Département du Lot

SCHEMA ROUTIER DEPARTEMENTAL

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES ET DE L'AMENAGEMENT

SRD - avril 2017

LE DÉPARTEMENT

La mobilité, clé du développement du territoire et du bien-être des usagers

Permettre le déplacement aisé, en sécurité, et en toute saison, des personnes et des marchandises sur un réseau routier de qualité, voici le défi relevé depuis plus de 10 ans par le Département.

Notre département se caractérise par un niveau d'investissement en matière de voirie bien supérieur à la moyenne des collectivités de sa strate.

Il dispose d'un réseau de qualité, maintenu et amélioré tous les ans par la conduite de grands travaux d'aménagement et la réalisation d'un entretien rigoureux de l'ensemble du patrimoine.

Chaque jour, 300 agents départementaux entretiennent et améliorent les 4 013 km du réseau routier départemental. Quels que soient les évènements susceptibles de perturber le trafic (accidents, intempéries, etc.), les services du Département agissent et réagissent pour garantir la fluidité de la circulation.

L'attention portée à chaque point de ce réseau doit cependant tenir compte de l'importance relative des enjeux en présence : le rôle que joue chaque tronçon, la diversité des usages, les perturbations qui vont pouvoir être rencontrées…

Le niveau de service assuré et donc les moyens engagés vont naturellement devoir être adaptés à la configuration, au trafic, aux vitesses pratiquées.

L'objet de ce schéma est de préciser les objectifs retenus et les actions à mettre en œuvre dans chaque type de situation, en réaffirmant à chaque instant l'attention prioritaire accordée aux enjeux de sécurité.

Il s'adresse en tout premier lieu aux équipes chargées de mettre en œuvre ces actions ; mais aussi aux usagers et élus pour un meilleur partage des objectifs qui fondent cette politique routière.

SOMMAIRE

Partie 1 : Enjeux

➔ **La route dans le projet demain le Lot……4**

➔ **Le réseau routier départemental……..5**
État du patrimoine, trafics, accidentologie

➔ **Les enjeux prioritaires……8**
Sécurité routière, gestion du patrimoine, désenclavement, développement durable

Partie 2 : Axes d'intervention

➔ **Hiérarchisation du réseau routier départemental……11**

➔ **Gestion du domaine public routier……13**

Règlement départemental de voirie
Aménagement des traverses d'agglomération
Limitation des vitesses hors agglo
Principes de priorités à appliquer aux carrefours
Trafic poids lourds

➔ **Exploitation du réseau routier……...……..17**

Surveillance continue : le patrouillage
Viabilité hivernale
Viabilité estivale

➔ **Entretien du patrimoine routier……19**

Etat du patrimoine
Chaussées et couches de roulement
Assainissement
Fauchage et débroussaillage
Améliorations de la visibilité
Sécurité latérale
Falaises
Signalisation
Ouvrages d'art
Conclusion sur l'entretien

➔ **Modernisation du réseau routier……26**

Maîtrise des coûts
Planification des opérations

➔ **Conclusions……27**

Partie 1 : ENJEUX

LA ROUTE DANS LE « PROJET DEMAIN LE LOT »

Compte tenu du rôle joué par les infrastructures routières, sur un territoire rural comme le nôtre, en termes de bien-être des usagers mais aussi d'aménagement et de cohésion du territoire, le projet de mandat a retenu deux priorités d'intervention:

- l'amélioration de la sécurité routière,
- la modernisation des itinéraires les plus circulés pour faciliter les échanges et la mobilité des usagers.

Ces priorités se déclinent de façon évidente dans les actions à mettre en œuvre au quotidien : derrière les travaux d'entretien qui assurent la pérennité du patrimoine routier et les missions d'exploitation qui participent à la sécurité des usagers, viennent les travaux de modernisation imposés par une accidentalité avérée, les déviations permettant d'éviter les traverses dangereuses.

L'importance de ces besoins est telle que sont désormais exclus les travaux visant essentiellement une amélioration des conditions de déplacement en confort et en temps.

L'ambition reste clairement de maintenir un haut niveau de qualité dans le service apporté aux usagers ; avec les contraintes d'économie qui s'imposent ici comme dans toutes les politiques mises en œuvre, une telle ambition implique d'une part d'ajuster en permanence les efforts à la réalité des enjeux, d'autre part de miser sur les savoir-faire présents dans les services.

Deux principes vont guider l'ensemble des actions que recouvre la politique « infrastructures routières » :

⇨ 1er principe : poursuivre les grands travaux de modernisation prioritaires, en révisant leur dimensionnement ;

⇨ 2ème principe : préserver un bon niveau d'entretien sur le réseau structurant et adapter l'entretien sur le réseau secondaire.

Le schéma routier départemental a pour objet de développer ces priorités du projet de mandat en donnant un cadre pour l'action quotidienne des agents, cadre qui s'organise autour de 5 axes d'intervention :

1- la hiérarchisation du réseau routier départemental,
2- la gestion du domaine public routier
3- l'exploitation du réseau routier
4- l'entretien du patrimoine routier
5- les grands travaux de modernisation du réseau routier

1 - PATRIMOINE

Le patrimoine routier départemental en quelques chiffres :

Plus de 4 000 km de routes départementales

24 km de routes à 2x2 voies,
51 km de routes à 3 voies,
823 km de route d'une largeur de 6 à 7 mètres
3 115 km de largeur inférieure à 6 mètres.

434 km de routes départementales en agglomération.

900 ponts représentant 80 000 m² de tablier

7 tunnels dont la longueur cumulée est de 700 m,

environ **un millier de murs** sur un linéaire de l'ordre de 50 km.

220 km de falaises

2 900 arbres d'alignement bordant les RD

2 - TRAFICS

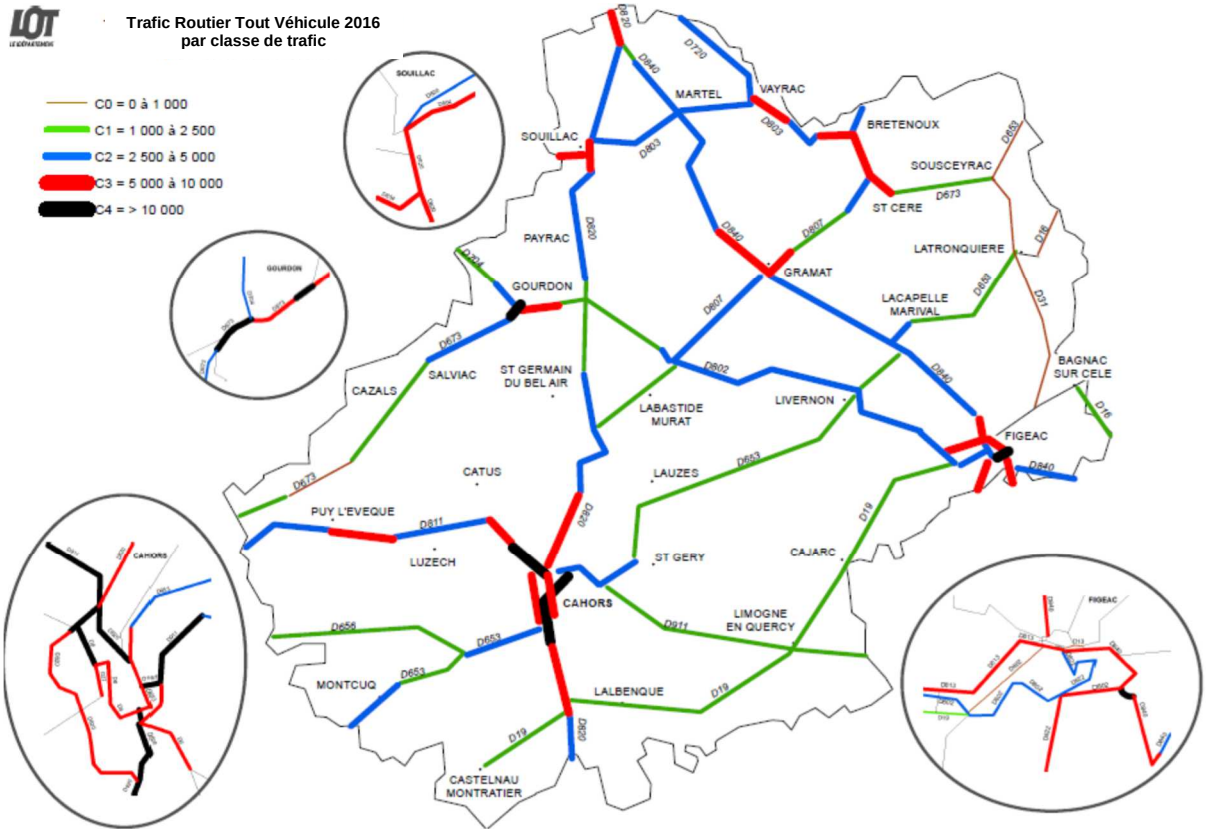
Le trafic sur les routes lotoises est globalement stable dans le temps, notamment en zone rurale où les itinéraires ont connu depuis 20 ans très peu d'évolution.

On constate seulement une légère augmentation en zone périurbaine directement liée à l'urbanisation, comme par exemple sur la RD 840 entre Capdenac et Figeac, ou sur la RD 811 entre Espère et Cahors, où l'on atteint des trafics de l'ordre de 10 000 et 11 000 véhicules par jour.

Les modifications les plus significatives ont porté sur des itinéraires nouveaux comme la RD802 et sur des itinéraires impactés par des reports de trafic liés à la mise en service de l'autoroute A20 ou de la déviation de Figeac.

