Schéma d'orientation des Déplacements Routiers
Département de la Drôme
FICHE D'ORIENTATION n° C3
LE FINANCEMENT DES TRAVERSES DE ZONES AGGLOMEREES

Objectif A : Améliorer le service rendu à l'usager	Action 1 : Renforcer les outils de programmation des investissements routiers	
	Action 2 : Agir pour éviter les engorgements du réseau	
	Action 3 : Proposer les actions de sécurité routière	x
	Action 4 : Optimiser la gestion, l'entretien et l'exploitation des Routes Départementales	
Objectif B : Accompagner les projets de territoire	Action 1 : Améliorer les interfaces urbanisme, économie, habitat, transports, routes	x
	Action 2 : Intégrer les projets de territoire en amont des réalisations routières	
	Action 3 : Améliorer la mise en valeur des routes touristiques	
	Action 4 : Améliorer l'accès aux équipements économiques et touristiques	
	Action 5 : Accompagner les projets transversaux du département	
Objectif C : Prendre en compte les enjeux de développement durable	Action 1 : Mettre en place un plan de déplacement durable	x
	Action 2 : Prendre en compte l'environnement et les paysages dans nos actions quotidiennes	x
	Action 3 : Participer à la lutte contre le bruit et les pollutions	

1. LES ENJEUX :

Chaque année, le Département de la Drôme finance une trentaine de dossiers communaux d'aménagements de Routes Départementales en traverse de zones agglomérées (418 km, 10 % du réseau routier départemental). Cela représente plus de 10,115 M€ de financement apporté par an par le Département, qui soutient ainsi en moyenne à 30 % les Communes dans leurs projets d'aménagement.
Les Routes Départementales en milieu urbain nécessitent une action publique forte pour faire accepter un meilleur partage de l'espace public notamment au bénéfice des piétons et des cycles, un meilleur respect des limitations de vitesse et une sécurisation aux abords des équipements publics ou commerciaux.

2. LES INTERVENTIONS DU DÉPARTEMENT :

Nombreuses sont les Communes qui souhaitent résoudre une problématique de zone urbanisée en aménageant une route départementale. On parle abusivement de « RD en traverse d'agglomération » mais en réalité, que l'on se trouve à l'intérieur de l'agglomération matérialisée par les panneaux de signalisation ou que l'on soit à l'extérieur, la problématique de sécurisation de cheminements piétons, d'aménagement de la route ou de mise en valeur de l'espace public est toujours la même et relève de la nécessité de faire cohabiter le passage d'une Route Départementale dans une zone urbanisée.

Sur ces opérations, deux maîtrises d'ouvrage coexistent : le Département en tant que propriétaire et donc gestionnaire de la voie et la Commune où le Maire dispose du « pouvoir de police de circulation », dont le rôle est « *d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique* » des cheminements et espaces publics.

Pour clarifier le rôle de chacun, le Département de la Drôme a, dans son « règlement départemental de voirie » adopté par délibération du 28 Novembre 2011 et notamment l'article 4, précisé les responsabilités en terme d'autorisation d'intervention sur le domaine public. C'est ainsi qu'il convient de considérer que le Département est chargé en zone urbaine de l'entretien de la voirie tandis que la Commune a en charge les abords (trottoirs, places attenantes, …) ainsi que la gestion des eaux pluviales. Avant la réalisation de travaux, un accord de voirie doit

préciser les modalités d'intervention d'une Commune sur le Domaine Public Routier Départemental.

Le Département intervient sous deux configurations :

2.1. Pour les communes de moins de 250 habitants et pour des opérations de moins de 150 K€ de travaux HT hors déplacements de réseaux et à condition qu'il n'y ait pas d'enjeu paysager ou architectural

Si la Commune informe le Département qu'aucun maître d'œuvre privé n'a souhaité œuvrer pour son compte et si elle le souhaite :

- Le Département peut assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux de traverses ;
- La Commune peut transférer sa maîtrise d'ouvrage au Département ;
- Le Pôle Ingénierie de la Direction des Déplacements le plus proche :
  - assure la maîtrise d'œuvre de l'opération ;
  - calcule la participation communale ;
- La Commune verse sa part de financement au Département.

