



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

DÉPARTEMENT DE LA SOMME

Tome 2 « Le réseau routier non concédé »

Exercices 2015 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 27 janvier 2021.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	3
RECOMMANDATIONS*	4
INTRODUCTION.....	5
1 L'ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE	6
2 L'ETAT ET L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES	8
2.1 Les caractéristiques du réseau routier départemental	8
2.2 Les méthodes de connaissance de l'état du réseau	8
2.3 L'état connu du réseau	9
2.4 Le trafic et la relation avec les usagers	10
3 LA POLITIQUE D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.....	12
3.1 La définition de la stratégie.....	12
3.2 La programmation effective des opérations d'entretien et leur exécution.....	14
3.3 L'exploitation opérationnelle.....	15
3.3.1 L'entretien et la maintenance.....	15
3.3.2 La viabilité hivernale	18
3.4 La sécurité des infrastructures routières	19
3.5 La coordination avec l'État et les autres gestionnaires routiers.....	21
4 LES MOYENS EMPLOYES ET L'ORGANISATION DES SERVICES.....	23
4.1 L'organisation administrative et géographique des services	23
4.1.1 Une réorganisation des services en deux temps sur la période 2016-2020.....	23
4.2 La gestion des ressources humaines	24
4.2.1 Bilan des moyens en personnel depuis 2014	25
4.2.2 Une masse salariale en baisse	26
4.2.3 Absentéisme et accidentologie.....	27
4.3 La gestion des moyens matériels	30
4.3.1 Le matériel roulant et l'immobilier (cf. annexe n° 9)	30
4.3.2 Autres moyens	30
5 LE BILAN ECONOMIQUE, FINANCIER ET ENVIRONNEMENTAL.....	33
5.1 Les composantes et les déterminants des coûts d'entretien et d'exploitation.....	34
5.1.1 Évaluation des moyens nécessaires à l'exploitation et à la maintenance du réseau	34
5.1.2 Une baisse des dépenses de fonctionnement (hors masse salariale).....	35
5.1.3 Évolution des dépenses d'investissement	36
5.1.4 Des recettes affectées au réseau routier départemental en baisse	37
5.1.5 La valeur du patrimoine des infrastructures routières non amorties.....	38
5.1.6 Un mode de gestion principalement en régie.....	38

5.2 La commande publique.....	39
5.2.1 Une organisation de l'achat intégrée à la direction.....	39
5.2.2 Une stratégie d'achat basée sur la proximité géographique, la réactivité et le professionnalisme des services	40
5.2.3 Une régularité des procédures relatives aux marchés	40
5.3 Les aspects environnementaux et sociaux	41
5.3.1 L'engagement du département en faveur du développement durable	41
5.3.2 Une illustration concrète au sein de la direction équipement	42
ANNEXES	45

SYNTHÈSE

Le département de la Somme gère un réseau routier de 4 553 km, réparti en trois catégories : structurant (1 022 km), principal (922 km) et secondaire d'intérêt local (2 602 km). À ce réseau sont associés 607 ouvrages d'art, dont certains en gestion partagée avec la SNCF ou la SANEF, société concessionnaire d'autoroutes. Des campagnes d'auscultation du réseau routier, menées entre 2015 et 2017, et un comptage régulier du trafic, complétés par les signalements occasionnels des usagers, permettent au département d'avoir une connaissance précise de l'état du réseau.

Une note stratégique « exploitation et maintenance des routes départementales 2016-2021 » a été élaborée en 2015. Elle a fixé des objectifs budgétaires annuels pour assurer la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers. Le règlement de voirie départementale, arrêté en 2004 et non modifié depuis, nécessiterait une révision, afin de le mettre en conformité avec la législation en vigueur. Le président du département a précisé que cela serait effectué courant 2021.

La surveillance et la programmation se font en régie, tant sur les routes que les ouvrages d'art, tandis que les travaux sont en partie externalisés *via* des marchés publics. La praticabilité du réseau, en période hivernale, est assurée par les services sous forme d'astreintes, à la fois en surveillance et en intervention.

La sécurité est traitée dans la programmation, en fonction des données d'accidentologie, pour les routes, les carrefours et les passages à niveau, en partenariat avec les opérateurs concernés (SNCF, Réseau ferré de France, communes). Les recettes générées par les amendes de police viennent abonder le budget consacré à ces actions.

La réorganisation, en 2017, des services centraux et territoriaux de la direction « équipement » a permis de rationaliser le fonctionnement et de réduire les effectifs, avec plus d'efficacité. La suppression du garage départemental et son regroupement avec celui du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) a cependant modifié le périmètre d'affectation du personnel correspondant, accentuant de fait la baisse des effectifs. Le renouvellement du parc de matériel roulant, vieillissant, a accompagné la démarche. Des outils informatiques performants permettent, à la fois, la connaissance du patrimoine routier et le suivi des interventions, pour une meilleure sécurité des agents.

La politique menée tant en matière de personnel que d'équipement et d'entretien des routes et ouvrages d'art aboutit à une baisse des crédits de fonctionnement et une augmentation des investissements, malgré une affectation des recettes en diminution sensible, sur le programme « voirie départementale ». Ce constat est cependant à relativiser par la variation du périmètre budgétaire, duquel ont été soustraits les personnels et le matériel affectés au garage départemental (représentant 1,8 M€), gérés depuis 2018 sur un budget commun avec le SDIS.

Les aspects environnementaux sont pris en compte dans tous les volets de la gestion du domaine routier : matériaux mis en œuvre sur les chantiers, véhicules utilisés, diversité des ressources naturelles, réchauffement climatique, prévention du bruit.

RECOMMANDATIONS*

Recommandations (performance)

	<i>Totalement mise en œuvre</i>	<i>Mise en œuvre en cours</i>	<i>Mise en œuvre incomplète</i>	<i>Non mise en œuvre</i>	<i>Page</i>
Recommandation unique : réviser le règlement de voirie départementale afin de le mettre en conformité avec la législation en vigueur.				X	10

* Voir notice de lecture en bas de page.

NOTICE DE LECTURE	
SUR L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES RAPPELS AU DROIT ET DES RECOMMANDATIONS	
<i>Les recommandations de régularité (rappels au droit) et de performance ont été arrêtées après examen des réponses écrites et des pièces justificatives apportées par l'ordonnateur en réponse aux observations provisoires de la chambre.</i>	
Totalement mise en œuvre	L'organisme contrôlé indique avoir mis en œuvre la totalité des actions ou un ensemble complet d'actions permettant de répondre à la recommandation, même si les résultats escomptés n'ont pas encore été constatés.
Mise en œuvre en cours	L'organisme contrôlé affirme avoir mis en œuvre une partie des actions nécessaires au respect de la recommandation et indique un commencement d'exécution. L'organisme affirme, de plus, avoir l'intention de compléter ces actions à l'avenir.
Mise en œuvre incomplète	L'organisme contrôlé indique avoir mis en œuvre une partie des actions nécessaires sans exprimer d'intention de les compléter à l'avenir.
Non mise en œuvre	Trois cas de figure : - l'organisme contrôlé indique ne pas avoir pris les dispositions nécessaires mais affirme avoir l'intention de le faire ; - ou il ne précise pas avoir le souhait de le faire à l'avenir ; - ou il ne fait pas référence, dans sa réponse, à la recommandation formulée par la chambre.