Les trafics moyens sont très variables selon la localisation, à l'intérieur même des différentes catégories de routes départementales : sur le réseau principal, la fourchette va de quelques centaines à plus de 15 000 véhicules par jour ; sur le réseau secondaire, on enregistre couramment des trafics de quelques dizaines de véhicules alors que certains tronçons vont dépasser le millier.

Les fluctuations saisonnières sont importantes et peuvent conduire couramment au doublement du trafic dans les zones très touristiques, voire une multiplication par 4 dans la vallée du Lot au niveau de Tour de Faure (de 1 000 à 4 000 véhicules/j).



Les poids lourds (PL) sont un enjeu important en terme de sécurité routière et de pérennité des chaussées.
Contrairement aux idées reçues, le trafic des PL n'a pas réellement augmenté sur les routes départementales du Lot : sur le réseau principal, ce trafic reste stable, en moyenne autour de 8,8% du trafic total.

Les grands travaux engendrent par contre des évolutions plus significatives : ainsi, le trafic des PL a explosé sur la RD802 qui raccorde désormais le bassin de Figeac à l'autoroute : entre 2007 et 2015, les trafics sont passés de 3 000 à 4 000 véhicules légers par jour (+33%) et, pour ce qui est des poids lourds de 350 à 600 PL/j (+ 70%).

3 - ACCIDENTOLOGIE

Sur 10 ans (2007-2016), le nombre de tués sur les routes lotoises s'établit en moyenne à 18 par an avec un maximum de 30 en 2007 et un minimum de 5 en 2012.

année	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Lot	43	24	19	23	5	16	17	13	23
France	8 170	5 318	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 469

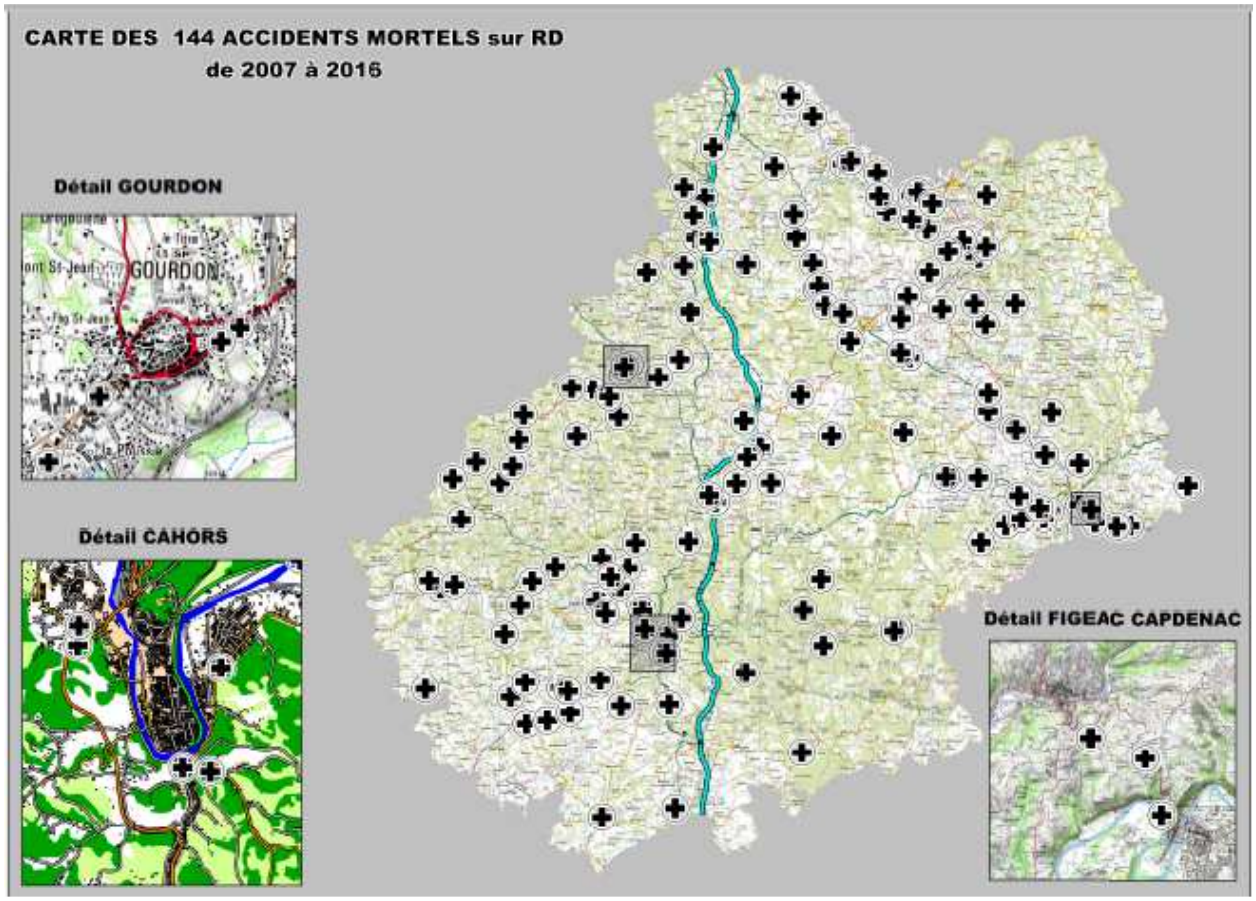
Pour la même période, les accidents se sont répartis de la façon suivante :

- Réseau principal : 65 %
- Réseau secondaire : 25%
- Réseau très secondaire : 10%

En nombre d'accidents par longueur de réseau équivalente, les pourcentages deviennent 86%, 11,5% et 2,5%.

Les accidents se concentrent donc sur le réseau principal, en lien avec trafics et vitesses élevés.

Même si on ne dispose pas du nombre d'accidents par kilomètre parcouru qui serait nécessaire pour caractériser chaque type de réseau, on peut affirmer que le réseau secondaire ne justifie pas le « sentiment d'insécurité » qui y est souvent dénoncé.



LES ENJEUX PRIORITAIRES

1 - Sécurité routière : la priorité absolue

La politique routière du Département est désormais entièrement tournée vers l'amélioration des conditions de sécurité offertes aux usagers, en laissant de côté les améliorations visant uniquement le confort ou le gain de temps.

Toutes les actions conduites, qu'il s'agisse de gros projets d'investissement, d'aménagements plus modestes, d'actions d'entretien courant, de surveillance ou de rétablissement des conditions de circulation, toutes ciblent l'enjeu de sécurité routière comme une priorité absolue.

Notamment en matière de gestion, d'entretien et d'exploitation, toute l'organisation mise en place va s'attacher prioritairement à améliorer les conditions de sécurité offertes : par exemple, astreintes et capacités d'intervention d'urgence, actions ponctuelles pour améliorer l'adhérence, interventions pour faciliter l'évacuation de l'eau de la chaussée, fauchage accéléré au printemps, autorisations d'accès gérées en évitant de multiplier les points de conflit…etc.

S'agissant de petits aménagements, les actions se concentrent sur des dégagements de visibilité, l'amélioration de certains carrefours, la suppression ou la protection d'obstacles latéraux, l'homogénéité de la lisibilité de la route.

Par contre, certains travaux d'amélioration peuvent avoir pour conséquence indirecte d'augmenter les vitesses et de produire ainsi un effet inverse à celui recherché : ça peut être le cas de travaux d'élargissement de chaussée, de réparations de rives, ou d'amélioration du confort de la chaussée. La programmation de tels travaux doit donc passer par une vigilance particulière et respecter notamment une logique d'itinéraire, pour éviter des accélérations ponctuelles et permettre à l'usager d'adopter un comportement homogène.

L'objectif est évidemment de s'assurer que l'infrastructure ne provoque pas d'accident ; mais au-delà, il s'agit aussi, dans la mesure du possible, de faire en sorte qu'elle limite les conséquences de l'accident, causé presque toujours par un comportement inadapté : la suppression d'obstacles latéraux fait partie de ces efforts qui contribuent à offrir une route « qui pardonne ».

Malgré ces efforts, le risque routier reste important et le comportement de l'usager demeure le principal facteur de risque : le Département multiplie aussi les actions de sensibilisation :

- en finançant des campagnes de communication par des panneaux portant des messages incitant à la prudence,
- en participant à des manifestations de prévention vers les jeunes notamment,
- en soutenant les associations qui œuvrent pour la sécurité routière.

2 - Préservation du patrimoine

Le patrimoine routier est constitué notamment des chaussées et des ouvrages d'art (ponts, murs, tunnels).

La préservation de ce patrimoine nécessite un entretien régulier et des travaux de réhabilitation, parfois lourds, pour en permettre la jouissance par les usagers.

Pour les ouvrages d'art comme pour les réseaux circulés, l'entretien régulier est nécessaire pour éviter les dégradations de structure qui impliquent à terme des travaux de réparation bien plus coûteux.

Cet entretien régulier passe notamment par une attention particulière portée à l'étanchéité des chaussées et à l'assainissement pour éviter que l'eau dégrade la structure de la route.

De la même manière pour les ouvrages d'art, éviter les infiltrations et la stagnation d'eau est la priorité des actions quotidiennes d'entretien.

Le maintien en bon état de l'ensemble du patrimoine routier est une préoccupation constante, dictant les programmes d'intervention quotidien, pour assurer des conditions d'usage optimales et prévenir les dégradations structurelles.

3 - Désenclavement des bassins d'activité

Dès 1995, l'assemblée départementale a défini un schéma de désenclavement des bassins d'activité vers la future autoroute A20.

Les itinéraires concernés ont dès lors été considérés comme le réseau à moderniser en priorité afin d'y offrir des conditions de sécurité optimales : le programme des aménagements nécessaires a alors été évalué à plus de 200 M€.

Ce programme de modernisation est désormais recentré sur quatre itinéraires principaux de désenclavement vers l'autoroute : liaison Bretenoux Biars / autoroute, liaison Gourdon / autoroute, liaison Lot et Garonne / autoroute, liaison Figeac / autoroute.

