

SESSION DU 14 MARS 2016**RAPPORT N° AME 8**

Acte certifié exécutoire

Envoyé : 25/03/2016

Réception par le préfet : 25/03/2016

Publication : 25/03/2016

Pour l'"Autorité Compétente" par délégation

■ DIRECTION GENERALE ADJOINTE AMENAGEMENT**■ SERVICE PROGRAMMATION****9231**

2 - Mission Aménagement

23 - Infrastructures

Les infrastructures constituent des aménagements structurants essentiels pour le développement de la Meurthe-et-Moselle. Leur création ou leur modernisation, qu'il s'agisse des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières, sont vitales pour assurer les échanges et les déplacements. Le déploiement des infrastructures haut-débit est également un élément fondamental du développement notamment en milieu rural.

Le réseau routier départemental fait partie intégrante de la vie de ses habitants, dont il facilite les déplacements pour l'ensemble de leurs activités quotidiennes, en veillant tout particulièrement à leur sécurité.

Son amélioration et son maintien en bon état, font partie des objectifs prioritaires de la politique routière départementale et s'inscrivent dans le cadre plus large de l'action en faveur d'un développement durable du département.

Le schéma départemental des transports et déplacements, adopté à la session du 20 juin 2011, fixe :

- une nouvelle hiérarchisation du réseau routier en réseau structurant, principal et local,
- une redéfinition des niveaux de service liés à cette classification dans les domaines d'entretien et d'exploitation du réseau routier et dans le domaine d'aménagement pour la création et la modernisation, et avec pour moyens associés :
 - o le suivi et l'évaluation des routes et des ouvrages d'art,
 - o l'optimisation des techniques d'intervention,
 - o l'internalisation des prestations en optimisant les capacités d'exploitation du Parc départemental et des régies des territoires.

Au 1^{er} janvier 2015, le réseau routier départemental représente 3 314 km, dont 854 km de réseau structurant, 887 km de réseau principal et 1 573 km de réseau local. Ce réseau routier comporte également 1 045 ponts et 2 100 murs de soutènement recensés.

Transfert de la voirie départementale à la Métropole Grand Nancy :

Le 8 septembre 2015, le Premier ministre a confié une mission au préfet de Meurthe-et-Moselle pour la préfiguration de la future organisation territoriale dont la transformation de la communauté urbaine du Grand Nancy en métropole, dans son périmètre géographique actuel.

La loi NOTRE du 7 août 2015 impose que la compétence voirie du département soit transférée obligatoirement à la métropole. Ce transfert prendra vraisemblablement effet au 1^{er} janvier 2017.

Sur l'ensemble du périmètre actuel du Grand Nancy, la Métropole assurera la totalité de la compétence voirie : entretien courant, gestion administrative (instruction des demandes d'occupation du domaine public routier, police de la circulation) et gestion technique (police de la conservation du domaine public routier) sur le réseau routier départemental actuel.

Le patrimoine routier départemental comprend les routes, les ouvrages d'art, les ouvrages d'assainissement, les servitudes et les emprises foncières.

La voirie départementale transférable à la future Métropole du Grand Nancy se compose de :

- 110,7 km de routes, anneaux de giratoires compris,
- 63 ouvrages d'art, soit 35 ponts, 18 murs et 10 PPHM (Portiques, Potences et Hauts Mâts).

Il conviendra de définir contradictoirement avec la Communauté urbaine du Grand Nancy le patrimoine transféré ainsi que les moyens (budget et personnel) qui s'y rattachent au cours de l'année 2016.

PROGRAMME 271 - ROUTES DEPARTEMENTALES OPERATIONS NEUVES

Frais d'études prospectives

Les études concernent essentiellement les projets inscrits au schéma départemental des transports et déplacements, ainsi que des études prospectives liées à des opérations nouvelles ou poursuites d'opérations, notamment :

- *Liaison A330-A31 déviation d'Allain,*
- *Liaison Est/Ouest sur le Bassin de Pompey.*

Un crédit de 50 000 € est proposé en investissement au titre de ces études.