INTRODUCTION

Le contrôle des comptes et de la gestion du département de la Somme a été ouvert le 24 janvier 2020 par lettres du président de la chambre, adressées à M. Christian Manable, président jusqu'au 1^{er} avril 2015, et à M. Laurent Somon, président en fonctions depuis le 2 avril 2015.

Il s'inscrit, notamment, dans le cadre d'une enquête nationale des juridictions financières sur l'entretien et l'exploitation du réseau routier non concédé¹.

Ce contrôle, qui donne lieu à deux rapports distincts, a porté sur la situation financière et le suivi des observations du précédent contrôle (tome 1), ainsi que sur le réseau routier non concédé (objet du présent rapport – tome 2).

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 8 octobre 2020 avec le président alors en exercice et le 29 septembre 2020, par téléphone, avec son prédécesseur.

Lors de sa séance du 13 octobre 2020, la chambre a arrêté ses observations provisoires qui ont été notifiées à M. Stéphane Haussoulier, actuel président depuis le 2 novembre 2020, ainsi qu'à ses deux prédécesseurs. Seul l'ordonnateur en fonctions a apporté une réponse.

Après l'avoir examinée, la chambre, dans sa séance du 27 janvier 2021, a arrêté les observations définitives suivantes.

¹ Le réseau routier non concédé est constitué de grands axes structurants entre les villes et en agglomération. Il est national, départemental ou intercommunal.

Le département de la Somme

Le département de la Somme est l'un des cinq départements de la région Hauts-de-France. D'une superficie de 6 170 km², il compte, en 2019, 569 700 habitants², soit 92,8 habitants au km². Sa population est en légère baisse par rapport aux chiffres de 2016 (572 700 habitants). Au 1^{er} janvier 2019, la part des 0-24 ans représente 30,6 % des résidents, contre 26,4 % pour les 60 ans ou plus.

L'emploi dans le département représente 10,9 % de l'ensemble régional. Les postes de salariés occupent 89,9 % de la masse des emplois, 75 % relevant du tertiaire. Le taux de chômage au quatrième trimestre 2019 est de 9,5 %, légèrement inférieur au taux régional (9,9 %), mais supérieur de plus d'un point au taux national hors Mayotte (8,1 %). Les créations d'entreprises sont en hausse de 5,8 % entre mars 2019 et mars 2020, alors que les défaillances sont en baisse de 10,6 % sur la même période.

Avec un taux de pauvreté de 17,1 % en 2016, le département se situe en-dessous du taux régional (18,3 %), mais bien au-dessus du niveau métropolitain (14 %). Le revenu moyen par foyer fiscal, en 2015, est de 22 751 €, contre 22 954 € en région et 25 874 € en métropole. 40,7 % des foyers fiscaux sont imposés.

Entre le début du confinement et le 6 mai 2020, le niveau d'activité dans la Somme a reculé de 31 %, comme dans la région, mais légèrement moins qu'au niveau national (33 %)³.

1 L'ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

Composé de 23 cantons, le département de la Somme compte 46 élus, conseillers départementaux. L'assemblée délibérante est présidée par M. Laurent Somon depuis le 2 avril 2015, assisté de 12 vice-présidents. Sept groupes politiques la composent.

L'organigramme des services de novembre 2019 répartit les compétences en cinq directions générales adjointes (DGA), sous l'autorité d'un directeur général des services (DGS) :

- solidarité et insertion ;
- développement de la personne et des territoires ;
- équipement du département ;
- ressources humaines, juridiques et logistiques ;
- finances, commande publique et numérique.

² INSEE, chiffres clés des départements, édition 2019.

³ Communiqué de presse INSEE du 16 juin 2020.

C'est la DGA « équipement du département » qui gère le réseau routier non concédé, au travers de la direction des routes qui rassemble l'ensemble des services concernés, du service « budget – comptabilité – subventions » aux agences routières, réparties sur tout le territoire de la collectivité.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

Le département de la Somme est constitué de 23 cantons, représentés par 46 élus au conseil départemental. L'organisation administrative actuelle comprend cinq directions générales adjointes, celle dénommée « équipement du département » gérant le réseau routier non concédé.

2 L'ÉTAT ET L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

2.1 Les caractéristiques du réseau routier départemental

Le réseau routier départemental est constitué de 4 553 km de routes (juin 2020), se répartissant en 1 022 km de réseau structurant (classe 1), 929 km de réseau principal (classe 2) et de 2 602 km de réseau secondaire d'intérêt local et de voies de desserte des communes (classe 3). 1 281 km sont des routes départementales en agglomération (cf. annexe n° 1).

Les routes de classes 1 et 2 représentent 40 % du réseau mais assurent 80 % du trafic routier. Ces critères de classement sont nationaux et repris dans une délibération du conseil général datant de 2002.

Le réseau comprend des ouvrages d'art et des plantations. Les premiers sont au nombre de 607, dont 474 en gestion propre, 61 en gestion partagée avec la SNCF et 72 en gestion partagée avec la SANEF, société concessionnaire d'autoroutes. Les plantations s'élèvent à environ 20 000 arbres, nécessitant abattage et remplacement.

Sur le territoire départemental, l'État ne gère plus que 47 km de routes nationales, hors autoroutes.

2.2 Les méthodes de connaissance de l'état du réseau

Sur la période, des campagnes d'auscultation ont été réalisées en 2015 sur le réseau de classe 1, en 2016 sur celui de classe 2 et en 2017 sur 1/3 du réseau de classe 3 (agence routière Est). Elles ont permis de relever les dégradations et les déformations, ainsi que l'adhérence sur les routes de classes 1 et 2 (cf. annexe n° 2).

Ces résultats ont aidé la direction des routes à proposer, dans le cadre d'un document de refondation, des adaptations aux différents niveaux de services, adoptés par l'assemblée départementale.

Les détériorations sur le réseau routier départemental, constatées par les usagers, peuvent être signalées par une application « Somme routes », téléchargeable sur un téléphone mobile (cf. *infra* paragraphe 2.4).

