ouvrées

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Mise en place 2012-2013

Suivi

Réalisation du dossier



Action 2

Réviser les plans d'exploitation de la viabilité hivernale

Objectifs

Intégrer dans les plans d'exploitation de la viabilité hivernale les évolutions du dossier d'organisation de la viabilité hivernale.

Moyens

- expliciter l'organisation des moyens humains
- arrêter les circuits de patrouille
- définir les circuits des véhicules
- déterminer le suivi des interventions

Pilotage

Groupements territoriaux, service exploitation sécurité

Calendrier

Mise en œuvre en 2013-2014

Suivi

Réalisation des plans

Action 3

Optimiser l'emploi du sel

Objectifs

Limiter l'impact du traitement du verglas sur l'environnement eau - faune - flore

Moyens

- développer l'usage de la bouillie de sel
- développer l'usage de la pouzzolane

Pilotage

Groupements territoriaux, service exploitation sécurité, service entretien routier laboratoire

Calendrier

Action constante

Suivi

- évolution de la consommation de sel
- évolution croisée des consommations de pouzzolane et de sel

Objectifs constants

Ils portent sur la mise en œuvre du dossier d'organisation de la viabilité hivernale et des plans d'exploitation de la viabilité hivernale qui le déclinent.

Niveaux de service :

- répartir le réseau routier en deux zones : zone plaine, zone montagne
- classer le réseau de la zone plaine en trois niveaux pour le traitement de la neige NP1, NP2, NP3 et pour le traitement verglas VP1, VP2, VP3
- classer le réseau de la zone montagne en trois niveaux pour le traitement de la neige NM1, NM2 et NM3 et pour le traitement du verglas VM1, VM2 et VM3
- plages horaires d'intervention en déneigement :
NP1 - 5h00-21h00
NP2 - 5h00-19h00
NP3 - 7h00-19h00
NM1 - 5h00-19h30
NM2 - 7h00-19h00
NM3 - en fonction du déneigement sur les réseaux NM1 et NM2
- privilégier un itinéraire d'accès par commune
- traitement du verglas
VP1 pour 8h00
VP2 pour 8h30
VP3 intervention sur les points sensibles connus hors verglas généralisé
VM1 pour 8h30
VM2 intervention sur les points sensibles connus hors verglas généralisé
VM3 pas de traitement à priori

Déclinaison des orientations :

- intégrer l'objectif de développement durable
- assurer la sécurité sur les routes
- assurer la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses
- assurer une desserte des pôles d'activité des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales



DOMAINE DES CHAUSSÉES

Ce domaine recouvre la réfection des couches de roulement ainsi que les interventions ponctuelles de réparation ou visant à prolonger la durée de vie de la couche de roulement.

La chaussée a deux fonctions principales :

- assurer une étanchéité protégeant son support d'un affaiblissement consécutif à la présence d'eau ; de très nombreuses routes ne disposent pas de structure de chaussée suffisante
- permettre par son uni et son adhérence une liaison pneu/route cohérente avec les caractéristiques de l'itinéraire

Les couches de roulement des routes départementales couvrent 2 143 ha. La situation du réseau routier en zone de pente sur des terrains de faible stabilité, conjuguée à la faiblesse de structure des chaussées sur plus de 3/4 du linéaire engendrent des évolutions rapides de la qualité de la couche de roulement.

Le faible trafic entraîne par contre une usure très lente du revêtement. Toutefois les trafics occasionnels, liés par exemple à l'activité sylvicole, peuvent rapidement faire évoluer une chaussée.

Les techniques de réalisation de couche de roulement ont un impact environnemental fort car elles mettent en œuvre des ressources minérales (granulats) et des ressources fossiles (énergie et liants).

La recherche de l'utilisation des techniques les moins consommatrices - enduits, enrobés coulés à froid, enrobés basse température- est à développer chaque fois que les caractéristiques du chantier le permettent.

Les interventions semi-préventives (emplois partiels) prolongeant la vie de la couche de roulement offrent un bilan environnemental intéressant. Les tâches relatives à ce domaine sont partagées entre une réalisation en interne et une réalisation par l'entreprise.

Les agents des centres routiers de la direction des routes départementales réalisent des interventions localisées de colmatage en enrobés tièdes et, en faible quantité, des réparations ponctuelles de chaussées.