2.2. Pour les autres cas

- La Commune assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de traverses de zone agglomérée.
- Le Département transfère sa maîtrise d'ouvrage à la Commune en lui proposant une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.
- Le Pôle Ingénierie de la Direction des Déplacements le plus proche assure un accompagnement de la commune :
  - Il l'aide à l'écriture du programme (opportunité, analyse des besoins, objectifs, estimation prévisionnelle des travaux, prescriptions techniques applicables aux travaux sur RD) ;
  - Pour la partie du projet qui le concerne,
    - il apporte un appui pour la consultation et le choix du maître d'œuvre ;
    - il la conseille en phase études puis travaux ;
  - Il rédige la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage ;
  - Il instruit les autorisations techniques préalables et les permissions de voirie nécessaires ;
  - Il s'assure du respect des préconisations techniques et financières.
- Le Département verse sa part de financement en investissement sous forme de participation pour les travaux pour lesquels il transfère sa maîtrise d'ouvrage et, sous forme d'une subvention pour la partie des travaux restant à la charge de la Commune.

3. LA PROCEDURE (POUR LES CAS LISTES AU 2.2) :

Les Communes sont généralement à l'initiative des aménagements de traverse de zone agglomérée. Le Département doit donc prioriser ces travaux et, le cas échéant, moduler sa participation financière en fonction de ses propres enjeux. Cela est de la compétence de la Commission Aménagement Voirie.

DEMANDE	Dès qu'elle a connaissance de son projet, la Commune inscrit sa demande d'aménagement auprès du Département (Pôle Ingénierie de la zone). Le pôle Ingénierie de la zone informe la Commune des procédures administratives et financières et lui communique les prescriptions techniques pour l'aménagement de la Route Départementale.
PROGRAMME	La Commune rédige le programme (cf fiche A4 du SODeR) et lance les consultations pour les études préliminaires et la maîtrise d'œuvre. Le Pôle Ingénierie de la zone accompagne la Commune dans ces démarches et valide le programme.
AVANT-PROJET	La Commune transmet l'Avant-Projet au Pôle Ingénierie de la zone. L'Avant-projet fait l'objet d'un avis du Comité d'Évaluation Technique des Opérations Routières (CETOR) de la Direction des Déplacements. L'Avant-projet est présenté en Commission Aménagement Voirie qui propose la part financière totale que le Département apporte et ses échéances. Le Département : - délivre à la Commune un accord de voirie pour l'autoriser à exécuter des travaux sur le Domaine Public Routier Départemental ; - propose à la Commune une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage qui porte sur la réalisation de l'opération, son financement et précise, le cas échéant, la domanialité des voies. Une convention spécifique règle la répartition de l'entretien de l'aménagement entre chacune des parties si la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage ne le prévoit pas ; - indique, s'il y a lieu, le montant des subventions accordées par le Département pour les travaux incombant à la Commune.
CONSULTATION	La Commune organise la consultation et décide du choix des entreprises. Elle envoie, au moment de la notification du marché, un exemplaire complet du marché au Pôle Ingénierie de la zone.
TRAVAUX	La Commune assure la maîtrise d'ouvrage avec son maître d'œuvre en respectant les points de validation prévus par l'accord de voirie et la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.
RÉCEPTION	La Commune remet au Département le Dossier de Remise des Ouvrages ainsi que les procès verbaux de réception des travaux. Le Département verse sa participation financière.

4. LA CONTRIBUTION FINANCIÈRE DU DEPARTEMENT :

4.1. Calcul de la contribution financière du DEPARTEMENT

Deux grandes familles de travaux font l'objet d'une contribution financière du Département.

Il y a tout d'abord les travaux pour lesquels le Département est maître d'ouvrage et qui donnent lieu au versement d'un premier montant qu'on appellera PARTICIPATION. Puis, il y a ceux pour lesquels le Département verse une SUBVENTION.

Le financement des traverses de zones agglomérées est réalisé sur le Programme Revêtements Grosses Réparations pour les travaux relevant de la maîtrise d'ouvrage du Département à concurrence de 5% du montant prévu sur ce programme (STD-REGR). En ce qui concerne les subventions, elles seront affectées sur le programme RCBED dans la limite des crédits alloués lors du vote du budget.