Les opérations de modernisation concernant ces quatre itinéraires sont en cours : elles représentent encore plus de 150 M€, imposant de mobiliser sur ces programmes la totalité des crédits d'investissement qui pourront être consacrés aux gros travaux.

4 – Développement durable

La dimension développement durable est désormais présente dans la définition de toute la politique routière du Département, qu'il s'agisse de grands travaux de modernisation ou d'actions d'entretien, en s'attachant à maîtriser tous les types d'impact et à mettre en valeur l'ensemble de l'environnement routier.

Les dépendances vertes :

Le Département a renoncé aux produits phytosanitaires pour l'entretien des accotements et accessoires de la route depuis 2010, donc bien avant l'interdiction réglementaire. Les interventions de fauchage, débroussaillage, élagage, purge de falaise… sont adaptées pour limiter la perturbation de ces écosystèmes.

***Le recyclage des matériaux routiers** :*

Les panneaux et glissières usagés sont depuis longtemps éliminés par des filières de recyclage. Les produits d'élagage sont, dans le cadre d'un partenariat avec le SYDED, récupérés et utilisés comme combustible dans des chaufferies bois.

Les agrégats d'enrobés, c'est-à-dire les produits issus des opérations de rabotage des chaussées, sont réintroduits, après analyse et préparation, dans les nouveaux enrobés (à hauteur de 10% pour les couches de roulement) et les couches inférieures (à hauteur de 20%) ; ces pourcentages devraient rapidement évoluer à la hausse grâce aux évolutions technologiques en cours. Le Département s'engage désormais totalement dans cette voie, en partenariat avec les entreprises, dès que les conditions de réussite sont réunies.

L'ouverture aux variantes des marchés de travaux publics est également l'occasion de promouvoir des solutions techniques respectueuses du développement durable. Les entreprises peuvent alors proposer, lors des appels d'offres, des alternatives économes en matériaux, en recourant à des procédés particuliers ou novateurs.

Les circulations douces :

Le Département apporte une attention particulière aux usagers de la route non motorisés, en partenariat avec les autres collectivités.

La configuration du réseau routier, par sa densité (plus de 4 000 km de RD) maillant finement le territoire départemental, par son trafic qui reste modeste notamment sur le réseau secondaire, permet d'offrir de nombreuses possibilités de déplacement pour les 2 roues, à l'image des « boucles lotoises », qui reçoivent une signalisation spécifique et quelques aménagements ponctuels pour faciliter leur emprunt.

Le réseau des chemins de grande randonnée doit parfois emprunter des routes départementales : le Département intervient pour aménager les passages les plus délicats, en organisant le cheminement hors de la chaussée ou à défaut en signalant aux autres usagers de la route la présence de marcheurs.

En agglomération, mais aussi hors agglomération, le Département accompagne les projets communaux ou intercommunaux de création ou d'amélioration de circulations douces par le biais de participations au financement des traverses d'agglomérations, du fond d'aides solidarités territoriales (FAST), des subventions amendes de police.

Au-delà de ces quelques exemples, ce schéma réaffirme comme une priorité la nécessité d'accorder une attention permanente, dans tous les actes concernant le domaine routier départemental, aux préoccupations du développement durable.

Partie 2 : AXES D'INTERVENTION

HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

A travers ses plus de 4 000 km de routes départementales, le réseau assure un maillage fin du territoire départemental desservant toutes les communes.

Toutes ces routes n'ont cependant pas le même niveau d'enjeu, selon en particulier le type de desserte qu'elles assurent et en conséquence le trafic qu'elles reçoivent.

La nécessité d'adapter les niveaux de service aux enjeux propres à chaque type de route a conduit depuis longtemps le Département à « hiérarchiser » son réseau routier en 4 catégories, en fonction du type de desserte et de trafic :

Ancienne hiérarchisation		
Catégorie	***Nombre de km***	***Définition***
réseau « vert » (A)	452 km	relie les bassins d'activité à l'autoroute
réseau « orange » (B)	334 km	relie entre eux les bassins de vie
réseau « 1ère catégorie » (C)	1 162 km	relie entre eux les principaux bourgs
réseau « 2ème catégorie » (D)	2 065 km	complète l'ensemble

Cependant, le constat a été fait que la catégorie D recouvrait en fait des réalités très différentes ; aussi, afin de tenir compte de l'évolution des conditions de circulation et de mieux ajuster les objectifs d'entretien à la réalité des enjeux, ce réseau D a été réparti pour moitié dans la catégorie C, l'autre moitié constituant une nouvelle catégorie R qui correspond au réseau « très secondaire ».

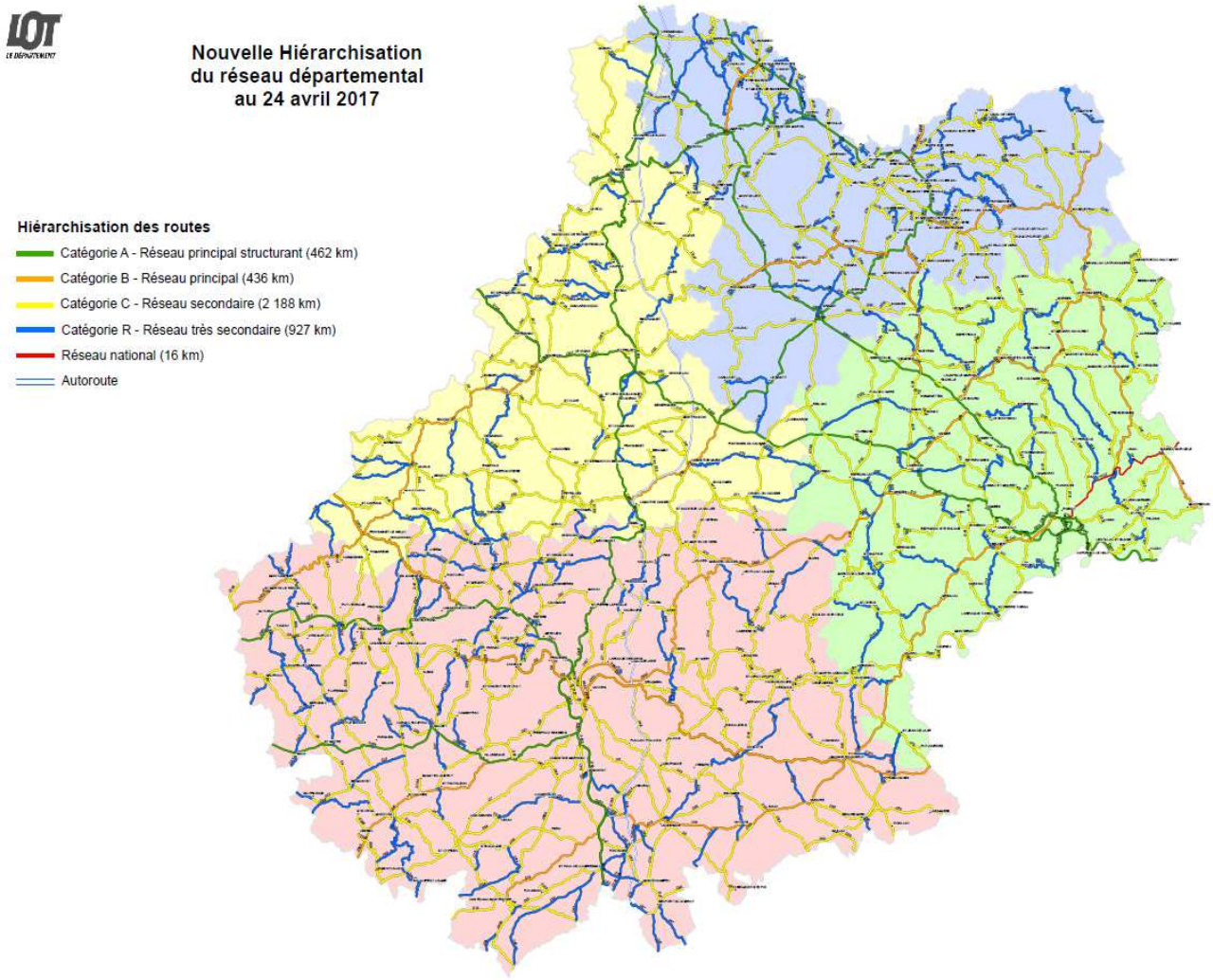
Ce réseau R représente près de 1 000 km de routes qui doublent souvent d'autres RD à proximité et qui permettent essentiellement à l'usager de rejoindre les réseaux de catégories supérieures ; il est généralement emprunté sur de faibles distances ; son niveau de confort peut donc être limité et la notion de sécurité doit être appréhendée au regard des vitesses réduites que la géométrie de ces RD impose naturellement.

Pour préciser l'importance de l'enjeu, ce réseau R représente :

- environ le quart du linéaire de RD,
- mais seulement 6 à 8% du trafic sur l'ensemble des RD,
- et trente fois moins d'accident au km que le réseau principal.

La hiérarchisation du réseau départemental est désormais précisée de la façon suivante :

Nouvelle hiérarchisation		
Catégorie	***Nombre de km***	***Définition***
réseau A, « principal structurant »	462 km	assure la desserte des pôles économiques
réseau B, « principal »	436 km	complète le maillage entre les principaux bassins de vie
réseau C, « secondaire »	2 188 km	permet de rejoindre les réseaux principaux à partir de chacune des communes ; réseau de liaison de proximité qui irrigue le territoire et les chefs-lieux de communes
réseau R, « très secondaire »	927 km	assure un maillage d'intérêt local, de desserte de proximité, généralement doublé par d'autres RD



Cette hiérarchisation va permettre d'ajuster les efforts mis en œuvre, parfois en terme d'ordre de priorité, parfois en terme de niveau de service, parfois en terme d'importance des financements, comme on va pouvoir le retrouver à l'intérieur de chacun des axes d'intervention.