Le pôle prestations routes et dépendances de la direction support aux services et aux patrimoines réalise des emplois partiels avec un matériel performant le répandeur mixte automatique. Il réalise les enduits superficiels avec un atelier complet performant en cours de renouvellement. Il effectue des travaux de reprofilage avec le finisseur d'intervention rapide.

La technique des enduits superficiels est complexe et pointue. Les personnels entrant dans l'organisation de sa mise en œuvre depuis la définition du type d'enduit jusqu'à la réalisation en passant par sa formulation ont une grande maîtrise de cette technique.

L'entreprise réalise les travaux en enrobés à chaud et en enrobés coulés à froid.

Les personnels et camions pour constituer l'atelier de mise en œuvre des enduits proviennent pour leur majorité de ceux intervenants pour assurer la viabilité hivernale.



Action 1

Posséder un outil de gestion de chaussée

Objectifs

- disposer d'une banque de données sur les chaussées pour faciliter la programmation des travaux
- dé-fragiliser le système actuel qui repose sur la connaissance du réseau routier par deux ou trois techniciens et sur des listes des réalisations effectuées, établies à l'initiative d'un technicien

Moyens

- relever le réseau : linéaire et surface de chaussées
- relever les types de revêtement par route

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

- relevé des linéaires et des surfaces : 2011
- relevé des revêtements : 2012 (action conditionnée par l'acquisition d'un logiciel banque de données routières)

Suivi :

Réalisation des relevés.

Action 2

Programmer le principe de type de couche de roulement à réaliser

Objectifs

Améliorer la lisibilité des futurs travaux

Moyens

Réaliser un document d'orientation indiquant les futurs types de couches de roulement

Pilotage

Service entretien routier laboratoire

Calendrier

Rédaction du document en 2014

Suivi

Réalisation du document

Objectifs constants

- connaître l'état du patrimoine
- empêcher la dégradation des structures ou supports de chaussée

Niveaux de service :

- reconstruire les couches de roulement à échéance maximum de 8 ans pour les enrobés coulés à froid, 15 ans pour les enrobés et 18 ans pour les enduits qui se situent principalement sur le réseau faiblement circulé
- réserver la technique des enrobés au réseau supportant un trafic supérieur à 2 500 véhicules en moyenne journalière annuelle
- réaliser systématiquement une visite préalable à la programmation des travaux d'enduits et d'enrobés coulés à froid

Déclinaison des orientations :

- organiser la connaissance du patrimoine,
- intégrer l'objectif de développement durable,
- assurer la sécurité sur les routes,
- garantir la pérennité du patrimoine,
- maîtriser les dépenses,
- assurer une desserte des pôles d'activité, des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales.

Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE

DOMAINE DES OUVRAGES D'ART

Objectifs constants

- mettre en œuvre le dossier d'organisation de surveillance des ouvrages
- renseigner l'outil de suivi des ouvrages
- programmer l'entretien et l'exploitation sur la base des résultats de la surveillance du patrimoine

Niveaux de service pour ce domaine :

- visiter tous les 6 ans les ponts maçonnés classés en bon état et tous les 3 ans les autres
- visiter tous les 3 ans les ponts non courants
- réaliser une inspection détaillée des grands ouvrages tous les 6 ans ou tous les 9 ans en fonction de leurs caractéristiques
- visiter les fondations immergées tous les 6 ans
- surveiller les murs à partir de critères d'alerte
- surveiller les tunnels
- réaliser un plan d'intervention par type de réseau pour les parapets

Déclinaison des orientations :

- organiser la connaissance du patrimoine
- assurer la sécurité sur les routes
- garantir la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses
- assurer une desserte du pôle d'activité des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales

Ce domaine recouvre la connaissance des ouvrages d'art. (murs, ponts, tunnels) leur surveillance et tous les travaux d'entretien et de réhabilitation. Les parapets, quoique n'étant pas classés dans les ouvrages d'art, sont souvent des éléments d'ouvrages, de plus en maçonnerie identique à celle des murs traditionnels. Ils sont donc inclus dans ce domaine.

Ce patrimoine de quelques 2,5 milliards d'euros, 2 250 ponts, 8 850 murs et 7 tunnels, est à fort enjeu tant sur le plan de la pérennité des liaisons routières que sur le plan des conséquences financières de sa dégradation prématurée. L'important linéaire de parapets dont la qualité est très altérée, constitue un élément de sécurité tout particulièrement en période hivernale.