Le projet constitué, au minimum des plans de l'opération, du devis détaillé et de la délibération de la Commune ainsi que la demande de financement, doit être déposé en ligne par la commune sur la plateforme Drôme-Démat (Téléservice : Aménagement du territoire - Dispositif : Aménagement des routes départementales en traverse de zone agglomérée) au plus tard en mars de l'année n-1.

L'avant projet, après validation technique du Comité d'Évaluation Technique des Opérations Routières (CETOR), est ensuite présenté, selon la nature du projet, soit directement au Vice Président en charge des routes départementales, soit en Commission Aménagement Voirie (CAV) qui donne :
- un avis sur le projet,
- une proposition de financement selon les règles citées aux paragraphes 4.1.1. et 4.1.2.

4.1.1. Calcul de la PARTICIPATION

Entrent dans le calcul de la PARTICIPATION les travaux pour lesquels le Département est maître d'ouvrage, qu'il ait ou non transféré sa maîtrise d'ouvrage à la Commune. Il s'agit notamment de :

- Revêtement de chaussée : couche de roulement ayant des caractéristiques adaptées au trafic supporté, charge au Pôle Ingénierie Routière de la zone concernée de déterminer le niveau de portance sur la couche de base ;
- Revêtement des bandes cyclables (*) sur le domaine public routier départemental, leur largeur étant toutefois limitée à 3 mètres (en cumulé sur les 2 sens).

  (*) Une *bande cyclable* est une voie de circulation réservée aux cyclistes incluse sur la chaussée et marquée par des bandes de peinture. Cette signalisation pouvant être complétée par des pictogrammes «vélo» et/ou des doubles chevrons indiquant le sens de circulation.

  Une *bande cyclable* fait partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée. Elle en constitue simplement une file de circulation supplémentaire.

- Dans le cas particulier d'un aménagement de traverse ayant toutes les caractéristiques suivantes :
  - aménagement situé sur une Route Départementale de 1ère ou 2ème catégorie,
  - trafic supérieur à 5 000 véhicules / jour en MJA,
  - trafic Poids Lourds supérieur à 250 véhicules / jour,
  - impossibilité technique de réaliser une déviation de la Commune concernée.

Les travaux relatifs à la grave-bitume et à la couche de réglage de la structure de chaussée, si celle-ci est refaite, sont dans ce cas retenus à hauteur de 75 %. (montant à inclure dans celui de la participation).

Ces travaux font l'objet d'une PARTICIPATION de la part du Département sur la base des prix d'une couche de roulement en béton bitumineux des marchés à bons de commandes du Département. Cette participation sera dégressive selon l'âge de la chaussée. Au cas où plusieurs chaussées seraient concernées, le taux applicable sera celui correspondant à l'âge de la section la plus ancienne.

Chaussée de < à 5 ans	0%
Chaussée de 5 à 10 ans	50%
Chaussée >= 10 ans	100%

- Signalisation verticale directionnelle de jalonnement uniquement ;
- Remise en état des ouvrages d'art sans changement notable de leurs caractéristiques géométriques : étanchéité, reprises de maçonnerie ou de béton, revêtements, garde-corps, etc …

De plus, le Département participe aux frais de maîtrise d'œuvre, CSPS et frais de passation des marchés à hauteur de 8% du montant TTC des travaux sous maîtrise d'ouvrage départementale (montant à inclure dans la PARTICIPATION).

4.1.2. Calcul de la SUBVENTION

4.1.2.1 Bordures et assainissement pluvial

Entrent dans le montant subventionnable pour le calcul de la SUBVENTION, les travaux suivants :

- Ensemble des éléments permettant la collecte et l'évacuation des eaux pluviales de la chaussée : bordures de trottoirs, collecteur EP nécessaire aux eaux pluviales de la voirie, regards de branchement, grilles, …

- Bordures d'îlots directionnels de carrefour y compris celles de l'îlot central

Ces travaux font l'objet du calcul d'un coût « normal » de réalisation, basé sur les prix des marchés à bons de commandes du Département, par le Pôle Ingénierie de la zone. Le Département attribue alors une SUBVENTION, correspondant à un pourcentage du montant de ces travaux, calculée sur la base du coût « normal ».