Acquisitions foncières

Ce chapitre prend en compte les acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation des opérations routières nouvelles, ainsi que liées aux opérations d'amélioration modernisation du réseau, ou aux opérations de démolition et reconstruction d'ouvrages d'art.

Un crédit de 203 816 € est proposé en investissement au titre des acquisitions foncières et de travaux de parachèvement.

Charges exceptionnelles et information du public

Des indemnités peuvent être versées aux propriétaires et exploitants de terrains privés dans le cadre des travaux liés aux opérations neuves, occupation temporaire de terrains privés, dommages de travaux et information du public.

Un crédit de 42 000 € est proposé en fonctionnement.

Constructions de voies nouvelles

La liaison Belval-A30 bénéficie d'une autorisation de programme correspondant au coût global de celle-ci, soit 14 200 000 €. Le projet est cofinancé par la Région, le Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat et l'Europe à hauteur de 6 000 000 €.

Pour terminer les travaux de chaussées et réaliser les travaux d'équipements de la route (glissières – marquage au sol – signalisation verticale – clôture à gibier), un crédit de 1 406 373 € est proposé en 2016.

Le prolongement de la liaison Belval-A30 vise à aménager le réseau structurant en direction de l'échangeur de la RN 52 de Villers-la-Montagne. Il a donné lieu à l'ouverture d'une autorisation de programme d'un montant de 5 500 000 € pour la réalisation des études du carrefour giratoire sur la RD26 à Tiercelet, et l'aménagement ultérieur de la liaison de Belval vers l'A30. Le projet a fait l'objet, au titre du Pacte Lorraine, d'un accord avec l'Etat et la Région pour le financement des études et des travaux du carrefour giratoire de Tiercelet, à hauteur de 783 780 €.

Pour poursuivre les études et finaliser les travaux de carrefour giratoire, un crédit de 224 000 € est proposé.

La liaison A330-A31 en contournement d'Allain bénéficie d'une autorisation de programme d'un montant de 7 400 000 €.

Pour démarrer les travaux de construction des deux ouvrages d'art et des terrassements préliminaires, un crédit de 1 400 000 € est proposé en 2016.

PROGRAMME 272 - ROUTES DEPARTEMENTALES ENTRETIEN MAINTENANCE

Amélioration modernisation des routes départementales

a) Etudes et diagnostics

Les études et diagnostics concernent les opérations de calibrage, de rectification de tracé, d'aménagement de carrefours sur le réseau existant. Elles sont menées préalablement aux opérations d'amélioration/modernisation du réseau routier et peuvent être associées à des opérations de démolition/reconstruction d'ouvrages d'art. Elles peuvent également concerner des levés topographiques préalables à des opérations de conception-réalisation.

Un crédit de 100 000 € est prévu à cet effet en investissement.

b) Travaux

Il s'agit d'aménagements ponctuels visant à améliorer le fonctionnement du réseau routier départemental, et la sécurité des usagers. Ils concernent des carrefours, des rectifications de virages, des dégagements de visibilité, des améliorations au franchissement de voies ferrées, ou tout autre équipement nécessité par la sécurité des usagers.

Un crédit de 400 000 € est prévu à cet effet en investissement.

Maintenance des chaussées

Long de 3 314 kms, le réseau routier départemental est un élément indispensable à la vie des territoires. Son amélioration, son adaptation au trafic et son maintien en état permettent d'offrir aux usagers les meilleures conditions possibles de confort et de sécurité.

Les actions mises en œuvre sont les suivantes :

a) Analyse approfondie du réseau routier départemental

Afin d'apporter une aide à la gestion du patrimoine routier départemental et plus particulièrement à la programmation des travaux routiers, de nouvelles auscultations de chaussées sont programmées chaque année sur 1/3 du réseau structurant et du réseau principal.

Ces prestations sont financées sur le budget des études, qui permet également de prendre en charge les études liées aux diagnostics amiante réalisés préalablement aux travaux sur les routes départementales.