La connaissance fine du patrimoine et son suivi rigoureux constituent la clé de voûte de l'optimisation de l'emploi des moyens dévolus aux ouvrages d'art et aux parapets.

Ce patrimoine d'un volume exceptionnel pour une collectivité départementale est largement constitué d'ouvrages en maçonnerie traditionnelle. Les ponts classés en ouvrages non courants sont également nombreux pour franchir le Rhône où d'importantes rivières l'Eyrieux, l'Ardèche, le Doux, la Deume ou la Loire...

Pour les ponts mitoyens avec les départements voisins des conventions ont été conclues entre Conseils généraux pour attribuer, par pont, à l'un des deux Départements le suivi de l'ouvrage et son entretien courant.

Le tunnel du Roux (3 325 mètres) est le plus long tunnel à la charge d'un Département.

Les tâches relatives à ce domaine sont réalisées par des moyens humains internes permanents pour la partie connaissance et surveillance, à l'exception de celles faisant appel à de hautes technicités telles les visites subaquatiques de piles de pont.

Les travaux d'entretien et de réhabilitation sont réalisés par l'entreprise à l'exception de petites réparations et de certaines dévégétalisations et nettoyages de maçonneries.



© CG07



Action 1

Ajuster la formalisation du dossier d'organisation de la surveillance des ouvrages d'art

Objectifs

Faciliter la compréhension du travail effectué et préciser les pratiques

Moyens

- définir la nature de la surveillance
- définir son organisation
- expliciter sa traçabilité et sa finalité.

Pilotage

Service d'ouvrage d'art

Calendrier

Réalisation 2012

Suivi

Mise à jour du dossier

Action 2

Mettre en place une fiche de suivi par tunnel

Objectifs

Organiser de façon efficiente le suivi des tunnels et homogénéiser le suivi des ouvrages d'art

Moyens

Définir le suivi de chaque tunnel similaire à celui existant pour chaque pont ou pour chaque mur

Pilotage

Service d'ouvrage d'art

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2012

Suivi

Etat des relevés

Action 3

Recenser le patrimoine parapets

Objectifs

Connaître le patrimoine et disposer d'une banque de données des parapets pour faciliter leur gestion.

Moyens

- relever et localiser l'ensemble des parapets
- renseigner les travaux réalisés (actions conditionnées par l'acquisition d'un logiciel banque de données routières)

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes,

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Relevés 2012

Suivi

Etat des relevés

Action 4

Établir un plan intervention par type de réseau pour les parapets

Objectifs

Réhabiliter avec efficience le patrimoine de parapets

Moyens

Définir une stratégie d'intervention et une priorisation des travaux

Pilotage

Service d'ouvrage d'art

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Établissement 2013-2014

Suivi

Cette action nécessite deux préalables : le recensement du patrimoine et l'existence d'un outil banque de données routières

Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE



DOMAINE DU RÉSEAU HYDRAULIQUE

Objectifs constants

- appliquer les plans d'entretien des fossés
- appliquer les plans d'entretien, des buses et aqueducs
- gérer de façon formalisée chaque bassin de rétention

Un premier travail de connaissance et de localisation du patrimoine ainsi qu'une connaissance du fonctionnement de chaque fossé constituent un préalable à l'élaboration de plans. Dans ces conditions dans un premier temps les niveaux de services portent sur la connaissance du patrimoine.

Niveaux de service :

- connaître le patrimoine
- surveiller le fonctionnement du patrimoine

Déclinaison des orientations :

- organiser les connaissances du patrimoine
- garantir la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses

Ce domaine recouvre la connaissance et l'entretien de l'ensemble du système d'assainissement de la chaussée (fossés, aqueducs, buses, ponceaux, bassins de rétention, mais aussi saignées) qui permet aux eaux de pluie et de ruissellement de s'évacuer de la chaussée et de sa plate-forme et, le cas échéant, d'être stockées ou traitées. Le stockage peut concerner des liquides accidentellement déversés sur la chaussée.

Le bon état du réseau hydraulique est essentiel pour assurer la pérennité des chaussées et des ouvrages d'art. Ce réseau complexe est actuellement connu de façon empirique informelle et sans centralisation permettant une gestion globalisée efficiente et transparente.

Chaque fossé, chaque buse constitue à un ouvrage singulier dont la fréquence d'entretien est spécifique.