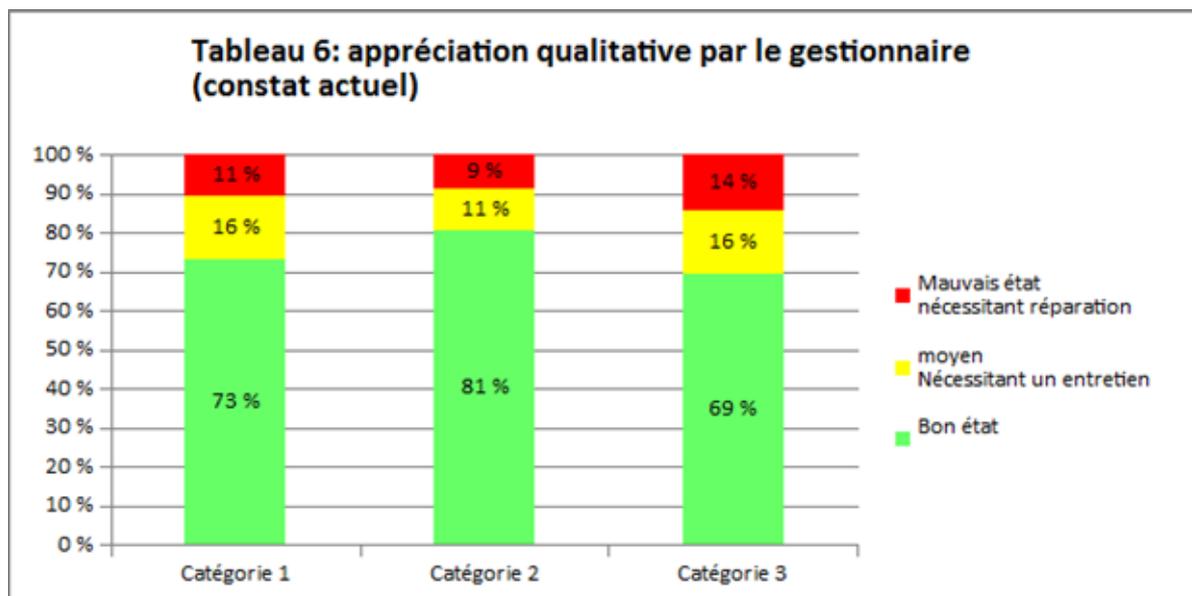
2.3 L'état connu du réseau

Par rapport à la précédente campagne d'auscultation menée en 2010-2011, celle menée sur la période 2015-2017 démontre que, s'agissant de la couche de roulement⁴ :

- la part de réseau de classe 1 présentant une très bonne qualité de couche de surface a fortement progressé (de 52 % à 81 %) ;
- l'état de surface du réseau de classe 2, avec une très bonne note, a doublé depuis 2011 (de 21 % à 44 %), tandis que la proportion de routes en état moyen a été divisée par deux (de 28 % à 14 %). Par contre, la part de routes en mauvais état est restée stable, à environ 30 % ;
- le réseau de classe 3 est classé bon, voire très bon, pour 40 % du réseau ausculté, mais 30 % présente une couche de roulement de très mauvaise qualité (cf. tableaux n^{os} 3 à 6, annexes n^{os} 3 et 3 bis).

En 2020, l'appréciation globale (couche de roulement et structure de la chaussée) de la qualité du réseau par les services du département est la suivante :

Graphique n° 1 : État du réseau



Source : direction des routes du département de la Somme.

⁴ La couche de roulement est la couche supérieure de la structure de chaussée sur laquelle s'exercent directement les agressions conjuguées du trafic et du climat.

2.4 Le trafic et la relation avec les usagers

Un règlement de voirie départementale régit les règles d'utilisation des voies publiques départementales par les usagers particuliers ou professionnels. Arrêté en 2004, il n'a pas été modifié depuis. Il est basé principalement sur les dispositions du code de la voirie routière, des codes de la route, de l'urbanisme et civil.

Ce document fait aujourd'hui référence à des textes qui ont évolué au fil du temps et pour lesquels les articles de codes cités ont changé, tout comme les textes législatifs. À titre d'exemple, l'article 89 du règlement, intitulé « *la publicité en bordure des routes départementales* », fait référence à la loi du 29 décembre 1979 et ses décrets d'application, alors que la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et le décret du 30 janvier 2012 sont venus remplacer ces textes et sont entrés en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2012.

La chambre recommande donc la révision du règlement de voirie départementale, afin de le mettre en conformité avec la législation en vigueur.

Recommandation unique : réviser le règlement de voirie départementale afin de le mettre en conformité avec la législation en vigueur.

Dans sa réponse à la chambre, le président du département précise que la révision du règlement de voirie est prévue d'ici la fin de l'année 2021.

Le trafic est mesuré par le biais de points de comptage permanents ou occasionnels, répartis sur l'ensemble du réseau routier départemental. Ce suivi porte sur les 2 680 km de routes départementales dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est supérieur à 500 véhicules. Il s'agit des routes des classes 1 (912 km) et 2 (853 km), et de 915 km de routes de classe 3. Pour ce faire, le réseau est équipé de 407 points de mesure :

- 50 stations permanentes, dont 35 sont en recueil automatique ;
- 360 stations temporaires, dont environ 1/3 équipées de boucles et 2/3 de tubes :
 - 240 comptages, sur des routes départementales (TMJA > 1 250), sont relevés sur deux ans (posés quatre semaines par an) ;
 - 120 comptages, sur des routes départementales (500 < TMJA < 1 250), sont relevés sur deux ans (posés une semaine par an).

Les résultats sont mis à la disposition du public sur le site internet du département, sous forme d'une carte reprenant les points de comptages et leur résultat ; ou par le biais d'une carte interactive qui permet de visualiser l'évolution du trafic sur un historique de cinq ans et, sur les 50 stations de comptage permanentes, de connaître les données mensuelles de l'année écoulée (cf. tableaux n^{os} 9 à 11 en annexe n^o 6).

Les usagers peuvent signaler toute détérioration sur le réseau routier, par l'intermédiaire de l'application « Somme routes »⁵. Elle permet aux utilisateurs d'envoyer, aux services du département, les anomalies repérées sur les routes départementales (nids de poule, signalisation verticale endommagée...). Il leur suffit, pour cela, de prendre une photo, de renseigner le type d'anomalie et sa localisation, à l'aide d'une fonctionnalité GPS. Ils peuvent, ensuite, suivre le traitement du problème grâce à un numéro de suivi. Depuis sa mise en place, en novembre 2019, ce sont 65 signalements qui ont été effectués, dont 13 localisés hors réseau départemental.

Cette application comporte également une carte de tous les chantiers en cours, sur les départementales, précisant les dates des travaux et les restrictions de circulation. Un communiqué de presse hebdomadaire est diffusé par le service communication du département et les informations sont retranscrites sur le site internet de la collectivité, *via* le module « info-routes80 », recensant tous les événements susceptibles de provoquer une restriction de la circulation (travaux, manifestations sportives ou culturelles, accidents...).

Courant 2019, a été lancée une démarche d'innovation collaborative en vue d'associer les usagers à l'élaboration de dossiers stratégiques, tels le schéma de covoiturage ou la révision du schéma cyclable. Sur l'année 2020, un partage des données issues du système d'information géographique (SIG) est envisagé avec, entre autres, l'opérateur *Waze et pass-pass covoiturage*.