Des investigations géotechniques sur les chaussées présentant des désordres peuvent également être financées sur ces crédits.

Un budget de 150 000 € est consacré à ces études en investissement.

b) Grosses réparations

Ce programme a pour objectif d'assurer la remise en état des chaussées afin de prolonger leur durée de vie et de redonner une sécurité et un confort à l'utilisateur empruntant la route.

Ces techniques consisteront à conforter la structure par renouvellement d'une couche de roulement en matériaux bitumineux, enrobés coulés à froid, ou enduits superficiels, dès lors que cela permet une imperméabilisation de la chaussée ainsi qu'une amélioration de l'adhérence.

Les déformations importantes et les défaillances structurelles nécessitent des travaux de grosses réparations avec purges ou des travaux de rechargement structurel.

Un crédit de 11 450 000 € est inscrit en investissement pour la maintenance lourde des chaussées.

Signalisation, équipements et dépendances

a) Glissières de sécurité

Cette opération vise à équiper de glissières de sécurité toutes les sections de routes présentant des risques graves pour des véhicules en perdition.

b) Signalisation

Ce poste concerne l'acquisition d'équipement de signalisation (balises, panneaux, etc.).

c) Plantations

Il s'agit des actions d'aménagements paysagers réalisées le long des routes départementales et en application de la politique de gestion du patrimoine arboré.

Un crédit de 600 000 € est prévu pour l'ensemble de ces actions en investissement.

Entretien de la voirie départementale

Ce programme a pour objectif de maintenir l'ensemble de la voirie en état normal d'entretien. Il comprend plusieurs postes qui sont détaillés ci-après.

a) Entretien courant des chaussées

L'entretien du réseau nécessite des interventions permanentes de réparations localisées des chaussées, de confortement des accotements et de maintenance des équipements de la route. Ces travaux sont réalisés par les régies des territoires, par le Parc départemental, ou par des entreprises.

L'entretien courant intègre également le curage des fossés et le dérasement des accotements. Ces travaux ont une importance vitale pour la conservation des chaussées. Ils visent à évacuer l'eau en drainant les fondations de la chaussée.

Un crédit de 2 150 000 € est inscrit en fonctionnement pour l'ensemble de ces actions d'entretien courant.

b) Entretien, signalisation, équipements et dépendances

Signalisation horizontale

La signalisation horizontale est un élément indispensable pour la sécurité des usagers et nécessite une remise en état régulière. Ces travaux de repassage de signalisation sont principalement confiés au Parc départemental.

Signalisation verticale

Les travaux consistent à remplacer les panneaux endommagés et ceux dont la rétro réflexion a perdu de son efficacité.

Traitement de la végétation

Ces traitements visent à assurer la sécurité en garantissant la visibilité dans les virages et l'usage des accotements par les usagers (piétons, stationnement des véhicules en panne, etc...). Les interventions sont réalisées par les régies des territoires, le Parc départementale et quelques entreprises.

Travaux divers

A la suite d'accidents ou d'actes de vandalisme, il est nécessaire de procéder à la réparation des dommages causés au domaine public. Ces travaux sont couverts par des recettes correspondantes provenant des indemnités versées par les compagnies d'assurance des personnes responsables des dommages.

Ce poste comprend également les dépenses liées aux feux tricolores présents sur 3 carrefours hors agglomération, à l'éclairage du tunnel de la D674 sur le Grand Nancy, ainsi que les indemnités versées dans le cadre des travaux d'aménagement et maintenance des routes départementales.

Un crédit de 1 889 879 € est proposé en fonctionnement pour la rubrique signalisation, équipements et dépendances.

Gestion matériel et divers

Locations, maintenance, outillage et carburant

Pour la réalisation des travaux en régie, il est nécessaire de louer des engins, d'acheter du petit outillage et de procéder à l'entretien du parc de véhicules et engins dont le département est propriétaire.

Soutien aux associations

Afin de soutenir les associations qui interviendraient en appui ou en complémentarité des politiques départementales et de leurs objectifs (sécurité routière par exemple), 15 000 euros sont prévus en vue d'attributions de subventions dont les affectations vous seront soumises en cours d'année.