GESTION DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

1 - Le règlement départemental de voirie

Le règlement départemental de voirie définit l'étendue des obligations du Département en matière de conservation et d'entretien des éléments constitutifs du domaine public routier départemental, et détermine les modalités de son occupation par les tiers notamment lorsqu'ils exécutent des travaux.

Il est le document de référence pour toutes les personnes intervenant sur le domaine public routier départemental, qu'il s'agisse des usagers de la route, des riverains, des concessionnaires, des entreprises de travaux publics, ou bien même des gestionnaires du domaine public départemental ; il reprend les textes législatifs et réglementaires, dont ceux issus du code de la voirie routière.

Le règlement départemental de voirie expose ainsi des prescriptions particulières, comme par exemple la protection des couches de roulement et décrit les principes d'intervention sur la voirie :
- régime des autorisations préalables pour des travaux (accès, franchissements…)avec obligations de remise en état,
- occupation du domaine public (implantation de la publicité, plantation en alignement du domaine public…).

Il détaille notamment le partage des rôles et responsabilités entre Département et commune pour les sections de RD se situant à l'intérieur d'une agglomération : le « fonctionnement » de la circulation relève alors de la compétence du maire de la commune au titre de la police de la circulation ; les aménagements de chicanes, de ralentisseurs, la signalisation horizontale (les marquages au sol), les régimes de priorité, ne sont plus alors de l'initiative du Département.

2 - L'aménagement des traverses d'agglomération

Le Département accompagne les projets d'aménagement de traverses d'agglomération conduits par les communes ou les communautés de communes, en subventionnant les travaux d'embellissement par le biais de son fond d'aide et de solidarité aux territoires et en finançant parallèlement les travaux de voirie sur la route départementale, à hauteur de la dépense nécessaire pour le besoin de la circulation.

Les aménagements de réduction des vitesses proposés par les communes dans ces projets doivent faire l'objet d'une validation officielle préalable du Département, dès lors que les dispositifs touchent ou modifient la structure de la chaussée.

Les dispositifs du type ralentisseurs, dos d'ânes, chicanes, écluses, doivent notamment respecter les préconisations édictées par le règlement départemental de voirie.

Mais au-delà, le principe est ici, pour le Département, de veiller à ce que les aménagements de sécurité projetés restent compatibles avec le trafic enregistré sur l'axe concerné : ce principe conduit généralement à refuser les ralentisseurs sur le réseau principal structurant, les plateaux traversant restant possibles s'ils s'inscrivent dans un aménagement global pour les cheminements piétons.

3 - La limitation des vitesses hors agglomération

Les restrictions de vitesse existant actuellement sur les routes départementales hors agglomération représentent au total (à fin 2016) :

- 41 kilomètres linéaires limités à 50 km/h (répartis en 75 zones)
- 125 kilomètres linéaires limités à 70 km/h (répartis en 218 zones).

Ces zones de limitation sont déjà très nombreuses ; il est souhaitable d'éviter leur développement en tous sens, notamment dans les zones d'urbanisation diffuse, pour ne pas accroître l'incompréhension de l'automobiliste qui a pour conséquence le non-respect, et inévitablement, une aggravation des conditions de sécurité.

En conséquence, de nouvelles limitations de vitesse ne devront pas être autorisées, sauf :

- dans les cas exceptionnels où la configuration géométrique de la chaussée l'impose,
- quand il s'agit de précéder par une limitation à 70 km/h, sur une longueur de 200 m environ, l'entrée d'une agglomération dont les panneaux sont placés au niveau du bâti réellement aggloméré et non diffus (par exemple à Saint Pierre Lafeuille).

Par contre, dans les cas où la commune décide de classer en agglomération une section d'habitat diffus, malgré les multiples inconvénients d'une telle disposition, il lui appartient alors d'instaurer éventuellement, à l'intérieur de l'agglomération, un secteur limité à 70 km/h.

4 - Les principes de priorité à appliquer aux carrefours

Les itinéraires du réseau principal ont été systématiquement aménagés en itinéraires « prioritaires », à de très rares exceptions près. Quelques routes du réseau secondaire ont également été mises en priorité sur des portions plus ou moins longues. La carte jointe fait apparaitre chacune de ces routes.

En l'absence de règles de priorité spécifiques, et donc sur les trois quarts du réseau départemental, c'est la règle commune de la priorité à droite qui s'applique.

L'inquiétude ou l'insécurité qui peut être ressentie sur des carrefours à priorité à droite, notamment lorsque certaines voies sont peu circulées, motive de fréquentes demandes de mise en priorité d'une voie sur une autre.

Il faut garder à l'esprit que, quelles que soient les conditions de visibilité, la mise en priorité d'une voie augmente la vitesse pratiquée par ceux qui sont sur cette voie.

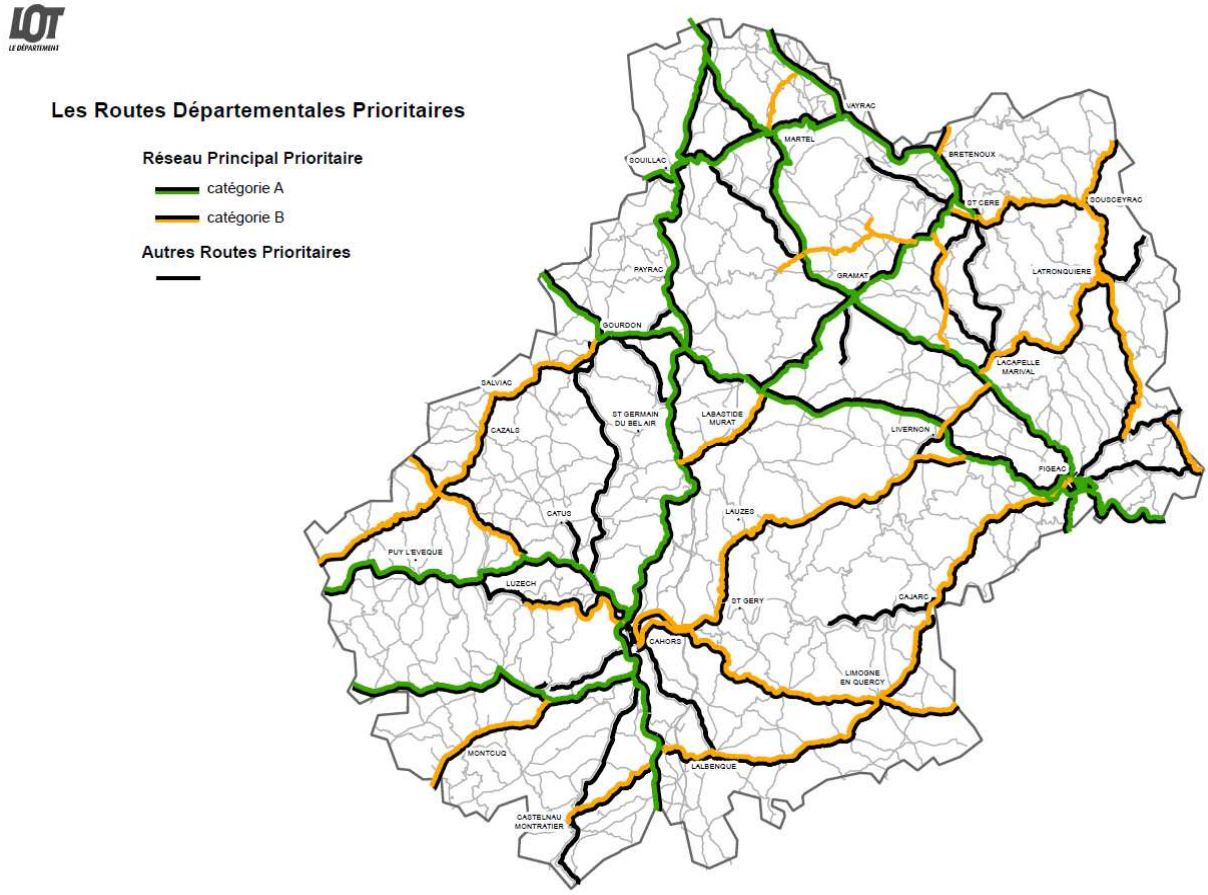
En développant le régime de priorité par itinéraire sur le réseau secondaire, on pourrait ainsi aboutir à l'inverse du résultat recherché, l'augmentation des vitesses se traduisant inévitablement par une aggravation de l'accidentalité.

Sur le réseau secondaire, les carrefours signalés comme les plus dangereux seront analysés afin de leur apporter les solutions les plus adaptées, sans pour autant développer les itinéraires prioritaires sur ce réseau.

Ainsi, sur ce réseau secondaire, aux carrefours pour lesquels la visibilité est réduite, le développement du fonctionnement avec « 4 cédez le passage » (un cédez le passage sur chaque branche du carrefour) pourra apporter une réponse efficace et une alternative crédible à la réalisation de travaux d'aménagement du carrefour. Trois carrefours sont déjà équipés de cette façon et ils donnent satisfaction.

Enfin le remplacement du « cédez le passage » par un stop ne doit être envisagé que dans des cas particuliers de trafic important avec une visibilité très limitée. Dans les autres cas, le stop se réduit à un piège pour l'automobiliste incité à ne pas complètement marquer l'arrêt.

CARTE des itinéraires prioritaires



5 - Les arrêts de transport scolaire

Les arrêts de transports scolaires sont au nombre de 2 462 (à fin 2016), sachant que le nombre et la localisation de ces arrêts varient d'une année sur l'autre en fonction des besoins.