Les chantiers d'entretien, de réparation ou de modification du réseau routier départemental peuvent occasionner des fermetures de la circulation sur des durées importantes. Les activités commerciales ou de services, perturbées par ces chantiers, sont susceptibles de subir des préjudices conséquents sur leur activité.

Le département de la Somme a donc mis en place une procédure d'indemnisation amiable, au cas par cas, sous réserve toutefois d'un préjudice avéré, présentant un caractère anormal pour une personne bien identifiée, et d'un lien causal direct et unique avec le chantier. Les commerces ambulants en sont exclus.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

Le département de la Somme gère un réseau routier de 4 553 km, réparti en trois catégories : structurant (classe 1, 1 022 km), principal (classe 2, 922 km) et secondaire d'intérêt local (classe 3, 2 602 km). Le réseau est parsemé de 607 ouvrages d'art, dont certains en gestion partagée avec la SNCF ou la SANEF.

Des campagnes d'auscultation ont été menées entre 2015 et 2017, pour parfaire la connaissance de l'état des routes, complétées par les signalements des usagers, au travers d'une application téléchargeable sur téléphone mobile, « Somme route ». Les résultats sont mis à la disposition du public par le biais de cartes interactives, sur le site du département.

Un règlement de voirie départementale régit les règles d'utilisation des voies publiques. Arrêté en 2004, il n'a pas été modifié depuis et nécessiterait une révision, afin de le mettre en conformité avec la législation en vigueur. Le président du département a précisé qu'il serait révisé courant 2021.

⁵ Téléchargeable sur *App store* et *Google play*.

3 LA POLITIQUE D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

3.1 La définition de la stratégie

Une note stratégique « exploitation et maintenance des routes départementales 2016-2021 » a été élaborée, au sein d'un document plus global intitulé « refondation », traitant des orientations stratégiques du conseil départemental sur la même période. Elle contient un « référentiel d'exploitation et de maintenance des routes départementales », qui définit les besoins annuels en crédits de fonctionnement et d'investissement, permettant d'assurer l'entretien et l'exploitation des routes départementales et de leurs infrastructures, ainsi que la viabilité hivernale, hors personnel et matériel.

Tableau n° 1 : Référentiel de maintenance de la voirie départementale⁶

Hors agglomération		
	Couches de surface	
	Technique	Renouvellement
Classe 1 réseau structurant		
Trafic > 4 000 v/j	Béton bitumineux ou ECF	A partir de 8 ans (en fonction de mesures de qualité)
Trafic < 4 000 v/j	Béton bitumineux ou ECF en alternance avec enduits superficiels	A partir de 8 ans (en fonction de mesures de qualité)
Classe 2 réseau principal	Enduits superficiels	A partir de 10 ans (en fonction de mesures de qualité)
Classe 3 réseau secondaire	Enduits superficiels	A partir de 13 ans
En agglomération		
	Couches de surface	
	Technique	Renouvellement
Classe 1 réseau structurant	Béton bitumineux ou ECF	A partir de 12 ans (en fonction de mesures de qualité)
Classe 2 réseau principal	ECF ou Enduits superficiels	A partir de 12 ans)
Classe 3 réseau secondaire	Enduits superficiels	A partir de 13 ans

Source : conseil départemental de la Somme, direction des routes.

⁶ À l'issue de la démarche de « refondation », les ajustements, par rapport à ce tableau, sont ainsi les suivants :
 - Allongement d'un an de la périodicité de renouvellement de toutes les couches de surfaces, et utilisation de la technique ESU (enduit superficiel d'usure), sur le réseau principal (classe 1), hors agglomération, en alternance avec un béton bitumineux, y compris sur des trafics supérieurs à 4 000 véhicules/jour, afin de permettre, en partie, le rattrapage du retard d'entretien ;
 - Entretien des ouvrages d'art ramené à 4 % de la valeur du patrimoine ;
 - Suppression du marquage des rives sur RD de classe 1 (ajustement abandonné pour des raisons de sécurité).

Deux objectifs sous-tendent la politique ainsi affichée :

- la sécurité, avec le maintien de l'adhérence de la chaussée et de l'uni de surface⁷ ;
- la conservation de l'intégrité de la structure, en assurant l'imperméabilité du revêtement.

Les besoins financiers sont déterminés en fonction des opérations annuelles d'entretien (préventif et courant), nécessaires au maintien du réseau à la fois dans son intégrité et à un niveau de sécurité déterminé des usagers. Ces opérations concernent les couches de roulement, la signalisation horizontale et verticale, les plantations, les ouvrages d'art et la viabilité hivernale, ainsi que des interventions ponctuelles et localisées de sécurité.

Les besoins en personnels pour assurer ces missions d'exploitation et de maintenance du réseau routier sont arrêtés selon que celles-ci sont assurées en régie⁸ ou par recours à des entreprises.

La comparaison des dépenses effectives moyennes sur les cinq années précédant l'étude (2011-2015), avec l'estimation des besoins issue du référentiel d'exploitation, a montré qu'il manquait, annuellement, environ 8,3 M€ pour assurer les travaux nécessaires au maintien de la qualité du réseau.

S'en sont suivies cinq hypothèses d'évolution financière. Le choix final s'est porté sur les scénarios 2 et 3, financièrement soutenables et permettant un maintien de la qualité du réseau à un niveau correct.

Tableau n° 2 : Hypothèses d'évolution budgétaire

Hypothèse	Montant (en M€)	Implications
1	8,30	choix budgétaire très difficile
2	7,00	choix budgétaire difficile mais scénario envisageable
3	5,00	choix budgétaire crédible mais scénario limite
4	3,00	choix budgétaire facile mais scénario à écarter
5	<i>statu quo</i>	choix budgétaire facile mais très coûteux à terme

Source : chambre régionale des comptes à partir de la note stratégique du département de la Somme.

⁷ L'uni est une notion servant à la description des défauts géométriques du profil de la chaussée, susceptibles de compromettre la sécurité et le confort de l'utilisateur. On considère en général l'uni longitudinal et l'uni transversal.

⁸ La régie est un mode de gestion qui consiste en la prise en charge directe du fonctionnement d'un service public par la collectivité, avec ses propres moyens et agents. Elle s'oppose à la délégation de service public.