Un crédit de 1 700 000 € est proposé en fonctionnement pour l'ensemble de la rubrique gestion matériel et divers.

Viabilité hivernale

L'exploitation du réseau routier a pour but de veiller à ce que les usagers puissent rouler dans de bonnes conditions, quels que soient les incidents ou les intempéries. Ces actions, qui sont vitales pour la sécurité et pour l'activité économique, concernent principalement la viabilité hivernale.

Le schéma départemental des transports et des déplacements a défini en 2011 une hiérarchisation du réseau routier départemental avec des niveaux de services différenciés.

Le réseau routier départemental a été classé en 3 catégories à partir d'une analyse multicritères reposant sur une triple approche, économique, intermodale et territoriale de la mobilité :

- Le réseau structurant (N1) : les interventions sont prioritaires et continues 24h/24 (les interventions entre 21h30 et 2h n'ont lieu qu'en cas de situation exceptionnelle et après validation par le cadre DIRAT).

- Le réseau principal (N2) : les interventions sont prioritaires de 4h à 21h30.

- Le réseau local (N3) : les interventions sur ce réseau ne sont pas prioritaires et ont lieu entre 8h et 16h en semaine. En situation exceptionnelle et après validation par le cadre de permanence de la DIRAT, le traitement sur le réseau local traité peut se poursuivre entre 16h et 21h30 et de 8h à 16h en weekend afin de ne pas laisser une commune enclavée.

- Le réseau local non traité (N4) : une partie du réseau local n'est pas traitée en période hivernale. Ces sections non traitées font l'objet d'une signalisation appropriée.

- Le réseau local non traité est déterminé de manière à ce que chaque commune soit desservie par au moins une route traitée. En outre il a été tenu compte des transports scolaires. Ainsi, afin d'éviter des détours trop importants, certaines communes sont desservies par plusieurs routes locales traitées.

52 % du réseau traité prioritairement (N1 + N2),

33 % du réseau traité non prioritairement (N3),

15 % du réseau n'est pas traité (N4).

Pour des raisons d'utilisation raisonnée des produits fondants et d'efficacité de traitement, le traitement au sel sec a été élargi à la bouillie de sel et saumure. Le Parc départemental réalise déjà ces traitements avec ses propres engins. Les $\frac{3}{4}$ des engins affectés sur les territoires sont équipés de réservoirs en complément des saieuses.

Le déploiement de centrales à saumure dans les centres d'exploitation est en cours.

Cette activité est fortement internalisée :

- 82.5 % des engins de service hivernal sont internalisés soit 33 sur 40,
- 88 % du linéaire de routes départementales sont traités en interne par la régie et le parc départemental.

Depuis 2011, des conventions ont été proposées aux communes et/ou aux intercommunalités compétentes pour mettre en commun nos moyens et leur confier une partie des interventions sur le réseau départemental local traité hors agglomération en contrepartie de mise à disposition de sel ou de matériel de déneigement.

Au cours de ces 3 hivers, le nombre de conventions de partenariat a fortement évolué ainsi que le linéaire traité ; 48 conventions pour un linéaire traité de 136 km soit un linéaire moyen/convention de 2,83 km.

Le linéaire moyen par convention est faible, ce qui correspond à la logique de désenclavement des communes notamment pour les trajets domicile/travail du matin sur le réseau local traité non prioritaire vers le réseau prioritaire.

Le budget de la viabilité hivernale de 2M € permet :

- le fonctionnement des matériels et interventions des entreprises,
- l'achat de sel, sachant qu'une réflexion est en cours sur l'opportunité et la faisabilité d'un moindre recours au salage et à la mutualisation des moyens,
- l'abonnement à des données et des prestations météorologiques.

PROGRAMME 273 - OUVRAGES D'ART

Etudes

Les études porteront principalement sur des ouvrages classés 4 ou 5 en indice de gravité et qu'il convient de reconstruire ou de conforter pour leur rendre leur fonctionnalité.