Les travaux ainsi retenus font l'objet d'une SUBVENTION.

Le taux de subvention est calculé en fonction de la population DGF de la Commune ou de l'EPCI selon la grille suivante :

Population DGF	Taux
Inférieure à 250 habitants	70 %
Comprise entre 250 et 400 habitants	60 %
Comprise entre 400 et 800 habitants	50 %
Comprise entre 800 et 1000 habitants	40 %
Comprise entre 1000 et 2000 habitants	30 %
Supérieure à 2000 habitants	20 %

.

4.1.2.2 - Piste cyclable

Le revêtement des pistes cyclables (*), dans la limite de 3,5 mètres de large, est subventionné à hauteur de 100 %.

(*) Une *piste cyclable* est une voie de circulation réservée aux cyclistes séparée physiquement de la chaussée. Elle est généralement distincte des trottoirs en ville.
Une *piste cyclable* peut être bidirectionnelle ou à sens unique. Elle a le statut d'une voie de circulation à part entière et est indépendante des voies qu'elle longe ou croise.

Le revêtement de la piste cyclable fait l'objet du calcul d'un coût « normal » de réalisation, basé sur les prix des marchés à bons de commandes du Département, par le Pôle Ingénierie de la zone. Le Département attribue alors une SUBVENTION à 100 %, calculée sur la base du coût « normal », ce qui positionne les pistes cyclables à équivalence des bandes cyclables en terme de financement.

4.1.2.3 – Voie verte

La voie verte est ouverte à tous les usagers non motorisés ; elle constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers, etc.
Les voies vertes sont des aménagements indépendants du réseau routier. Elles sont par définition bidirectionnelles.
La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. Dans ce cas, la moitié de la largeur de la voie verte pourra être pris en compte au titre du 4.1.2.2 (dans la limite maximale de 2,5 mètres de large pour une voie verte de 5 mètres de large).

4.1.2.4 – Acquisitions foncières et démolitions de bâtiment

Les acquisitions foncières et les démolitions sont subventionnées (hors opérations de rescindement) à hauteur de 100 % au prorata de la surface strictement nécessaire à l'assiette départementale future limitée strictement aux éléments suivants : chaussée limitée à 7 m de largeur, trottoirs limités à 1,40 m de largeur, bandes et pistes cyclables limitées à 3,5 m de largeur en bidirectionnel et 2 m de largeur en unidirectionnel, voie verte limitée à la moitié de leur largeur avec un maximum de 2,5 m.

4.1.2.5 - Maîtrise d'œuvre, CSPS, frais de passation des marchés

Le Département participe aux frais de prestations annexes (à savoir : maîtrise d'œuvre, CSPS et frais de passation des marchés), à hauteur de 8% du montant de la subvention (montant à inclure dans celui de la SUBVENTION).

4.2. Travaux ne faisant pas l'objet d'une contribution au titre de la politique routière

Ne sont pris en compte ni dans le calcul de la PARTICIPATION ni dans le calcul de la SUBVENTION amenées par la Direction des Déplacements :

- Structure de chaussée, sauf dans le cas précisé à l'article 4.1.1,
- Revêtements des trottoirs et des abords de la voirie (places, zone de stationnement, parkings, …)
- Revêtement et structure liés à la réalisation d'arrêts de bus
- Signalisation horizontale
- Signalisation verticale (hors directionnelle)
- Espaces mixtes.
- Réalisation de places de stationnement même contiguës à la chaussée
- Mobiliers urbains
- Espaces verts
- Plateau surélevé traversant, ralentisseur, coussin berlinois,… (l'équivalent de leurs surfaces est néanmoins pris en compte dans le calcul de la participation)
- Éclairage public
- Ouvrages d'art (mur de soutènement, pont, passerelles…) dont la réalisation est rendue nécessaire pour la création de trottoirs, de pistes ou de bandes cyclables
- Acquisitions foncières et démolitions dans les cas autres que ceux indiqués à l'article 4.1.2.4.

NB : certains de ces travaux peuvent toutefois faire l'objet d'une subvention par la Direction des Politiques Territoriales et/ou au titre des amendes de police.