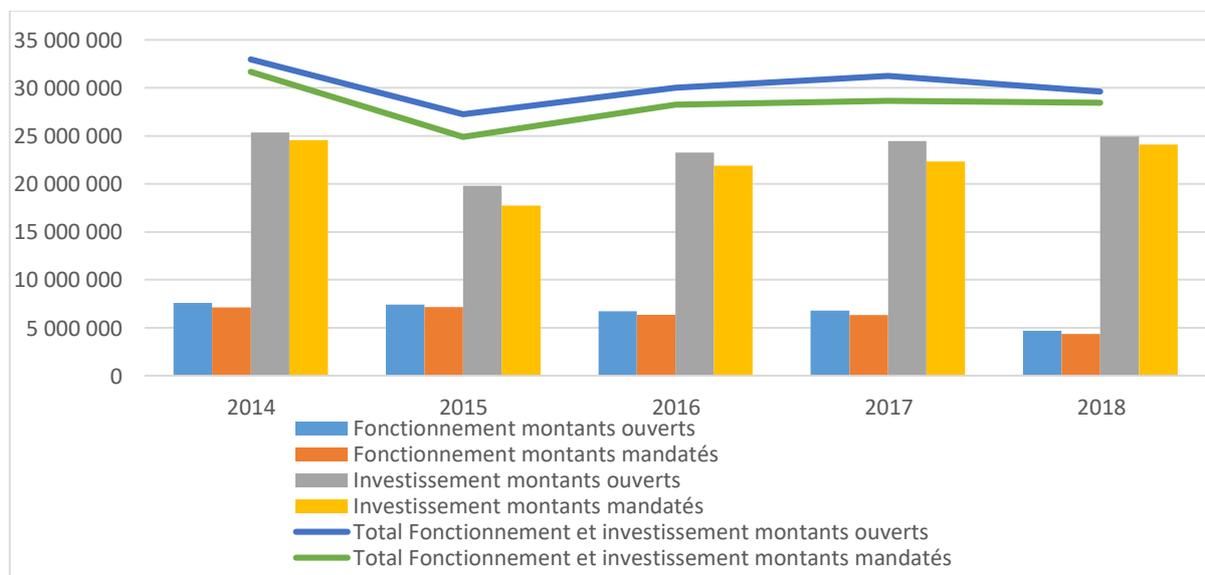
3.2 La programmation effective des opérations d'entretien et leur exécution

Chaque année, le rapport d'orientation budgétaire traite de deux points : exploitation et maintenance des routes départementales ; nouvelles infrastructures routières.

Le budget étant voté par fonction, la fonction 6 « réseaux et infrastructures » enregistre toutes les opérations relatives aux routes et voiries. Par ailleurs, le vote du budget donne lieu à l'adoption d'autorisations de programme et de crédits de paiement corrélatifs. Au cours de l'exercice, les opérations sont détaillées et adoptées en commission permanente, sur délégation de pouvoir du conseil départemental et après avis de la 4^{ème} commission « infrastructures et transport ».

Le département publie, sur son site internet, la liste et la carte des travaux annuels prévus sur le réseau routier départemental.

Graphique n° 2 : Évolution des crédits affectés aux travaux routiers (en €)



Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes administratifs du département de la Somme.

L'évolution annuelle des crédits affectés à la voirie départementale⁹ ne fait pas apparaître le rattrapage annoncé dans la note stratégique 2016-2021. La programmation des interventions se fait selon les classes de réseaux. Celle des classes 1 et 2 est centralisée par le service « chaussées et dépendances ». Elle est basée sur les retours des auscultations de chaussées et l'âge de la couche de roulement. Les études de dimensionnement sont réalisées à l'aide du logiciel « ERASMUS ». Une étude est en cours avec le CEREMA¹⁰, afin d'améliorer cette programmation.

⁹ Comptes administratifs du département.

¹⁰ CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

La gestion du réseau secondaire est décentralisée au niveau des agences routières, basée sur des indicateurs visuels.

Un guide de maintenance est en préparation, sur la base de différents travaux :

- GERESE (gestion du réseau secondaire) avec le CEREMA ;
- GRD (gestion du réseau principal des routes départementales) avec le CEREMA ;
- Validation du schéma directeur de signalisation directionnelle et touristique ;
- Développement d'essais « Ecodyn¹¹ » sur la signalisation horizontale.

Lors de toute intervention sur chaussée ou ouvrage d'art, des analyses sont effectuées pour déterminer la présence d'amiante ou d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Les résultats sont intégrés dans le système d'information géographique.

Une seule section de route départementale a révélé la présence d'amiante (RD 938 – rocade d'Albert), nécessitant une adaptation de la technique de renouvellement de la couche de surface, par rechargement. Selon la teneur en HAP, les agrégats sont soit réutilisés, soit évacués vers des sites classés.

Sur les ouvrages d'art, outre les diagnostics sur les couches de roulement, une recherche systématique de plomb et d'amiante est réalisée sur les structures métalliques. À ce jour, un ouvrage a fait l'objet d'un désamiantage total en 2013-2014, deux ouvrages vont être désamiantés en 2022 et 2023, et trois ont été diagnostiqués amiantés mais n'ont pas été traités.

3.3 L'exploitation opérationnelle

3.3.1 L'entretien et la maintenance

Un plan de surveillance des infrastructures routières a été établi en 2014 et sert de base à l'organisation des services, pour repérer et traiter tout événement se produisant sur le réseau, garantir la sécurité des usagers et des agents. La veille se répartit entre surveillance continue ou programmée (périodique de jour, de nuit, consécutive à des événements climatiques). Elle se traduit par des patrouilles hebdomadaires effectuées à l'échelle du secteur, sur les réseaux de classes 1 et 2, selon des circuits prédéterminés par le chef d'agence, d'une durée maximum d'une journée et demie. Les circuits sur le réseau de classe 3 sont mensuels et à l'échelle des centres départementaux d'entretien routier (CDER), à l'initiative du responsable de centre. Depuis fin 2016, les équipes des CDER sont dotées de tablettes permettant de renseigner une main courante en temps réel, pour assurer la traçabilité et les interventions qui en découlent.

¹¹ Rétroreflectomètre mobile embarqué sur un véhicule intégré au trafic et qui permet la mesure de la rétroflexion des marquages routiers. Appareil de fabrication française mis au point par le laboratoire de Strasbourg du CEREMA, en collaboration avec l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et Vectra.

L'ensemble des missions d'entretien et d'exploitation du réseau se fait, par défaut, en régie. Les opérations d'entretien et de maintenance sont réalisées par les agences routières et par l'agence des travaux spécialisés (ATS). Cette dernière dispose, pour la réalisation des enduits superficiels, de deux cuves à liant, de sept gravillonneurs et du matériel lui permettant d'assurer annuellement 1,2 million de mètres carrés de rénovation. Les crédits nécessaires pour l'approvisionnement en matériaux (gravillons et liants) de ces travaux s'élèvent à 2,4 M€ TTC (2 € TTC/m²).

Sur le réseau de classe 3, les travaux peuvent nécessiter des opérations préparatoires, consistant à la mise en œuvre d'enrobés en reprofilage de rives. Elles sont réalisées par les mêmes unités, qui disposent du matériel nécessaire. Elles consistent en la réalisation d'une couche d'accrochage et d'enduits en fermeture des joints, avec un pontage des fissures. Cela représente, annuellement, environ 10 000 tonnes de matériaux, soit 600 000 € (60 € TTC la tonne).

L'ATS assure également le renouvellement de la signalisation horizontale, hors agglomération. En agglomération, le marquage est à la charge des communes, mais il est pris en charge par le département lorsqu'il est effacé consécutivement à un renouvellement de la couche de surface. Les agences routières assurent l'entretien de la signalisation verticale (lavage et renouvellement des panneaux). La fourniture des panneaux est externalisée par le biais d'un accord-cadre.