Elles porteront également sur des investigations préalables nécessaires à l'établissement des projets de réparation ou reconstruction.

Enfin elles permettront de définir des procédures de mise sous surveillance renforcée ou haute surveillance par instrumentation sur les ouvrages sensibles.

Ainsi, sont notamment prévues en 2016 :

- Pont sur la Meurthe à Rosières aux Salines (D116.025) : engagement des études préalables de reconstruction ;
- Pont sur le canal de la Marne au Rhin à Varangéville (D400.320) : études projet et DCE pour la reconstruction de l'ouvrage ;
- Pont sur la Moselle à Tonnoy (D74.015) : engagement des études préalables de reconstruction.

Plusieurs études de grosses réparations sont également prévues en interne.

Un crédit de 300 000 € est prévu en investissement pour la réalisation de ces études.

Grosses réparations et modernisations

Le patrimoine départemental est constitué, au 1^{er} janvier 2015, de 1041 ponts et plus de 2100 murs de soutènement recensés. Ce patrimoine comprend également les ouvrages hydrauliques (aqueducs).

Le patrimoine des ponts a augmenté de 25% en surface et de 20% en nombre depuis la fin des années 90, suite à la construction de routes départementales neuves et aux nombreux déclassements des routes nationales.

Les grosses réparations sont destinées à remettre partiellement ou totalement un ouvrage dans son état de service initial pour en prolonger la durée de vie, en remplaçant ou en renforçant les structures endommagées.

Les travaux de modernisation visent essentiellement aux opérations de reconstruction des ouvrages fortement dégradés et permettent d'augmenter le niveau de service des ouvrages en corrélation avec le schéma départemental des transports et déplacements. Ces travaux permettent également de supprimer les ponts qui n'ont plus d'utilité et d'économiser sur les dépenses de fonctionnement en supprimant les coûts de surveillance et d'entretien courant.

Les travaux de grosses réparations et de modernisation sont essentiels pour maintenir le patrimoine à niveau avant que les dégradations ne s'avèrent trop importantes et nécessitent de lourds investissements financiers. Une action préventive est toujours plus efficace qu'une action curative.

Un crédit de 4 600 000 € est prévu en investissement pour ces opérations de grosses réparations et modernisations.

Ponts sensibles

Le programme des ponts sensibles prévoit la reconstruction ou le confortement des ouvrages classés 4 ou 5 en indice de gravité, et constituant des opérations d'investissement conséquentes. Ces opérations sont identifiées au schéma départemental des transports et déplacements et font l'objet d'une à deux programmations par an.

En 2016, il est prévu de lancer l'appel d'offre des travaux de reconstruction du pont sur la Vezouze à Lunéville (D31.025) et d'engager les études d'exécution et de préparation du chantier.

Une autorisation de programme est votée pour un montant de 2 500 000 € et un crédit de paiement de 500 000 € est prévu en investissement au titre de l'exercice 2016 pour cette opération.

Surveillance et entretien des ouvrages

Il convient d'assurer la surveillance du patrimoine ouvrage d'art du département afin :

- de permettre une programmation de travaux de réparation cohérents et hiérarchisés,
- d'alerter et mettre en sécurité les ouvrages et les usagers, en cas de désordres graves constatés.

Il faut par ailleurs réaliser des opérations d'entretien courant sur tous les types d'ouvrages (ponts, murs et aqueducs) pour assurer leur bon fonctionnement.

Un crédit de 1 000 000 € est prévu en fonctionnement pour assurer la surveillance du patrimoine et l'entretien courant des ouvrages.

Patrimoine croisé

Les règles de gestion des ouvrages en matière de patrimoine croisé ne sont pas encore suffisamment clarifiées, alors qu'une loi visant à répartir les responsabilités et les charges financières a été votée le 7 juillet 2014.

