

RÉORGANISATION DES SERVICES, ADAPTATION DE LA PROGRAMMATION ET REMANIEMENT DE LA STRUCTURATION BUDGÉTAIRE DE LA DIRECTION DES ROUTES - Juillet 2018

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU DOUBS (25)

ACTEUR(S) : Direction des routes, des infrastructures et des transports

CONTEXTE : « C@p 25 » (cadre politique du département) adopté en 2016 a priorisé 4 axes d'action pour la route : maintenance, sécurité, amélioration des réseaux et voies cyclables.

BILAN : Le Conseil Départemental du Doubs a procédé à une formalisation de sa politique routière dans le contexte de la réorganisation des services routiers et selon une vision territorialisée. Cela a conduit à une adaptation de la programmation désormais fondée sur une dissociation entre réseau structurant et réseau de desserte. Ces changements ont aussi amené un remaniement de la structuration budgétaire à partir d'une logique pluriannuelle. Enfin, le département a opéré la suppression du budget annexe du Parc.



PORTRAIT



Population : 536 959 hab.
Densité : 103 hab./km²
Superficie : 5 232 km²



Budget collectivité (2018) :

- Total : 541 M€
- Route : 35 M€



3 700 km de réseau
1 100 km de réseau structurant
2 600 km de réseau de desserte



Territoire à géographie contrastée comprenant une zone de moyenne montagne.

EN SAVOIR



Christophe JANIER-DUBRY
Conseiller stratégique
christophe.janier-dubry@doubs.fr
<https://www.doubs.fr/>



Courriel : onr@idrrim.com

Site internet : www.idrrim.com/ONR

 [@IDRRIM](https://twitter.com/IDRRIM) | [#ONR_IDRRIM](https://twitter.com/ONR_IDRRIM)

MISE EN ŒUVRE

En détail - Une nouvelle organisation des services pour gagner en efficacité et mettre en œuvre un lien plus étroit avec les territoires :

- Un Service des Travaux Routiers (STR) regroupant l'ensemble des équipes d'exploitation : 230 agents sur les routes et plus de 20 sites dans le département.
- Trois Services Territoriaux d'Aménagement (STA) ancrés territorialement, en charge de la programmation, de la gestion de la route, de l'ingénierie des travaux (études, commandes et surveillance) et, enfin, des relations locales.

Dans la nouvelle organisation des services, les STA et le STR sont structurés avec 2 niveaux de territorialisation : pour le pilotage (3 territoires) et pour l'opérationnel (7 territoires). Ces territoires possèdent des limites identiques et correspondant à celles des intercommunalités, en vue de favoriser les voies de mutualisation des moyens et des interventions.

Mise en place d'une nouvelle programmation :

- Découpage selon les 4 axes du document stratégique départemental ;
- Dissociation réseau structurant/réseau de desserte ;
- Appui sur une programmation routière territorialisée pour le réseau de desserte ;
- Préparation en lien avec les élus locaux, Conseillers départementaux et Présidents d'EPCI, à partir de propositions techniques qui émanent des services.

Pour le réseau de desserte : chaque territoire dispose d'une enveloppe répartie au prorata des km de route de desserte du territoire qui couvre la plupart des opérations de maintenance, de sécurisation et d'amélioration, à l'exception de celles qui relèvent d'une gestion globalisée (ouvrages d'art, signalisation).

Remaniement de la gestion budgétaire :

- Une programmation pluriannuelle ;
- Un « programme des investissements routiers du mandat » (PIRM) portant sur la période 2016-2020 ;
- Un « programme des études routières » (PER) pour l'alimenter.

Pour l'investissement :

- Autorisations de programme (AP) millésimées pour chaque année et pour chaque programme «récurrent» ;
- Une autorisation de programme globale sur trois ans pour les autres programmes ;
- Opérations particulières ou aménagements individualisés (AP unique pour l'opération).

Pour le fonctionnement :

- Une autorisation d'engagement globale pour la viabilité hivernale (VH), à partir du 1^{er} janvier 2018, affectée pour chaque hiver donc à cheval sur deux exercices budgétaires. L'objectif est de pouvoir mieux retracer, a posteriori, le coût de l'hiver.

Suppression du budget annexe du parc départemental (activité des ateliers et d'une partie du personnel des équipes d'exploitation pour les travaux) : le budget du Parc est intégré, à partir de 2018, dans le budget général par ventilation des dépenses dans les différents budgets. Cette ventilation a conduit à la création d'une ligne d'investissement pour les achats de matériels. Ainsi, les 2 millions d'€/an approximativement consacrés à ces achats auparavant sont intégrés en investissement dans le budget routier et les travaux réalisés apparaissent comme des fournitures dans le budget principal. Pour les frais de personnel, ils sont pris en compte dans le budget RH du département.

Financement - Budget primitif 2018 : 71 M€ d'autorisations de programme (pour une dépense d'investissement annuelle d'environ 25 M€) et 12 M€ d'autorisation d'engagement pour la VH (pour une dépense annuelle d'environ 3,5 M€).

Difficultés et solutions

Risque social :

- Appui sur un important dispositif de concertation : différentes étapes de dialogue social + création d'espaces d'expression et de dialogue (boîte à idée, réunions de présentation, etc.) ;
- Accompagnement du changement par des travaux d'amélioration des bâtiments, des centres d'exploitation et d'aménagement des espaces de travail.

Risque politique :

- Appui sur une importante préparation en amont et sur une démarche couplant concertation et communication adaptée ;
- Explications auprès des élus locaux ;
- Appui sur le principe de la réorganisation comme un outil de renforcement des liens avec les territoires à l'échelle intercommunale ;
- Mise en avant de l'importance de conserver une activité en régie.

RÉSULTATS

- Un **pilotage centralisé de l'activité « régie »** favorisant une utilisation plus rationnelle des moyens et donc une efficacité accrue ;
- **Une appréhension des besoins au plus près du terrain** avec une programmation en lien avec les conseillers départementaux et les présidents des EPCI pour le réseau de desserte ;
- **Une démarche plus efficace et une meilleure régulation du système** grâce aux enveloppes, notamment par une implication directe des présidents d'EPCI ;
- **Une meilleure exécution du budget** et l'amélioration des taux de réalisation des crédits ;
- La promotion d'une **logique pluriannuelle** du budget.

CRITÈRES D'ÉVALUATION

- **Comptabilité analytique** pour le suivi de l'activité des équipes du STR pour dégager des **indicateurs** (d'activité, de coût, de performance, etc.) ;
- A propos des modalités de **programmation budgétaire**, un objectif fort du nouveau dispositif est celui du taux de réalisation des programmes par rapport aux crédits votés. Des modalités de pilotage et de suivi sont mises en place tout au cours de l'exercice à cet effet ;
- D'**autres** indicateurs sont conservés concernant l'état du patrimoine routier (âge des chaussées, IQOA...) et les travaux réalisés (linéaire de chaussée traité, nombre d'ouvrages rénovés...).

PERSPECTIVES : actions complémentaires engagées

- Formalisation d'un **nouveau DOVH** (document d'organisation de la viabilité hivernale) ;
- Conduite d'**audits de sécurité** sur les sections de RD où l'on recense le plus d'accidents ;
- Adaptation de la **politique cyclable** départementale (notamment, appel à projets « voies cyclables » lancé auprès des EPCI et des communes) ;
- Mise en place d'un **comité des usagers des RD** ;
- **Innovation et expérimentations** : voies de mutualisation avec le bloc communal).