Les dispositifs de retenue sont entretenus ou remplacés par l'ATS, la fourniture est aussi externalisée par un accord-cadre.

La gestion des dépendances routières (bas-côtés, ronds-points, aires de stationnement...) est assurée par les agences. Elle fait l'objet d'un plan départemental prévoyant les fréquences de fauchage et les techniques d'entretien (désherbage, plantations...). Ces éléments traitent de la viabilité estivale, les périodes de forte concentration touristique nécessitant une adaptation des niveaux de service (ramassage des déchets).

Le principe du « fauchage raisonné » est la norme. Il est organisé en trois passes :

- deux de sécurité, en mai et juillet, limitées aux dégagements de visibilité avec une bande de sécurité, effectuées en travail posté décalé sur le domaine routier ;
- une troisième comprenant l'accotement jusqu'au talus, effectuée en travail posté décalé jusque mi-septembre et en journée de travail normale après cette date.

Parallèlement, une politique « zéro-phyto » a été mise en place, sur les dépendances routières, débouchant sur le recours à des techniques alternatives.

Certaines missions ponctuelles sont externalisées :

- ramassage et tri des déchets sur le réseau routier départemental à grande circulation et une partie des routes de classe 1 (790 km), par des entreprises d'insertion par l'activité économique, dans le cadre d'un marché réparti en trois lots par agence routière ;
- la réalisation des opérations de renforcement de chaussée ;
- l'accompagnement des travaux communaux (pose de bordures) ;

- la réalisation des revêtements superficiels combinés¹² ;
- le reprofilage des rives et la mise en œuvre de la couche de roulement ;
- la réalisation de la signalisation horizontale, sur les travaux de renouvellement de couche de roulement ;
- les travaux curatifs.

Un historique des interventions sur chaussées et ouvrages d'art est tenu, depuis 2010 pour les premières et 2007 pour les seconds.

Le système d'information géographique « Webroute » recense la nature du revêtement, la localisation des travaux (début et fin), la date de réalisation, le nom de l'entreprise, le numéro du marché et le montant de l'opération.

L'inspection détaillée des ouvrages d'art (tous les six ans en moyenne) donne lieu à une cotation par le service « ouvrages d'art » qui attribue un indice de gravité générale (IGG) et un indice de fonctionnalité (IF), recensés dans une base de données « OASIS » et qui aident à la programmation des travaux. Un tableur recense l'historique des chantiers menés (cf. tableaux n^{os} 7 et 8 en annexe n^o 4).

L'IF prend en compte l'environnement de l'ouvrage, sur la base d'une cotation mise en place en 2009, à savoir : la longueur de la déviation et les contraintes particulières, la classe de la route départementale (et donc son trafic), la portée de l'ouvrage, la circulation piétonne et la présence de réseaux.

Plus l'IF est élevé, plus l'anticipation des travaux est importante, de manière à limiter la gêne aux usagers.

Depuis 2016, ont été mis en place des indicateurs d'activité en matière d'entretien et d'exploitation du réseau routier. Ils ont évolué tout au long de la période.

Il n'y a pas eu de modification des niveaux de service, mais une adaptation de l'organisation, en 2017, par une réduction des centres d'exploitation qui sont passés de 35 à 18, pour permettre une meilleure mutualisation des moyens en personnels et matériels. Lors de cette réorganisation, le service de veille qualifiée a été adapté. Chaque semaine, du vendredi au vendredi, deux équipes de deux agents (secteur nord et sud), sous la responsabilité d'un veilleur, sont mises en place dans chaque agence, soit 15 agents mobilisés. Leur coordination est assurée par un responsable d'intervention. Depuis cette date, ce service est dissocié du service hivernal et opérationnel toute l'année.

¹² Nouvelle technique qui est venue compléter la gamme des revêtements superficiels, associant un enduit superficiel spécifique à un mélange bitumineux coulé à froid.

3.3.2 La viabilité hivernale

Elle consiste, en cas de neige, de verglas ou de gel, à assurer le maintien ou le rétablissement de conditions de circulation garantissant la sécurité des usagers de la route. Chaque hiver, de novembre à fin mars, le département met en place une cellule de veille opérationnelle, chargée de surveiller l'état des routes et d'anticiper les conditions de circulation, en lien avec les prévisions météorologiques de Météo France.

Cette information est recoupée avec des coordinateurs qui patrouillent sur le terrain, et mesurent la température du sol, de l'air et du point de rosée. En fonction de ces informations, le veilleur, au poste central de surveillance, peut déclencher une intervention des équipes, à titre préventif ou curatif.

Les routes ont été classées en deux catégories, en fonction du trafic :

- un réseau prioritaire de 2 000 km qui représente 80 % des déplacements ;
- un réseau secondaire de 1 500 km.

En cas de déclenchement, la collectivité concentre d'abord ses efforts sur le réseau prioritaire. Une fois celui-ci traité, elle se consacre au réseau secondaire, afin de désenclaver chaque commune desservie par une route départementale.

Durant la saison 2017-2018, la conduite sans accompagnateur a été mise en place, après une expérimentation sur sept circuits en 2016.

Lors du dégel, des restrictions de circulation sont mises en place, portant sur les catégories de véhicules, leurs poids, leurs équipements et les vitesses autorisées, appelées « barrières de dégel ».

Le service fonctionne 24h/24, et 48 agents sont d'astreinte chaque semaine : 34 chauffeurs, neuf coordonnateurs, deux responsables d'intervention et trois veilleurs. Ce sont, au total, 260 agents qui sont potentiellement mobilisables au quotidien. Ils ont à leur disposition 34 engins de service hivernal (ESH) et neuf véhicules de patrouilles, tous équipés de balises GPS.

Les ESH sont constitués d'un porteur, d'une saleuse avec bouillie de sel (saumure et sel sec), d'une lame de déneigement. Ils sont équipés d'un chaînage automatique, d'une caméra arrière, d'un système embarqué de suivi GPS et d'un kit *bluetooth*.

Les interventions s'appuient sur les trois agences routières et l'agence des travaux spécialisés (ATS). Le service exploitation assure la gestion, l'organisation et le suivi. Les agences routières réalisent 27 circuits (trois sur les trois secteurs des trois agences), et l'ATS sept circuits (cinq sur Glisy et deux sur Abbeville).

Le sel est stocké dans les centres départementaux d'exploitation routière et les bases de l'ATS. La quantité définie pour chaque campagne hivernale est d'environ 7 000 tonnes, à 60,59 € TTC la tonne. Une sortie globale sur le département consomme environ 250 tonnes, pour un coût global (sel, astreintes, heures supplémentaires, carburant) d'environ 20 000 €.