Le Département participe aux financements des projets communaux de réalisation d'abribus et de cheminements piétons par le biais de son fond d'aide et de solidarité aux territoires ou par le biais des subventions « amendes de police ».

Des aménagements de la route, passages piétons notamment, sont souvent demandés au Département pour sécuriser ces arrêts, notamment en rase campagne.

Cependant, les aménagements urbains ne peuvent pas être transposés sans risque en milieu rural : en effet un passage piéton hors agglomération peut même constituer une illusion de sécurité, au sens où le piéton va se croire protégé malgré la vitesse des usagers de la route et s'engager dans la traversée de la chaussée alors qu'il n'aurait pas entrepris cette manœuvre en l'absence de passage matérialisé.

Pour ces raisons, le Département n'autorise pas, hors agglomération, la création de passages piétons sur son domaine public. Les services peuvent par contre analyser avec les responsables locaux les dispositions à prendre pour localiser au mieux l'arrêt et sécuriser les cheminements qui y sont liés.

6 - Le trafic poids lourds

En raison de leurs caractéristiques, la circulation des poids lourds peut être limitée sur certaines routes ou portions de routes. Ces limitations de circulation peuvent être liées au tonnage du véhicule, à son gabarit en longueur ou en hauteur.

Selon la contrainte imposée par la route, cette limitation peut ne porter que sur certains trafics, par exemple n'interdire que le trafic de transit, en autorisant la desserte locale, ou bien n'autoriser que les engins agricoles, les véhicules de service (ramassage des ordures, transports scolaires, …).

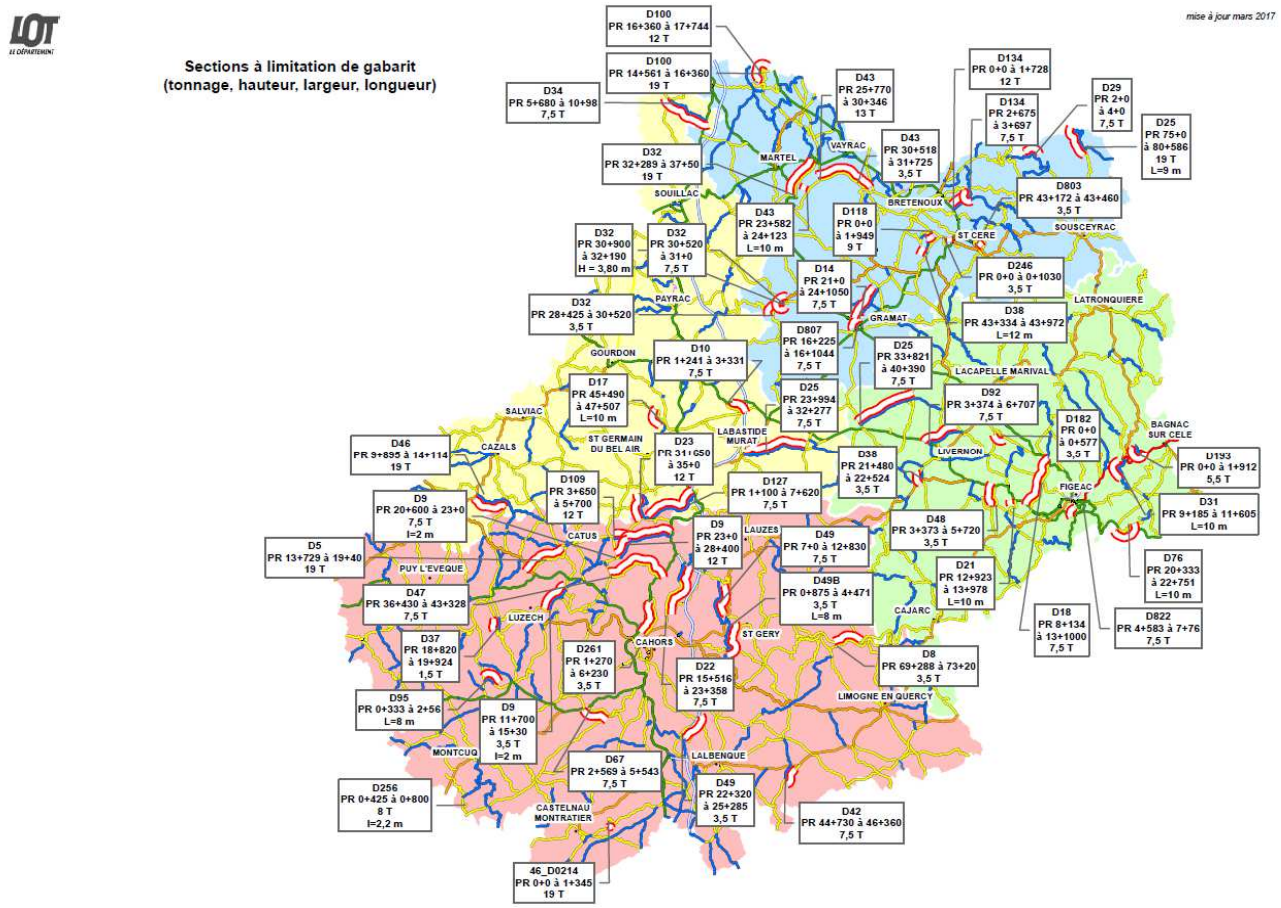
Contrairement à une idée reçue, le trafic de poids lourds de proximité généré par la vie et l'économie locales est prépondérant dans le trafic PL que l'on rencontre sur nos routes départementales.

En beaucoup d'endroits sur les routes départementales secondaires, interdire le trafic PL sauf desserte locale n'aura que peu d'influence sur la perception de la circulation.

Dans le cas général, le Département limite donc les interdictions ponctuelles liées aux PL aux seuls cas où les caractéristiques techniques de la chaussée l'imposent.

Sur les itinéraires qui reçoivent un important trafic de transit, la recherche d'une alternative raisonnable utilisant un réseau structurant pourra être mise en œuvre.

Des démarches sont parallèlement menées auprès des éditeurs de cartes pour GPS afin de valoriser les itinéraires conseillés pour le transit.



L'exploitation du réseau routier vise à garantir à l'usager des conditions de circulation optimales, et leur rétablissement rapide dès qu'une perturbation apparaît.

Cependant les moyens mis en œuvre et les délais d'intervention vont bien sûr dépendre des enjeux et donc du type de réseau concerné.

1 – La surveillance continue : le patrouillage

L'ensemble des routes départementales fait l'objet d'une surveillance organisée, au minimum une fois par mois, à travers des circuits de patrouilles qui sont chargées de rectifier des dysfonctionnements et dégradations repérées sur le réseau, ou à défaut de les relever pour programmer une réparation à court ou moyen terme selon le niveau d'urgence.

Les routes les plus circulées font l'objet d'un patrouillage toutes les semaines.

Pendant les périodes d'affluence, la fréquence des patrouilles est augmentée sur les itinéraires touristiques dont le niveau de circulation évolue sensiblement.

L'ensemble de l'organisation mise en œuvre est décrit dans un « plan d'organisation du patrouillage » qui précise les fréquences de passage selon la catégorie de RD, les circuits de patrouillage, les moyens mis en œuvre, le contenu de la mission des patrouilleurs.

Les patrouilles sont actives, c'est-à-dire que les patrouilleurs ont mission d'intervenir immédiatement en fonction de l'urgence et de la capacité à réaliser dans l'instant : petites réparations de chaussées, remise en état d'équipement routier ; seuls les dangers ne pouvant pas faire l'objet d'un traitement immédiat sont sécurisés par balisage.

2 – La viabilité hivernale

En hiver, le Département met en place une organisation spécifique pour assurer le maintien des meilleures conditions de circulation sur le réseau routier départemental et atténuer les conséquences des perturbations sur le réseau routier.

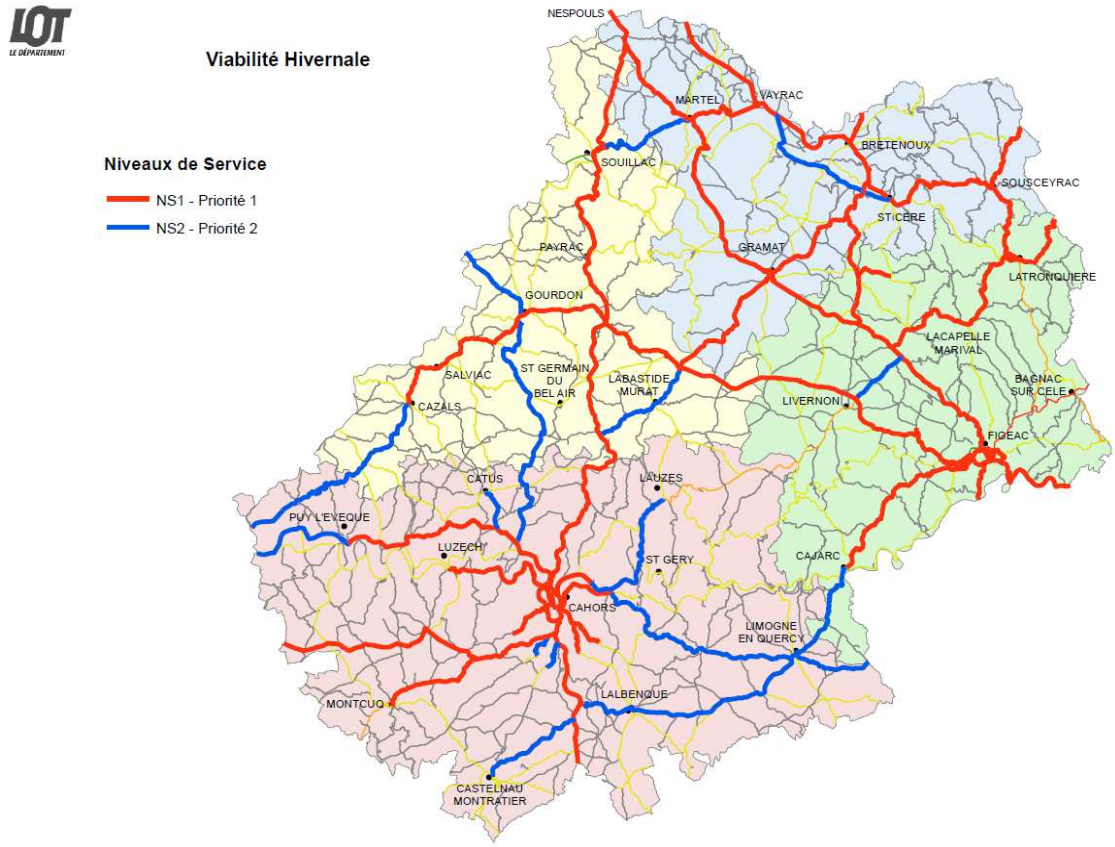
Tous les jours, en astreinte du 15 novembre au 15 mars sur l'ensemble du Département du Lot, 53 personnes sont mobilisées sur la viabilité hivernale:
- 9 patrouilleurs sillonnent les routes à partir de 5 h 30 selon des itinéraires définis et déclenchent l'intervention des équipes en fonction de leurs analyses ;
- 20 équipes d'intervention (composés de deux agents), avec des camions munis de rabots et de saleuses, sont alors susceptibles de remettre en état le plus tôt possible la chaussée, au lever du jour. A partir de 8 heures du matin, ils peuvent également avoir le renfort d'autres équipes (une dizaine de camions) si la situation le nécessite.

