

Service instructeur

Direction des Routes et des Transports
Service Administration et Finances

Service consulté

3^{ème} **Commission**

N° CG-2010-4-3-6

AMENAGEMENT DE SECURITE EN TRAVERSE D'AGGLOMERATION

NOUVELLE POLITIQUE DEPARTEMENTALE

Résumé : *Le présent rapport a pour objet, d'une part d'approuver la nouvelle politique départementale en matière d'aménagement de sécurité en traversée d'agglomération et d'autre part, de définir la gestion des dossiers dans la période de transition d'ici le mois d'août 2011.*

Le programme des aménagements de Sécurité en Traversée d'Agglomération (STA) est issu d'une politique initiée au début des années 1990.

Depuis l'année 2000, au regard de l'importance des dossiers présentés et des ressources techniques mobilisables, le Département désigne les Communes, voire les groupements de Communes, comme maître d'ouvrage pour l'aménagement des routes départementales (RD) en traversée d'agglomération, selon les règles ci-après :

- La Commune réalise une étude de sécurité avec des propositions d'aménagement portant sur toute la traversée,
- La Direction des Routes et des Transports approuve les projets,
- Une subvention est accordée pour les travaux de la compétence de la Commune selon le Guide des Aides, et le Département affecte, sur le programme A132 « calibrage », la part des travaux de calibrage de la RD qui relèvent de sa seule responsabilité,
- Une convention de co-maîtrise d'ouvrage est signée entre les parties,
- Réalisation des travaux, remboursement à la Commune de la part départementale et versement de la subvention.

Cette politique a permis d'améliorer la sécurité des traversées aménagées mais a également servi de support pour l'embellissement des villages et de levier pour générer une activité forte dans les travaux publics contribuant ainsi à la prospérité du Haut-Rhin.

Toutefois, ce mode d'organisation pose aujourd'hui de réelles difficultés. En effet, cette politique volontariste est coûteuse avec 35,7 M€ de part départementale au titre du calibrage des chaussées et 22,65 M€ de subventions versées entre 2000 et 2010. La procédure actuelle a également privé notre collectivité de la maîtrise du rythme des dépenses, ce qui pose aujourd'hui un problème budgétaire.

Par ailleurs, au moment de la rédaction du présent rapport, nous avons en portefeuille, un ensemble de 75 opérations susceptibles de faire l'objet de nouvelles conventions dans les mois ou années à venir.

Ces dossiers, issus d'un travail collaboratif entre les Communes et le Département, au travers de la Direction des Routes et des Transports (DRT), génèrent une véritable attente et un arrêt brutal de l'ensemble de ces opérations serait difficilement compréhensible par nos partenaires.

C'est pourquoi, afin de donner au Département à l'avenir une meilleure maîtrise des dossiers, sans remettre en cause les fondements de cette politique, il vous est aujourd'hui proposé d'adopter des règles nouvelles.

PROPOSITION D'UNE NOUVELLE POLITIQUE EN STA

La nouvelle politique en matière de STA pourrait s'articuler selon le principe suivant :

- ✓ Dans un premier temps, la Commune réalise une étude de sécurité qui devra être validée par le Département. Cette étape reste incontournable dans la mesure où elle permet d'apprécier le bien fondé de l'opération au regard de la sécurité routière.
- ✓ Dans un second temps, si la Commune décide de donner suite à la réalisation d'un projet d'aménagement de sécurité en traverse d'agglomération, tel que défini dans l'étude de sécurité, elle doit alors s'inscrire dans le processus ci-après :
 - la Commune dépose un dossier avant le 31 août, dans l'année qui précède la réalisation des travaux,
 - Le volume de Crédits de Paiement pour financer les opérations en cours de travaux et une enveloppe d'Autorisations de Programme (AP) pour les projets nouveaux sont fixés dans le cadre du budget primitif,
 - une réunion de la Commission de la Voirie, des Infrastructures Routières et des Transports propose, après un travail d'analyse préparatoire des dossiers par la DRT, la liste des opérations à retenir pour l'année suivante sur la base des critères figurant ci-après,
 - la liste des opérations retenues arrêtée par la Commission Permanente est notifiée aux Communes en décembre, ce qui leur permet de faire réaliser les études de projet et d'inscrire les montants nécessaires dans leur budget de l'année à venir,
 - des conventions de co-maîtrise d'ouvrage et de gestion ultérieure selon le modèle approuvé par délibération n° CP-2010-9-3-10 de la Commission Permanente du 2 juillet 2010 seront signées dès que les projets auront été validés,
 - les dossiers, dont la convention n'a pas été signée avant le 31 août de l'année suivante, sont retirés de la liste des opérations retenues. Ils pourront faire ultérieurement l'objet d'un nouvel examen par les Commissions susvisées.