Tableau n° 3 : Détail des trois dernières campagnes hivernales

	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Total
Hiver 2016/2017						
Nombre jours de veille	6	19	22	6	0	53
Nombre jours d'intervention	1	9	13	1	0	24
Quantité de sel (en T)	200	1 771	3 261	359	0	5 591
Hiver 2017/2018						
Nombre jours de veille	5	10	1	20	14	47
Nombre jours d'intervention	0	8	0	9	7	24
Quantité de sel (en T)	0	1 627	0	2 455	1 477	5 559
Hiver 2018/2019						
Nombre jours de veille	6	10	13	9	1	39
Nombre jours d'intervention	2	4	10	2	0	18
Quantité de sel (en T)	571	777	3 711	584	0	5 644

Source : direction des routes, département de la Somme.

Dans le cadre des opérations de salage et de déneigement, des conventions de partenariat ont été proposées aux 18 intercommunalités du département et ont débouché sur :

- une convention de salage sur le réseau secondaire ;
- 14 conventions de déneigement en situation exceptionnelle et 10 en situation courante, avec possibilité de subvention pour l'acquisition de lames.

Des opérateurs occasionnels (agriculteurs) sont mobilisables en déneigement sur le territoire de l'agence routière ouest (quatre exploitants) et de l'agence routière centre (cinq exploitants). Ils sont dotés d'une lame (propriété du département) et indemnisés sur la base d'un tarif annuel, issu du barème d'entraide agricole.

3.4 La sécurité des infrastructures routières

Cette action, incluse dans le programme voirie, représente, en moyenne, une enveloppe annuelle d'1,1 M€. Les amendes de police viennent abonder ce budget à hauteur de 61 % (près de 750 000 €, voir en annexe n° 5).

Jusqu'en juin 2019, un service « sécurité routière et circulation » était chargé de cette politique. Lors de la réorganisation de juillet de cette même année, le service est devenu « sécurité des infrastructures » (SI). Son action se décline, en termes de contrôles et avis, sur trois axes :

- les projets routiers relatifs à des aménagements nouveaux, nécessitant des emprises foncières, essentiellement pilotés par le service « études et travaux neufs » ;
- les projets routiers relatifs à l'amélioration d'aménagements existants, travaux menés par les agences routières ;

- les projets concernant le domaine public routier départemental, réalisés par des collectivités locales ou des aménageurs privés.

Une étude de sécurisation routière est en cours, sur le réseau routier de classe 1, avec un retour prévu fin 2020. Elle se poursuivra en 2021 et 2022, sur les réseaux de classes 2 et 3.

Dans ce domaine, trois types d'actions sont menées. Tout d'abord, suite à un ou une série d'accidents graves sur un lieu donné, un diagnostic de sécurité est posé sur le tronçon ou l'intersection concernés. Un historique, sur cinq ans, de l'accidentalité des lieux est établi, débouchant sur des pistes de modifications, qui ne sont pas systématiquement associées à un calendrier de réalisation. Des cartes annuelles des accidents corporels sur les routes départementales, hors agglomération, sont élaborées.

Ensuite, sur la base d'une cartographie des tronçons et carrefours à accidentologie élevée, une priorisation des aménagements de sécurité à réaliser est établie. Les critères d'analyse sont basés sur des tronçons de moins de 2 000 m, avec au moins trois accidents sur cinq ans, ayant généré au moins deux victimes lourdes. Pour les intersections, ce sont au moins deux accidents corporels, avec au moins trois victimes lourdes. La longueur de tronçon retenue est censée faciliter l'exploitation des résultats, en termes de priorisation.

Enfin, depuis 2016, le département met son ingénierie publique routière à la disposition des autres collectivités locales pour les accompagner et les conseiller dans la formalisation, le montage et le suivi de leurs projets, tels que des aménagements sur route départementale.

En ce qui concerne les passages à niveau, le département a procédé à la modernisation des équipements nécessaires au fonctionnement des automates lumineux et sonores qui sécurisent les croisements avec son domaine routier.

Trois passages à niveau ont fait l'objet d'une mise en conformité. Après travaux, le premier, situé en agglomération, a fait l'objet d'une convention de rétrocession du feu routier à la commune concernée, tandis que pour les deux autres, une convention d'entretien de la signalisation de police et des feux a été signée avec la SNCF. Un protocole d'intervention sur les déviations à mettre en place, en cas de dysfonctionnement, a également été établi. Les demi-barrières automatiques, qui complètent le dispositif, restent propriété de Réseau ferré de France.

Sur la base des éléments d'accidentologie repris ci-dessus, et conformément à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019¹³, le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé et après avis de la commission départementale de sécurité routière, relever la vitesse maximale autorisée (VMA) à 90 km/h. Compte tenu des recommandations techniques draconiennes émises par le conseil national de la sécurité routière, le 9 juillet 2019, le département de la Somme n'envisage pas un retour de la VMA à 90 km/h, les caractéristiques du réseau routier départemental n'étant pas en adéquation avec les critères imposés.

¹³ Loi n° 2019-1428.

3.5 La coordination avec l'État et les autres gestionnaires routiers

Le département signe de nombreuses conventions de fonds de concours avec les communes traversées par le réseau routier départemental, ainsi que des conventions autorisant ces dernières à effectuer des travaux sur ce même réseau. Il procède également à des déclassements ou des reclassements de voiries, en accord avec les communes concernées ou l'État. Le dernier déclassement de routes nationales en routes départementales a été concrétisé par un arrêté préfectoral du 20 décembre 2015.

La coordination avec l'État se fait au travers du document général d'orientation de la sécurité routière du département de la Somme, établi par les services de l'État, approuvé par le département, et décliné dans le plan départemental d'actions de sécurité routière.

Un protocole de sécurité routière a été signé entre le département, l'État et l'association syndicale betteravière de la Somme, autorisant des dérogations temporaires, sur demande, pour charger les produits agroalimentaires directement depuis la chaussée.

Pour les barrières de dégel, les restrictions de circulation sont établies en lien avec les services de l'État et les départements limitrophes, avant information des fédérations de transporteurs routiers et des communes.

Des conventions sont signées avec certains départements limitrophes, clarifiant les modalités de traitement, de financement et de responsabilité des interventions sur les routes départementales conjointes, qui se prolongent sur les deux collectivités, avec un numéro identique. Elles peuvent ainsi traiter des modalités pratiques de la viabilité hivernale ou des interventions d'urgence.

À ce jour, deux conventions sont signées avec le département du Pas-de-Calais, depuis décembre 2010 : convention de gestion des routes départementales limitrophes, hors ouvrages d'art mitoyens ; convention de gestion, de surveillance et d'entretien d'ouvrages d'art mitoyens ; et depuis janvier 2016, avec le département de la Seine-Maritime : convention relative aux modalités pratiques de déroulement de la viabilité hivernale sur les routes départementales limitrophes.

Des accords de principe existent, selon les mêmes modalités, avec les départements de l'Aisne, du Nord et de l'Oise, que le département de la Somme souhaiterait officialiser sous forme de conventions.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

Une note stratégique a été établie en 2015 traitant, entre autre, de l'exploitation et de la maintenance des routes départementales. Elle a fixé les objectifs budgétaires annuels à consacrer à ce patrimoine, pour assurer sa conservation et la sécurité des usagers.