Les 4 000 km de routes départementales ne pouvant être traitées simultanément, un ordre de priorité a été établi, privilégiant évidemment les axes principaux et stratégiques, puis l'accès à chaque bourg.

En agglomération, les actions de viabilité hivernale relèvent de la compétence du maire. Pour autant, lorsque les engins du Département sont en action sur une RD et traversent une agglomération, ils ne suspendent pas leur traitement et le poursuivent.

Le « Document d'Organisation de la Viabilité Hivernale » actualisé chaque année détaille ces dispositions.

CARTE des ordres de priorité en viabilité hivernale



L'ordre de priorité mentionné ici ne peut en aucun cas être interprété comme une définition restrictive des itinéraires à traiter : il s'agit uniquement de définir l'ordre dans lequel doivent intervenir les équipes : ainsi, lorsque les itinéraires de « priorité 2 » ont été traités et que les conditions de circulation restent difficiles sur les réseaux secondaires, les actions sont engagées pour traiter les accès aux différents bourgs.

3 – La viabilité estivale

En dehors de la viabilité hivernale, un dispositif d'astreinte est en permanence en action pour permettre au Département d'intervenir, 24h/24, sur des incidents, accidents ou évènements météorologiques perturbant le fonctionnement du réseau routier départemental.

24 agents des centres d'exploitation sont à tout instant prêts à intervenir pour maintenir, adapter, ou rétablir les conditions d'utilisation de la route.

Le domaine d'intervention est cependant limité aux routes départementales hors agglomération. En agglomération, l'intervention relève de la compétence de la commune (ou éventuellement de la communauté de communes).

1 – La priorisation des interventions

L'entretien du réseau routier comprend de nombreuses interventions pour maintenir en état les multiples composantes du patrimoine et de son environnement immédiat : chaussées avec couches de roulement, rives et accotements, assainissement avec saignées, fossés, buses, aqueducs, dépendances vertes avec fauchage, débroussaillage, élagage, falaises, ouvrages d'art, glissières, signalisations….

Toutes ces interventions sont nécessairement priorisées en fonction des enjeux et donc de la hiérarchisation : les réseaux principaux, compte tenu de leur rôle structurant qui dessert les pôles économiques et les principaux bassins de vie, sont la priorité par rapport aux réseaux secondaires (C et R). L'entretien du réseau C est lui-même prioritaire par rapport à celui du réseau R.

Mais la préoccupation permanente de la sécurité routière et de la qualité du service rendu conduit aussi à prioriser entre elles les différentes activités : le temps consacré au fauchage est ainsi globalement réduit, sauf là où la sécurité l'impose, au bénéfice de travaux de pérennisation du patrimoine et d'amélioration plus structurelle de la sécurité.

Les priorités d'entretien et l'importance des programmes sont fixées à l'échelle départementale afin d'assurer une homogénéité dans l'intervention des services territoriaux sur l'ensemble du réseau départemental.

2 – Les chaussées et couches de roulement

Couches de roulement :

Les objectifs en matière d'entretien des chaussées sont notamment caractérisés à partir du résultat attendu sur les couches de roulement, résultat qui varie nécessairement selon le type de réseau :

Catégorie	***Nb de km***	***Appellation et définition***	***Objectif d'entretien***
Réseaux principaux			
Réseau A	462	**Principal structurant** : assure la desserte des pôles économiques	Maintien en bon état d'usage de la couche de roulement et protection des couches inférieures
Réseau B	436	**Principal** : complète le maillage entre les principaux bassins de vie	Maintien en état d'usage de la couche de roulement et protection des couches inférieures
Réseaux secondaires			
Réseau C	2 188	**Secondaire,** de liaison de proximité : irrigue le territoire et les chefs-lieux de commune ; permet de rejoindre les réseaux structurants à partir de chacune des communes	Imperméabilité de surface pour la conservation de l'intégrité de la structure, maintien d'un niveau d'adhérence compatible avec les modes de circulation
Réseau R	927	**Très secondaire,** de desserte de proximité : assure un maillage d'intérêt local	Imperméabilité de surface de la partie de chaussée structurée ; actions ponctuelles d'entretien pour préserver globalement le patrimoine et traiter les problèmes de sécurité avérés.

La fréquence de renouvellement des couches de roulement est déduite de ces objectifs d'entretien en essayant de se tenir dans les fourchettes suivantes :

Réseau	Fréquence moyenne de renouvellement	Type de couche de roulement (cas général)
Réseau A	15 à 20 ans	Enduits superficiels, Enrobés coulés à froid (ECF) ou Enrobés
Réseau B	15 à 20 ans	Enduits superficiels ou ECF
Réseau C	20 à 25 ans	Enduits superficiels
Réseau R	25 à 30 ans	Enduits superficiels

Les programmes annuels de réfection des couches de roulement sont établis à partir d'un diagnostic précis de l'état de la chaussée prenant en compte les observations visuelles mais également les données techniques collectées grâce à l'intervention du laboratoire départemental routier (mesures de déflexions, d'adhérence…) et d'un bureau d'études privé qui réalise une auscultation des chaussées des réseaux principaux tous les cinq à six ans.

Afin d'optimiser les moyens mis à disposition, les choix techniques sont ajustés en fonction des réels besoins, dès que les caractéristiques géométriques et structurelles l'autorisent, et même si cela peut parfois imposer de revenir sur des réparations plus rapidement que prévu.

Des réunions de concertation sont organisées annuellement avec les communes et les concessionnaires de réseaux afin de coordonner les interventions de chacun et éviter que des travaux de tranchées viennent affecter des couches de roulement récentes.

De manière générale, même si une réfection de la couche de roulement est prochainement envisagée, le Département impose que tous les travaux de tranchées fassent l'objet d'une réfection complète dans les règles de l'art, à savoir un compactage de qualité de l'ensemble de l'épaisseur des matériaux de remblaiement de la tranchée, la reconstitution d'un corps de chaussée et la reprise ponctuelle de la couche de roulement.

Travaux préparatoires :

L'entretien des chaussées ne se limite pas à la reprise de la couche de roulement : des travaux préalables sont la plupart du temps nécessaires : travaux préparatoires de reprofilage, réparations ponctuelles, reprises localisées voire plus générales de la structure de chaussée.

Les travaux de reprofilage visant à améliorer le confort ou conduisant à l'élargissement de la chaussée sont réservés aux réseaux principaux. Sur le réseau très secondaire, les travaux préparatoires sur la chaussée sont limités à la bande de roulement.

Surveillance et interventions régulières :

Les affaissements liés à la nature géologique des sols, certaines déformations liées au trafic, l'apparition de nids de poule en des endroits fragilisés, sont autant d'évènements qui nécessitent l'intervention des agents pour signaler, atténuer, réparer ces évolutions de la partie circulée.

Ces interventions de réparation sont réalisées le plus rapidement possible, mais en adaptant bien sûr délai et nature des travaux à l'enjeu de la route concernée.

Entretien des rives :

Sur les réseaux secondaires, la circulation sur les accotements, régulièrement pratiquée par certains usagers pour éviter de ralentir, nuit fortement au bon état des rives de la chaussée et des accotements.

Les réparations de ces rives, consistant à apporter des matériaux nobles et à recréer une surface circulable, ont pour inconvénient de créer un élargissement artificiel de la chaussée qui n'est pas réellement structuré pour le trafic régulier.

Cette évolution contraint inévitablement à des réparations successives, et conduit d'autre part à l'augmentation des vitesses pratiquées.

Pour éviter cette dérive, les réparations doivent être opérées de manière limitée et avec des matériaux dissuadant de circuler dessus. En de rares endroits, une réparation plus importante peut être conduite pour résoudre d'éventuel problèmes de recueil et d'écoulement des eaux.

3 – L'assainissement

L'eau est l'ennemi premier de la route. Outre les dangers que représente la stagnation de l'eau sur la chaussée pour l'usager de la route, l'infiltration de l'eau dans le corps de chaussée conduit à sa dégradation prématurée.