Les tâches relatives à ce domaine sont réparties, en fonction des disponibilités, des nécessités et des moyens techniques à utiliser, entre une réalisation par des moyens humains internes permanents des centres routiers, par des entreprises ou par des équipes mixtes. Les hydrocurages sont confiés à l'entreprise.

Le curage de fossés constitue un complément d'emploi pour les tracto-pelles utilisés pour l'exploitation (interventions générales) et les camions utilisés pour la viabilité hivernale. L'importance du parc des camions permet de constituer des ateliers de curage de fossé en y adjoignant une pelle louée à l'entreprise, avec ou sans chauffeur.





Action 1

Connaître le patrimoine

Objectifs

Posséder le support préalable à toute définition et mise en œuvre d'une politique d'entretien du réseau hydraulique.

Moyens

- relever et localiser les fossés
- relever et localiser les aqueducs, buses et ponceaux

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Groupements territoriaux

Calendrier

Relevé des fossés : 2011

Relevé des aqueducs, buses et ponceaux : 2015

Action conditionnée par l'acquisition d'un logiciel banque de données routières

Suivi

Réalisation des relevés

Action 2

Amplifier l'intervention sur le réseau hydraulique

Objectifs

Améliorer l'assainissement des chaussées et des plates-formes

Moyens

Augmenter la part des moyens d'entretien consacrés à ce domaine

Pilotage

Service entretien routier laboratoire, groupements territoriaux

Calendrier

Montée en puissance 2012-2016

Suivi

Évolution de la part des moyens d'entretien consacrés à cette activité

Action 3

Rédiger des plans d'entretien des fossés, des aqueducs, fossés et ponceaux

Objectifs

Posséder les documents de référence pour la gestion du patrimoine

Moyens

Définir par fossé, par aqueduc, par buse et par ponceau la fréquence d'intervention

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes, groupements territoriaux

Calendrier

- surveillance et connaissance du réseau 2012-2016
- établissement des plans pour les fossés 2015
- établissement des plans pour les aqueducs, buses et ponceaux 2016

Suivi

Avancement de la réalisation de la démarche



Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE



DOMAINE DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Objectifs constants

- connaître et surveiller les dispositifs de confortement des talus et falaises
- mettre en œuvre le plan de signalisation horizontale
- surveiller l'état de la signalisation verticale

Niveaux de service :

- réaliser tous les deux ans le marquage axial et tous les trois ans les bandes de rives sur le réseau ossature qui a vocation à être marqué en rives sauf exception en montagne
- réaliser tous les deux ans le marquage axial du réseau d'intérêt économique et touristique qui a, sauf exception, vocation à être marqué et tous les trois ans les bandes de rives de certaines routes de ce réseau ayant une fonction économique et une largeur importante,
- réaliser tous les 3 ans les bandes de rives liées à la présence de sur-largeurs cyclable
- contrôler annuellement les dispositifs de retenue
- contrôler annuellement les dispositifs de confortement

Déclinaison des orientations :

- organiser la connaissance du patrimoine
- assurer la sécurité de la route
- maîtriser les dépenses
- assurer la desserte des pôles d'activité, des établissements scolaires et des lieux de vie dans des conditions optimales
- gérer la signalisation direction en s'appuyant sur la base de données déjà existante

Ce domaine recouvre l'entretien et la réhabilitation des dispositifs de retenue -hors ceux sur ouvrages d'art qui sont intégrés dans le domaine ouvrages d'art-, les signalisations horizontales et verticales de police, directionnelles ou touristiques ainsi que les équipements de confortement des talus et falaises.

Le besoin de qualité des dispositifs de retenue et des équipements de confortement des talus et falaises est limité par leur capacité à remplir la fonction de retenue ou de confortement. La qualification de ces équipements est binaire, la vétusté et l'usure n'ayant pas de réelle consistance pour ces objets. Les impacts résultant d'accidents de la circulation pour les premiers et d'évolution des désordres géologiques pour les seconds sont de nature à rendre l'élément d'ouvrage non fonctionnant.

Le besoin pour ces équipements se centre sur leur connaissance et leur surveillance.

La signalisation horizontale constitue un équipement à durée de vie limitée. Elles doit être périodiquement refaite. Le besoin pour cet équipement réside dans la définition et la mise en œuvre d'un plan de signalisation horizontal.

Les signalisations verticales engendrent un besoin de renouvellement régulier de moyen terme, sauf accident détruisant un panneau en un ensemble.