Composition du dossier

Pour éviter aux communes de réaliser un volume d'études préalables trop important, le contenu du dossier ne doit pas être trop lourd. Il doit néanmoins comporter les éléments essentiels qui permettent d'apprécier le niveau d'engagement financier du Département, à savoir :

- Etude de sécurité approuvée par le Département, qui justifie le bien fondé de l'opération,
- Etude préliminaire globale des aménagements proposés dans la traverse de l'agglomération (généralement réalisée en même temps que l'étude de sécurité),
- Localisation de la tranche de l'année N+1,
- Etude de la structure de la RD et propositions éventuelles de renforcement,
- Estimation du coût du renforcement de la RD,
- Engagement de la Commune à ne pas ouvrir la chaussée dans les 4 années qui suivront les travaux de calibrage.

Il est rappelé que les études de sécurité sont subventionnées par le Département qui prend également en charge les frais d'auscultation des chaussées.

La sélection des dossiers

Le choix des dossiers pourra se fonder sur les critères d'appréciation suivants :

- Sécurité routière (prise en compte de l'accidentologie connue, du gain de sécurité lié à l'aménagement projeté, etc.),
- Niveau de trafic, notamment des poids lourds,
- Répartition des dossiers en fonction des territoires de vie,
- Etat actuel de la chaussée. Le temps de retour d'une couche de roulement sur une RD est de 8 ans minimum. Néanmoins, une participation progressive du Département au calibrage est proposée pour la période située entre 8 et 12 ans, selon les taux suivants : 9 ans : 25 % / 10 ans : 50 % / 11 ans : 75 %. Par ailleurs, il sera tenu compte de la réalisation par la Commune de la coordination concernant l'enfouissement des réseaux,
- Antériorité de l'opération (poursuite d'un programme pluriannuel d'aménagement global d'une traverse d'agglomération),
- Travaux conditionnant un déclassement de la RD vers le domaine public ou privé communal.

GESTION DES DOSSIERS DANS LA PERIODE DE TRANSITION, D'ICI LE MOIS D'AOUT 2011

Parmi les 75 dossiers évoqués plus haut, certains sont aujourd'hui très avancés en études et donc susceptibles d'aboutir dans les semaines à venir.

Il vous est proposé, après un travail en Commission de la Voirie, des Infrastructures Routières et des Transports, de retenir, lors d'une prochaine Commission Permanente, une première liste d'opérations au titre de l'année 2011 et d'en informer les Communes correspondantes.

Par ailleurs, pour cette même année et à titre dérogatoire, je vous propose, d'organiser une réunion de la Commission de la Voirie, des Infrastructures Routières et des Transports au printemps prochain pour préparer une éventuelle liste d'opérations complémentaires, à arrêter par la Commission Permanente dans la limite des AP disponibles. De cette manière seraient réglés les dossiers qui auraient été oubliés dans la liste susvisée ou qui seraient devenus particulièrement urgents depuis. Ces opérations complémentaires devront s'inscrire dans la limite des AP votées au BP 2011.

Je vous propose, en conséquence, de bien vouloir :

- approuver la nouvelle politique pour les opérations d'aménagement de sécurité en traverse d'agglomération,
- approuver la gestion des dossiers dans la période de transition, d'ici le mois d'août 2011.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with a small flourish at the end.

Charles BUTTNER