Lorsque la configuration des lieux ne permet pas l'évacuation naturelle, il est essentiel de maintenir en état les saignées sur les accotements et les fossés qui constituent le réseau d'évacuation des eaux pluviales.

Pour autant, rien ne sert de faire des fossés profonds, ils sont dangereux en terme de sécurité routière, ils affaiblissent la chaussée à proximité, favorisent l'érosion des terres et nuisent au bon développement de la faune et la flore en entrainant la prolifération de plantes invasives.

Le maintien en bon état de fonctionnement des ouvrages que constituent les petits ponts et les buses, assurant la traversée des eaux, contribue aussi au bon assainissement des chaussées.

Des interventions régulières sont nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de l'ensemble de ces « dépendances bleues »

4 – L'entretien des dépendances vertes

Les « dépendances vertes » sont constituées des accotements et talus longeant la route et recouverts de végétation herbacée, arbustive voire arborescente : fauchage, débroussaillage et élagage sont régulièrement mis en œuvre pour entretenir cette végétation.

Les objectifs de ces interventions sont clairement la sécurité routière en dégageant la visibilité et l'entretien du patrimoine en évitant la prolifération de cette végétation ; il importe par contre de contenir les moyens consacrés à ces tâches en oubliant les objectifs esthétiques qui ont pu être prédominants en d'autres temps.

Fauchage / débroussaillage :

L'entretien régulier de la végétation herbacée s'impose avant tout pour préserver des conditions de sécurité optimales.

A cette fin, une première coupe est réalisée dès le début mai avec l'objectif de traiter l'ensemble du linéaire le plus rapidement possible, afin de rétablir au plus vite des conditions de visibilité normales. Une seconde coupe intervient ensuite en juin et juillet.

Dans les deux cas, le principe est de ne réaliser qu'une seule passe à plat, ce qui est suffisant pour la majeure partie du linéaire ; plusieurs passes sont par contre réalisées dans toutes les situations où la végétation perturbe effectivement les conditions de visibilité : petit rayon des courbes serrées et carrefours.

Les équipes déterminent elles-mêmes, en fonction de la pousse effective, l'ordre de priorité de traitement entre les différents itinéraires.

A partir de mi-aout et jusqu'à février, le débroussaillage prend le relai pour dégager plus complètement les accotements : 2 passes (débroussaillage raisonné) une année, 5 passes (débroussaillage complet) l'année suivante.

En fonction de la configuration des lieux, il reste possible d'aller au-delà des 2 passes du débroussaillage raisonné si les enjeux de sécurité le dictent, de faire un débroussaillage complet chaque année sur quelques sections identifiées en raison de leur végétation particulièrement abondante, mais aussi d'espacer davantage deux débroussaillages complets dans les zones de végétation peu dense.

En agglomération, l'entretien de cette végétation relève de la compétence du Maire. Pour autant, comme pour le déneigement, l'intervention de l'engin départemental n'est pas suspendue dès le panneau d'agglomération, elle se poursuit jusqu'à la rencontre d'un trottoir ou d'une zone aménagée, par la réalisation d'une passe unique dans toutes les circonstances.

Elagage :

L'élagage a pour objectif premier de permettre le passage des véhicules sans toucher les branches des arbres.

Le strict maintien du gabarit routier est sur la majorité des routes départementales complété par un élagage plus important dont la vocation est « d'aérer » la route, en évitant que la végétation maintienne ombre et humidité et réduise ainsi la durée de vie de la chaussée.

Dans cette logique d'aération, la priorité de l'élagage est portée sur les routes dont le renouvellement de la couche de roulement est prévu dans les 2 ans. Bien évidemment, les zones boisées sujettes à des interventions fréquentes pour des chutes d'arbres constituent également une priorité localisée.

5 – Les améliorations de visibilité

Des travaux de dégagement de visibilité sont réalisés, le plus souvent en régie, notamment pour améliorer la visibilité dans les carrefours.

De semblables travaux peuvent être envisagés pour modifier les caractéristiques des lieux dans des courbes, en supprimant notamment des talus, pour permettre de voir plus loin.

Ces dégagements ne peuvent cependant être opérés sur toutes les zones sinueuses de tous les réseaux, pour des questions évidentes de coût ; il importe donc de programmer ces interventions après avoir réalisé une étude détaillée pour en mesurer l'intérêt, les contraintes et les véritables gains en termes de visibilité et de sécurité.

Ils sont donc réservés aux cas particulièrement délicats et dangereux en raison du manque de visibilité, mais aussi en fonction de l'usage et de l'enjeu de la route concernée.

6 – La sécurité latérale

La sécurité latérale est un enjeu majeur de sécurité routière. Depuis plus d'une dizaine d'années, le Département en a fait un axe essentiel de son action d'aménagement de l'ensemble du réseau existant.

Sur la totalité du réseau principal et sur le réseau secondaire le plus fréquenté, les passages busés existants (permettant l'accès entre une RD et une propriété) ont tous été équipés de têtes de buses de sécurité, limitant la gravité des conséquences d'une sortie de route à leur niveau. Sur l'ensemble du réseau départemental, toute nouvelle demande de création d'accès n'est autorisée qu'équipé d'une tête de buse de sécurité.

Les plantations d'alignement hors agglomération ont été systématiquement équipées de glissières de sécurité pour protéger les usagers en cas de sortie de route d'un choc frontal contre un platane.

Au-delà de la protection contre ces obstacles latéraux, les glissières de sécurité, en bois, en métal ou en béton, et les murets (bâtis ou murs MVL) sont installés prioritairement sur les itinéraires principaux, en particulier le long des cours d'eau, pour limiter les chutes accidentelles.

Le cout important de ces équipements ne permet pas de généraliser leur implantation le long de parois régulières comme les falaises. Sur les réseaux secondaires, seuls quelques points singuliers sont équipés.

Avec près de 230 km de linéaires à ce jour équipés, on peut considérer que l'essentiel du réseau départemental est protégé de façon efficace : seuls des cas particuliers exceptionnels pourront faire l'objet d'installations nouvelles.

Pour compléter la politique de résorption des obstacles latéraux, des systèmes de mâts fusibles vont progressivement équiper les panneaux de signalisation, afin de réduire les conséquences d'un choc contre ces mâts : le programme d'équipement concerne dans l'immédiat tous les projets neufs ainsi que le renouvellement des ensembles de panneaux les plus importants.

7 – Les falaises

Une partie importante du réseau routier a tenté de trouver sa place entre falaises et rivières. L'érosion naturelle sur ces falaises produit la désolidarisation de petits cailloux ou de blocs plus ou moins importants. Ces chutes sont plus fréquentes en période de fortes pluies, et bien sûr lors des dégels des terrains.

Le Département doit ainsi gérer plus de 220 km de falaises, dont la hauteur peut atteindre60 mètres. Un recensement a été réalisé en évaluant le risque de chute lié à certains paramètres géologiques comme l'état de fracturation de la roche, sa stratification favorable ou non (sens des strates), son altération et son morcellement (taille des blocs), la présence de marnes (qui favorise l'altération et les glissements), l'aspect des fractures (avec ou sans argiles, niveau d'ouverture), la fréquence de chute observée.

A partir de ces données, le Département priorise les besoins d'intervention et réalise à titre préventif des purges de falaises qui consistent à faire chuter les rochers ou cailloux devenus instables ; en certains points singuliers, des travaux sont réalisés pour conforter la falaise et éviter la chute.

Malgré le doublement récent du budget consacré à ces interventions, on ne pourra jamais supprimer totalement le risque de chute, dans la mesure où :

- le traitement ne peut se faire que sur le domaine public du Département, mais à priori pas sur les terrains privés situés au-dessus des falaises, d'où peuvent partir cailloux et rochers,
- même après une purge, des ruptures peuvent se produire provenant de plans de glissement plus profonds que ce qui est instable ou visible.

8 - La signalisation

La signalisation horizontale :

Les marquages en peinture ont pour fonction de guider l'usager dans l'application de principes règlementaires nationaux, en fonction de choix opérés localement.

Les conditions de réalisation de la signalisation horizontale et la fréquence d'entretien respectent les principes suivants :

- réseau A : renouvellement de l'axe tous les 2 ans, renouvellement des rives tous les 4 ans,
- réseau B : renouvellement de l'axe tous les 3 ans
- réseau C : renouvellement du marquage existant tous les 4 ou 5 ans selon l'usure.

1 600 km de RD sont marqués à ce jour : toutes les RD du réseau C ne sont pas marquées et il n'y a pas de marquage longitudinal sur le réseau R.

Le brouillard, même s'il est peu fréquent dans le Lot, est souvent évoqué pour demander le marquage de routes secondaires.

Il ne peut cependant être envisagé de marquer tout le réseau : d'abord parce que le marquage de l'axe est interdit quand la largeur de la voie est inférieure à 5,20 m ; ensuite parce que le dispositif appelé « axar » (petits losanges alignés dans l'axe), qui a été développé pour contourner cette réglementation, maintient l'inconvénient d'une détérioration des rives liée à une circulation qui se positionne exagérément par rapport à l'axe matérialisé.

Seules les sections de route dont le trafic est supérieur à 500 véh/j et fréquemment exposées à un brouillard dense pourront faire l'objet d'un marquage complémentaire.

En agglomération, la signalisation horizontale est de la responsabilité de la commune (ou de la communauté de communes) ; le Département préconise d'interrompre le marquage axial à l'entrée dans l'agglomération ; c'est en effet un signal supplémentaire pour inciter l'usager à modifier son comportement et abaisser sa vitesse.

La signalisation verticale :

La signalisation directionnelle respecte un schéma directeur qui définit les mentions à signaler sur chaque carrefour, en fonction de principes réglementaires dont le principal objectif est de limiter ce nombre de mentions, pour assurer la lisibilité de l'ensemble.