Les tâches relatives à ce domaine sont réalisées par :

- les moyens humains du pôle prestations route et dépendances de la direction support aux services et aux patrimoines pour la quasi-totalité des dispositifs de retenue métalliques ou mixtes bois / métal
- l'entreprise pour les dispositifs de retenue en béton
- l'entreprise pour la quasi-totalité des dispositifs de confortement
- les moyens humains de pôle prestations routes et dépendances pour les signalisations horizontales (qualification ISO)
- par les moyens humains de la direction des routes départementales pour la signalisation verticale

Action 1

Connaître le patrimoine des dispositifs de retenue

Objectifs

Disposer d'une banque de données pour gérer avec efficacité ces équipements

Moyens

Relever et localiser les dispositifs de retenue,

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Groupements territoriaux



Calendrier

Réalisation 2013

Suivi

Réalisation du recensement

Action 2

Connaître le patrimoine des dispositifs de confortement

Objectifs

Disposer d'une banque de données pour gérer avec efficacité ces équipements

Moyens

Relever et localiser les dispositifs de confortement

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2013

Suivi

Réalisation du recensement

Action 3

Réactualiser le plan de signalisation horizontal

Objectifs

Disposer d'un dossier de gestion de référence correspondant au besoin actuel

Moyens

- définir les marquages
- organiser la réalisation des marquages

Pilotage

Service exploitation sécurité

Calendrier

Réalisation 2012-2013

Suivi

Réalisation du plan

Action 4

Connaître le parc panneaux de police

Objectifs

Disposer d'une banque de données pour gérer efficacement la qualité et le parc de panneaux de police

Moyens

Relever et localiser tous les panneaux de police,

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2014

Suivi

Réalisation du recensement

Action 5

Organiser la surveillance des signalisations verticales

Objectifs

Mettre en place un document de référence pour les signalisations verticales

Moyens

Réaliser les plans de surveillance

Pilotage

Groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2015

Suivi :

Réalisation des plans

Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE



DOMAINE DE LA VÉGÉTATION SUR LES ACCOTEMENTS ET LES TALUS

Objectifs constants

- mettre en œuvre les plans de fauchage pour dégager la visibilité des bords de chaussée
- mettre en œuvre les plans de débroussaillage pour empêcher le développement d'une végétation envahissante
- lutter contre l'ambrosie
- maintenir les arbres en bon état sanitaire et laisser libre les gabarits routiers

Niveaux de service :

- réaliser un fauchage de sécurité en passe tardive, (hauteur d'herbe de 50 cm), sur 1 mètre de largeur avec une hauteur de coupe de 12 cm
- effectuer cette passe de sécurité en cinq semaines sur chaque partie de réseau homogène ne disposant pas d'accotements revêtus d'au moins 80 cm de largeur. Les parties de réseaux homogènes sont classées en zone plaine, montagne et piedmont, avec une différence entre le sud et le nord du département
- réaliser un deuxième fauchage tardif avec une hauteur de coupe de 12 cm pour lutter contre les herbes invasives et/ou allergisantes. Ce second fauchage est réalisé sur une largeur de 2 mètres, le fossé étant traité si le débroussaillage n'est pas programmé dans l'année
- débroussailler, hors montagne et plateau ardéchois, tous les deux ans, sauf sur des points singuliers et en forêt, sur environ 3 mètres et jusqu'au fossé inclus si le fossé existe

Déclinaison des orientations :

- intégrer l'objectif de développement durable
- assurer la sécurité sur les routes
- assurer la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses

Ce domaine recouvre le traitement de la végétation sur les accotements, dans les fossés et sur les talus ainsi que les plantations dans l'emprise routière.

Le besoin de traitement de la végétation est lié à la préservation de la sécurité. Les usagers et à la pérennité des chaussées, des ouvrages d'art et du réseau hydraulique, à l'exclusion de toute considération esthétique subjective.

Il est donc nécessaire et suffisant que le fauchage permette une bonne visibilité des rives de chaussée, et que le débroussaillage préserve d'une végétation envahissante.

En complément des interventions spécifiques sont à réaliser en forêt pour limiter les risques d'incendie et sur les espaces colonisés par l'ambrosie.

Le traitement des arbres doit viser à maintenir le gabarit routier et à éliminer les branches risquant de chuter.

La végétation sur les murs et les ponts est traitée dans le cadre du domaine ouvrages d'art.

Les tâches de ce domaine sont réalisées par les moyens humains permanents des centres de la direction des routes départementales à l'exception de celles concernant les arbres, confiées à l'entreprise.