Sur le territoire de la Meurthe-et-Moselle, on dénombre 163 ponts supportant une route départementale et relevant de cette problématique de la gestion croisée. Des conventions doivent être mises en place, mais en l'absence des décrets d'application de la loi, la situation n'évolue pas avec les gestionnaires des autres réseaux (DIR, RFF, VNF,...). Compte-tenu des enjeux financiers et juridiques concernant ce dossier, nous prendrons en 2016 toutes les initiatives nécessaires à la clarification des responsabilités du département.

PROGRAMME 274 - MOYENS TECHNIQUES

Equipement en moyens et matériels

Pour la connaissance et l'analyse du trafic, il convient d'acquérir des dispositifs de comptage mobiles, de type radar « Viking + », et fixes de type Siredo.

Par ailleurs les missions d'exploitation et de travaux d'entretien routier, réalisées en interne par le personnel de régie des territoires, requièrent l'acquisition de matériel de type véhicules légers et véhicules utilitaires, fourgons, poids lourds, saleuses, rabots, tracteurs, épaveuses et roto faucheuses.

Le renforcement des missions internalisées nécessite également l'acquisition de matériel de travaux routiers tels que projeteur d'enrobé tiède. Pour 2016 il est envisagé d'acheter un véhicule de service de viabilité permettant de réaliser un ensemble d'activités d'entretien.

Certains matériels, en fonction de leur spécificité et dans un souci d'optimisation sont mutualisés entre les territoires et le parc départemental.

Un crédit de 750 000 € est proposé à cet effet en investissement.

Entretien du matériel

Pour l'entretien des dispositifs de comptage et des 6 stations météorologiques routières autonomes, un budget de 35 000 € est prévu en fonctionnement.

Personnel du Parc départemental

La rémunération des agents du Parc repose sur la rémunération des Ouvriers des Parcs et Ateliers (OPA, personnels payés sur le budget annexe du Parc départemental), et la rémunération des fonctionnaires territoriaux affectés au Parc et faisant l'objet d'une compensation de l'Etat suite à transfert. Afin d'équilibrer le budget du Parc cette compensation est versée au budget annexe.

Un crédit de 299 000 € est proposé en fonctionnement.

La séance du **Mercredi 16 Mars 2016** est ouverte à 09 H 12, sous la présidence de **M. Mathieu KLEIN**.

Tous les membres de l'assemblée sont présents, à l'exception de **M. HARMAND** Alde et **Mme PAILLARD** Catherine, qui avaient donné respectivement délégation de vote à **Mmes PILOT** Michèle et **LASSUS** Anne.

DELIBERATION

RAPPORT N° 8 - 2 - MISSION AMENAGEMENT - 23 - INFRASTRUCTURES

M. CORZANI, rapporteur
Le conseil départemental,
Vu le Rapport N° 8 soumis à son examen.
Après en avoir délibéré,

- approuve les orientations fixées, prend acte des éléments de présentation budgétaire et précise que les inscriptions correspondantes sont détaillées dans les éditions légales du projet BP 2016, dont les budgets annexes Réseau Départemental Hauts Débits et Parc départemental.

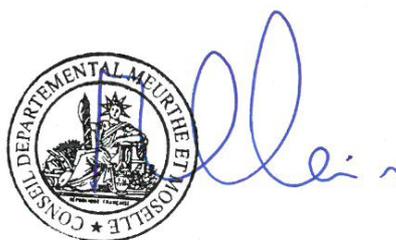
Le budget principal participe à hauteur de 299 000 € au budget de fonctionnement du PARC DEPARTEMENTAL.

Lors du vote correspondant, les Elus du Groupe "Union de la Droite et du Centre" déclarent s'abstenir.

Cette délibération est adoptée à l'unanimité.

Le président du conseil départemental certifie que cet extrait est conforme au registre des délibérations, qu'il a été publié ou notifié et qu'il sera exécutoire dès réception par M. le Préfet.

NANCY, LE 21 MARS 2016
LE PRESIDENT DU CONSEIL
DEPARTEMENTAL,

The image shows the official seal of the Meurthe-et-Moselle Departmental Council, which is circular and contains a central emblem with a sun and a figure. To the right of the seal is a handwritten signature in blue ink.

Mathieu KLEIN