Tout en respectant les normes nationales, le schéma départemental a permis d'enrichir systématiquement la signalisation de mentions de nature touristique, afin de mettre en valeur l'ensemble de l'offre départementale.

Pour cette signalisation directionnelle et pour la signalisation de police, qui jouent ensemble un rôle important dans le service offert à l'usager, un entretien soigneux est nécessaire ainsi que le remplacement rapide des panneaux dégradés.

9 - Les ouvrages d'art

Sont répertoriés sous le vocable « Ouvrage d'art » tous les ponts ou murs de soutènement d'ouverture ou de hauteur supérieure à 2m. L'entretien de ces ouvrages d'art constitue une spécificité, déconnectée des principes d'entretien des chaussées sur lesquelles les ouvrages sont situés.

Le Département possède un lot remarquable de vieux ponts, constituant un véritable patrimoine et un échantillon préservé des différentes évolutions techniques depuis le 14ème siècle jusqu'à nos jours. Parmi ces ouvrages, ceux situés sur le Lot et la Dordogne sont identifiés comme de « grands ouvrages ».

Tous ces ponts assurent un rôle stratégique de maintien des échanges sur le territoire : ils nécessitent à ce titre un entretien courant et des remises à niveau régulières, pour ne pas baisser leurs niveaux de service et leur assurer une plus grande durée de vie.

Le Département s'est engagé depuis 1998 dans une politique ambitieuse de maintenance et de pérennisation de ces ouvrages d'art afin d'assurer à minima le maintien de leur niveau de service. Les murs de soutènement, également dans un état parfois critique, ont été intégrés à cette démarche.

Le budget consacré aux ouvrages d'art a maintenant été significativement augmenté pour prendre en compte le problème de la rénovation des grands ouvrages : nécessité de traiter des remises en peinture, des réparations de bétons, prise en compte spécifique du traitement des ponts suspendus, dont les suspensions peuvent être atteintes de corrosion liées à leur âge, ce qui peut mettre à terme en jeu la sécurité des usagers, et également traitement des ouvrages en fin de vie.

10 - Conclusion sur l'entretien du patrimoine routier

Les lignes directrices retenues par ce schéma, pour intervenir sur les multiples composantes du patrimoine routier, diffèrent assez peu de ce qui se pratique ces dernières années dans le département.

Deux axes principaux se dégagent cependant :

- d'une part, en application de la priorité accordée à la sécurité routière, une extrême circonspection avant d'envisager de mettre en œuvre sur le réseau secondaire des prestations qui sont faites pour le réseau principal (concernant les couches de roulement, les rives, la signalisation horizontale, le régime de priorité aux carrefours, les dégagements de visibilité…etc.), prestations qui peuvent avoir pour conséquence indirecte d'augmenter les vitesses à des niveaux inadaptés pour ces réseaux secondaires ;

- d'autre part, en application de la nouvelle hiérarchisation, une modulation plus nette des niveaux de service en fonction de la réalité des enjeux présents sur les différents types de réseaux, avec notamment :

    - maintien voire amélioration du niveau de service sur les ¾ du réseau,

    - requalification en réseau C d'une moitié de l'ancienne catégorie D, qui verra donc une légère amélioration de son niveau de service,

    - prise en compte de la nouvelle catégorie de réseau R, qui verra un entretien limité à l'essentiel, avec des opérations ciblées sur les enjeux de sécurité et de préservation du patrimoine.

GRANDS TRAVAUX DE MODERNISATION DU RESEAU ROUTIER

Les grands travaux de modernisation sont désormais recentrés sur quatre itinéraires principaux de désenclavement vers l'autoroute : liaison Bretenoux Biars / autoroute, liaison Gourdon / autoroute, liaison Lot et Garonne / autoroute, liaison Figeac / autoroute.

La maîtrise des coûts :

L'objectif prioritaire de ces grands travaux de modernisation est d'assurer la sécurité : dévier les traverses dangereuses, sécuriser les carrefours, assurer une visibilité optimale…

En chaque situation, la prise en compte des règles de conception définit la réponse optimale aux objectifs visés en termes de sécurité et de pérennité. Les contraintes économiques imposent cependant d'utiliser au mieux les marges de manœuvre laissées par ces règles pour maîtriser les coûts de ces opérations.

Toutes les pistes d'économie avec leur impact sont analysées, pour permettre de se prononcer sur leur faisabilité sans remettre en question la sécurité recherchée :
- définition du besoin et des usages : possibilité de limitation des vitesses, réduction de la plateforme routière en ajustant largeur roulable et accotements, remplacement des enrobés par des enduits, limitation des glissières de sécurité…
- marges de manœuvre offertes par les guides existants pour diminuer le dimensionnement : géométrie ou structure calculée à la baisse par rapport aux pratiques actuelles…
- l'impact sur l'environnement est également pris en compte dans cette évaluation, pour orienter les choix : diminution des emprises donc des impacts fonciers et environnementaux, réutilisation des matériaux du site, proportion d'agrégats recyclés, techniques à froid, ouverture à variantes…

Au final, pourront être proposés des projets comportant une chaussée réduite en largeur ou accotements simplement enduits voire non revêtus si cela s'avère cohérent avec les usages locaux (2 roues) et la pérennité de la chaussée, en respectant une logique d'itinéraire ainsi que les normes de sécurité.

La planification des opérations :

Ces grands travaux nécessitent de passer par diverses procédures d'études et surtout d'autorisation : DUP, étude d'impact, Loi sur l'Eau, Espèces protégées, archéologie préventive...Au fil des ans, ces procédures continuent d'évoluer vers plus de complexité et surtout de délai, malgré l'instauration à compter du 1er mars 2017de « l'autorisation environnementale unique ».

Le temps nécessaire avant de pouvoir commencer des travaux de construction pour une opération d'envergure a quasiment doublé, en une dizaine d'années, passant de 5 ans à près de 10 ans.
Cette situation implique de s'organiser pour faire avancer en parallèle toutes les procédures et pouvoir lancer les projets (acquisitions foncières et démarrage des premiers travaux sur site) dès que le financement est assuré et avant péremption des autorisations obtenues.

Pour une organisation rationnelle des plus grands de ces chantiers, il est nécessaire de prévoir des tranches annuelles de travaux d'au moins 3 M€. Des chantiers plus réduits ou pouvant être allotis par section type (ouvrage, giratoire, section courante) peuvent être programmés dans le même temps, pour lisser les dépenses à hauteur de l'enveloppe annuelle.

Les opérations identifiées actuellement sur les quatre itinéraires principaux sont les suivantes :

Nord du Lot	- D720 déviation de Vayrac (12 M€) : travaux normalement prêts à démarrer en 2018 - Condat / autoroute = « voie d'avenir » (60M€) : pas prêt avant 2020 - Liaison Souillac / voie d'avenir (11M€) : démarrage des travaux possible en 2019
Liaison Gourdon / A20	- Déviation de Gourdon : reprise des études sur un projet adapté : pas prêt avant 2020
Liaison Lot et Garonne / A20	- D656 déviation de Sauzet (3,2M€) : travaux à démarrer en 2017 - D653 côte du Cluzel (5 M€) : démarrage des travaux possible en 2019 - D653 CluzelVillesèque (2,5M€) : pas prêt avant 2020
Liaison Figeac / A20	- D802 déviation de Cambes (10M€) : travaux terminés en 2018 - D802 Cambes Drauzou : démarrage des travaux possible en 2019

Sur la base d'une enveloppe maintenue les années prochaines à hauteur d'au moins 6M€, il sera possible d'envisager l'enchaînement suivant :

- ➔ 2017 : fin RD 720 St Michel de B., déviation de Cambes, déviation de Sauzet
- ➔ 2018 : début déviation de Vayrac, fin déviation de Cambes, fin déviation de Sauzet
- ➔ 2019 : déviation de Vayrac, début aménagement côte du Cluzel…

A partir de 2020, les opérations « voie d'avenir », Souillac/voie d'avenir, déviation de Gourdon, Cuzel - Villeseque et Cambes – Drauzou seront à leur tour prêtes et imposeront de caler un nouvel ordre de priorité.

CONCLUSION GENERALE

Les principes énoncés dans ce schéma affirment toute l'attention que le Département souhaite apporter à la qualité du service offert aux usagers de la route.

Trois directives résument cette attention :

- ⇨ Accorder une priorité absolue aux enjeux de sécurité routière,
- ⇨ Continuer à apporter au travers des missions d'exploitation un service attentif et réactif,
- ⇨ Faire évoluer l'entretien vers plus d'efficience.

Pour mettre en œuvre ces directives, le présent schéma précise les niveaux de services attendus dans chaque intervention : ces niveaux sont en permanence ajustés à la réalité des enjeux pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

Pour atteindre ces résultats, des moyens importants vont continuer à être consacrés à la politique routière : plus de 43M€ sont inscrits au budget 2017 au titre de cette politique, permettant de maintenir les effectifs en place, de moderniser progressivement les matériels, de continuer à investir sur la préservation du patrimoine et sur les gros travaux.

Il appartient parallèlement aux services de faire évoluer leur organisation pour gagner en efficacité, en travaillant sur toutes les marges de progrès possibles, qu'il s'agisse de répartition des effectifs, de spécialisation de certaines tâches, de mutualisation, d'évolution des temps de travail, etc.

Le projet de réorganisation, actuellement travaillé par les agents de la DIA, viendra ainsi compléter le présent schéma avec l'objectif de proposer à la validation, fin 2017, l'ensemble du projet « demain la route ».

LE DÉPARTEMENT

Département du Lot
Avenue de l'Europe – Regourd
BP 291 – 46005 Cahors cedex 9
Tél. : 05 65 53 40 00
Fax : 05 65 53 41 09
Courriel : departement@lot.fr
www.lot.fr