Le fauchage et le débroussaillage sont deux activités complémentaires d'utilisation des tracteurs-épareuses. La configuration des routes ardéchoises et de leurs accotements permettaient rarement l'utilisation de roto-faucheuses.

Le fauchage et le débroussaillage doivent être maîtrisés car ils ont un bilan carbone très négatif et ont un impact fort sur l'écosystème.

Action 1

Recenser le patrimoine à traiter

Objectifs

Connaître le linéaire d'intervention

Moyens

Relever et localiser les accotements enherbés et les talus à débroussailler

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes, groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2011

Suivi

État des relevés



Action 2

Élaborer les plans de fauchage

Objectifs

Avoir le document de référence pour la gestion des accotements

Moyens

- définir l'organisation du fauchage de sécurité,
- définir l'organisation du fauchage deuxième passage

Pilotage

Groupements territoriaux

Calendrier

Action récurrente à partir de 2012

Suivi

Réalisation et mise en œuvre des plans

Action 3

Élaborer des plans de débroussaillage

Objectifs

Avoir le document de référence pour la gestion des talus

Moyens

Définir l'organisation du débroussaillage

Pilotage

Groupements territoriaux

Calendrier

Action récurrente à partir de 2013

Suivi

Réalisation et mise en œuvre des plans

Action 4

Recenser le patrimoine d'arbres

Objectifs

Disposer d'une banque de données des arbres pour programmer leur gestion

Moyens

Relever et localiser tous les arbres du domaine public routier

Pilotage

Direction adjointe entretien exploitation des routes

Partenaire : Chargé de mission paysage de la direction des routes départementales

Calendrier

Réalisation 2016

Suivi

État des relevés

Action 5

Établir un plan de gestion des arbres

Objectifs

Disposer d'un document de référence pour gérer les arbres du domaine public routier

Moyens

Organiser la gestion des arbres

Pilotage

Chargé de mission paysage de la direction des routes départementales, service entretien routier laboratoire

Partenaires : Groupements territoriaux

Calendrier

Réalisation 2017

Suivi

Réalisation du plan



Axe d'actions transversales

LES NIVEAUX DE SERVICE



DOMAINE DES DÉPENDANCES

Déclinaison des orientations :

- intégrer l'objectif de développement durable
- assurer la pérennité du patrimoine
- maîtriser les dépenses

Ce domaine recouvre la gestion de ce qui est dans le domaine public routier à l'exclusion des chaussées, des ouvrages d'art du réseau hydraulique, des accotements enherbés et des talus.

Ce domaine comprend donc principalement les aires d'arrêt, les délaissés routiers.

La vocation de ces éléments à faire partie du domaine public, traitée dans la partie « le périmètre et l'usage du domaine public », n'est pas évoquée dans cette partie.

L'entretien des aires d'arrêt doit répondre à la qualité du cadre d'accueil des usagers qui les utilisent. Il doit permettre d'avoir des aires d'arrêt propres avec une végétation naturelle mais contenue.

Les délaissés routiers doivent se confondre dans le paysage.

Le cycle naturel de végétation doit se dérouler sans intervention humaine. Seule la végétation invasive doit être contenue.

Les tâches de ce domaine sont réalisées principalement par les moyens humains permanents des centres routiers de la direction des routes départementales.

Elles ne font toutefois pas partie du cœur de métier de ces personnels. La pertinence des équipes des collectivités communales ou inter communales pour réaliser l'entretien des aires d'arrêt est plus grande que celle des équipes de la direction de routes départementales.

Action 1

Optimiser l'entretien des aires d'arrêt

Objectifs

Réaliser l'entretien des aires d'arrêt en adéquation avec leur fonction et par l'intervenant le plus pertinent

Moyens

- définir le traitement des aires à vocation départementale
- conventionner la gestion des aires à vocation locales avec la collectivité de proximité intéressée
- conventionner la gestion des aires à vocation départementale si les opportunités se présentent.

Pilotage

Groupements territoriaux

Calendrier

Action constante à partir de 2013

Suivi

État de signalisation de l'entretien des aires d'arrêt

Action 2

Restaurer les délaissés routiers

Objectifs

Rendre aux délaissés un aspect naturel et délimiter visiblement le domaine public routier

Moyens

- supprimer tout élément routier de ces délaissés
- revégétaliser les surfaces

Pilotage

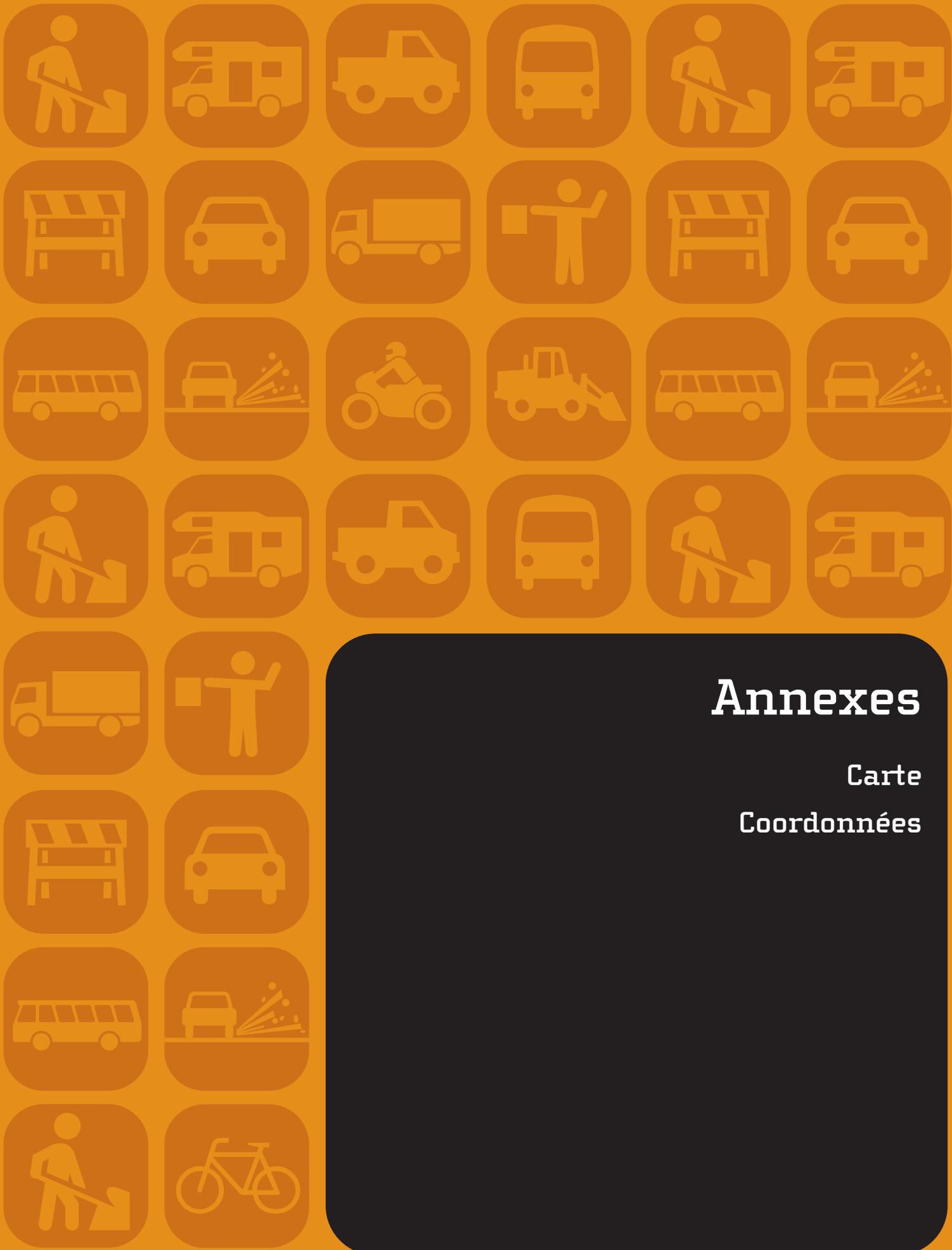
Groupements territoriaux

Calendrier

Action constante à partir de 2013

Suivi

Nombre de délaissés traités



Annexes

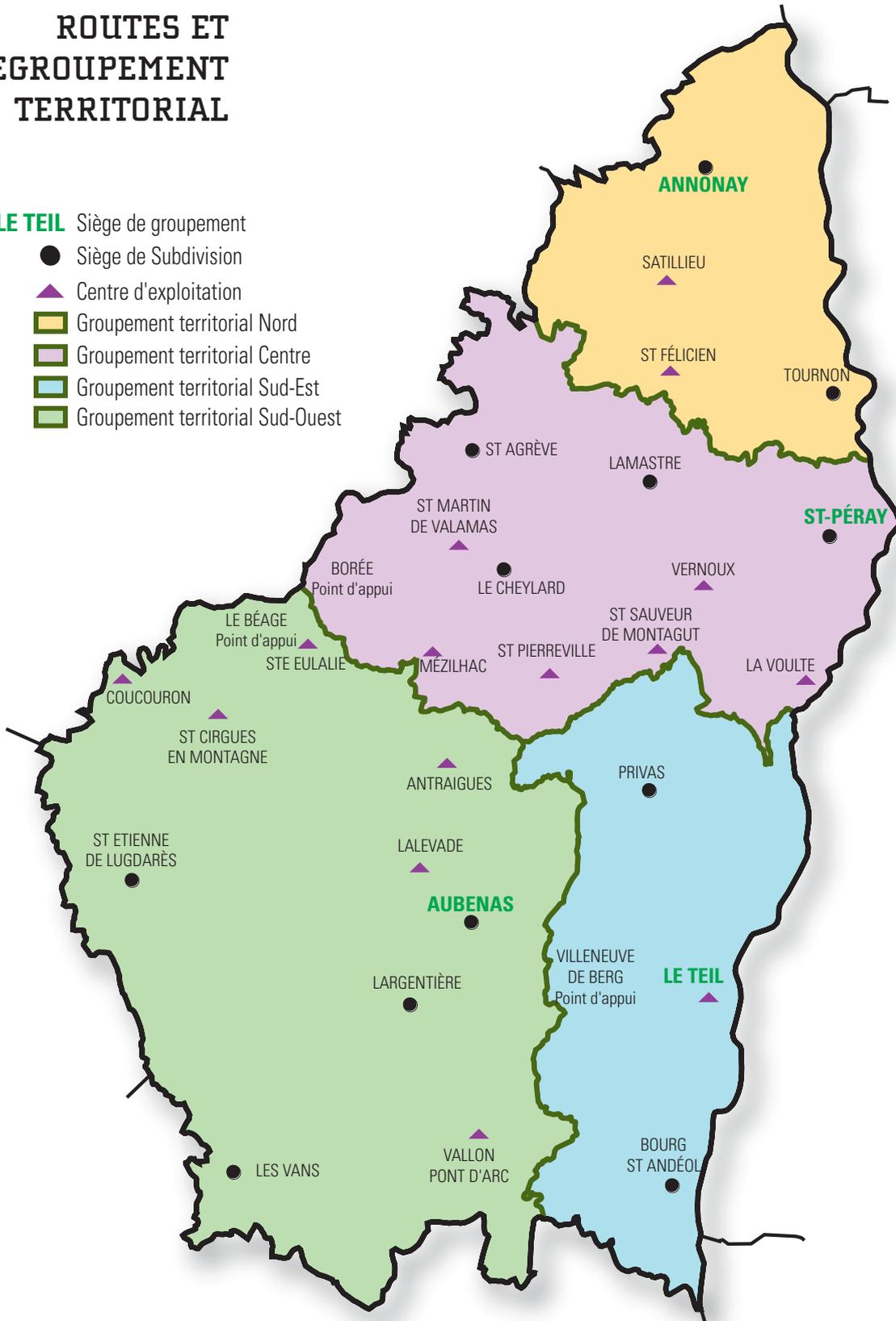
Carte

Coordonnées



ROUTES ET REGROUPEMENT TERRITORIAL

- LE TEIL** Siège de groupement
- Siège de Subdivision
- ▲ Centre d'exploitation
- Groupement territorial Nord
- Groupement territorial Centre
- Groupement territorial Sud-Est
- Groupement territorial Sud-Ouest





COORDONNÉES

Direction des routes départementales

tél. 04 75 66 98 42 / 98 44

Groupement territorial nord

04 75 69 00 50

Groupement territorial centre

04 75 81 80 20

Groupement territorial sud-est

04 75 49 19 40

Groupement territorial sud-ouest

04 75 35 84 10

État des routes en Ardèche

 **N°Cristal** 09 69 39 07 07

APPEL NON SURTAXE



ardèche

LE CONSEIL GÉNÉRAL

Hôtel du Département - Quartier La Chaumette
BP 737 - 07007 Privas cedex - Tél : 04 75 66 77 07



www.ardeche.fr