La surveillance, et la programmation qui en découle, se font en régie, tant sur les routes que les ouvrages d'art, tandis que les travaux sont en partie externalisés par le biais d'appels d'offres. La praticabilité du réseau, en période hivernale, est assurée par les services, sous forme d'astreintes, à la fois en surveillance et en intervention, mais des partenariats sont noués, par conventions, notamment avec les intercommunalités.

L'amélioration de la sécurité des infrastructures routières et des passages à niveau est assurée sur la base d'études d'accidentologie. Les recettes générées par les amendes de police viennent abonder le budget consacré à ces actions.

La gestion de la voirie amène le département à collaborer avec les autres acteurs du domaine, que sont les services de l'État, les communes et les départements limitrophes.

4 LES MOYENS EMPLOYÉS ET L'ORGANISATION DES SERVICES

4.1 L'organisation administrative et géographique des services

4.1.1 Une réorganisation des services en deux temps sur la période 2016-2020

4.1.1.1 Les services territoriaux en 2017

Le département dispose de trois agences routières, situées à Amiens, Abbeville et Péronne, correspondant aux trois secteurs Centre, Est et Ouest. Ces secteurs regroupaient 35 centres d'exploitation routière (CER) jusqu'en 2016. Suite aux orientations stratégiques pour 2016-2021, les CER ont été réduits à 18 (cf. annexe n° 7), par la fusion de deux centres et la fermeture de 16 CER en 2017.

L'agence des travaux spécialisés (ATS) est implantée sur deux sites : Glisy et Abbeville. Elle réalise en régie, sur l'ensemble du département, les travaux qui nécessitent du matériel spécifique (enduits, signalisation horizontale, pose et maintenance des glissières de sécurité).

Elle réalise également des travaux pour le compte de tiers (communes et intercommunalités). Cette agence correspond à l'ex-parc de l'équipement et dispose d'un budget annexe.

Le département possédait jusqu'en 2017 une agence « matériels » qui assurait l'entretien des engins d'exploitation, ainsi que celui de l'ensemble des véhicules des différents services. Depuis 2018, un service commun a été créé entre le SDIS et le département pour la gestion et l'entretien automobile, implanté sur deux sites : Glisy et Abbeville.

4.1.1.2 Les services centraux en 2019

Les services départementaux chargés de la voirie sont intégrés à la DGA « équipement du département » qui gère, au travers de la direction des routes, le réseau routier non concédé. Cette direction, créée en 2019, est le résultat de la fusion de la direction de l'entretien des infrastructures et de celle du développement des infrastructures. La nouvelle direction compte un directeur et deux directeurs adjoints (cf. annexe n° 8).

Elle rassemble les services suivants :

- Budget – comptabilité – subventions ;
- Etudes générales et préalables ;
- Etudes et travaux neufs ;
- Pilotage de projets ;
- Ouvrages d'art ;

- Sécurité des infrastructures (anciennement service sécurité routière et circulation) ;
- Chaussées et dépendances ;
- Gestion des plantations et aménagements paysagers ;
- Laboratoires et comptages ;
- Gestion analytique ;
- Exploitation ;
- Les agences routières réparties sur le territoire départemental : Est, Centre, Ouest et l'agence des travaux spécialisés.

Les services centraux de la direction des routes, situés à Amiens, proposent et suivent les différents programmes de travaux, coordonnent les activités et assurent une cohérence au niveau du département en termes d'entretien et d'exploitation en fixant des niveaux de service.

4.2 La gestion des ressources humaines

La gestion du personnel de la direction générale adjointe de l'équipement s'inscrit dans la gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences du département, pilotée par la direction des ressources humaines, juridiques et logistique.

Le recrutement, les fiches de postes et les appels à candidature sont rédigés par la direction générale adjointe de l'équipement. La pyramide des âges est annuellement étudiée pour anticiper les problématiques de recrutement et de transmission de savoirs.

Les formations individuelles et collectives sont validées annuellement en concertation avec les directions, le directeur général adjoint de l'équipement et le service formation de la direction générale adjointe des ressources humaines. Elles résultent de l'avis hiérarchique et des demandes de l'agent suite à l'entretien individuel annuel. La valorisation des compétences individuelles et collectives est du ressort des directions et du directeur général adjoint de l'équipement.

Chaque direction générale adjointe dispose d'enveloppes budgétaires pour les heures supplémentaires, les emplois temporaires et les journées de récupération. Un suivi régulier (mensuel, annuel) est réalisé, avec un accès aux tableaux de bord pour consulter les états.

4.2.1 Bilan des moyens en personnel depuis 2014

L'évolution des effectifs prend en compte à la fois le départ du garage départemental (qui modifie le périmètre de comptabilisation des agents) et l'effort de rationalisation entrepris depuis 2017, avec la diminution du nombre de centres d'exploitation.

Tableau n° 4 : Évolution des effectifs de 2014 à 2019

(en ETP)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution 2019/2014
Nombre total d'agents permanents du département	2 171,80	2 220,60	2 164,00	2 075,40	2 016,30	2 001,80	- 7,8 %
<i>dont nombre d'agents permanents affectés à la voirie</i>	326,05	355,05	341,65	323,85	299,3	294,8	- 9,6 %
Part effectifs permanents voirie / permanents du département	15 %	16 %	16 %	16 %	15 %	15 %	
Agents non permanents affectés à la voirie	45,6*	8,65	6	1	1	5	- 89 %
ETP dédiés à la viabilité hivernale**	6,19	9,55	8,91	9,85	8,26	12,63	104,0 %
Total agents affectés à la voirie***	371,65	363,7	347,65	324,85	300,3	299,8	- 19,3 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par le conseil départemental de la Somme.

* Dont 40 ouvriers des parcs et ateliers.

** Tous agents confondus (permanents, saisonniers, vacataires, déneigeurs volontaires qui ont le statut de vacataires).

*** Incluant le départ des agents du garage départemental en 2018.

Ces choix stratégiques ont fait diminuer les effectifs permanents en voirie de - 9,6 % sur la période 2014-2019, alors que l'objectif global du département était une réduction de - 7,8 %. La chute des effectifs non permanents est liée à l'intégration en 2014 de 40 ouvriers des parcs et ateliers¹⁴. Un doublement des effectifs est constaté pour la viabilité hivernale, passant de 6,19 ETP en 2014 à 12,63 ETP en 2019.

Les moyens d'étude et d'expertise au sein de la direction des routes affichent une stabilité des effectifs sur la période 2014-2019.

Malgré cela, la direction des routes indique connaître des difficultés de recrutement d'un technicien, au sein du service de sécurité routière. Un autre poste de technicien est vacant au sein du service « études générales et préalables » depuis deux ans.

¹⁴ Loi du 26 octobre 2009 relative au transfert aux départements des parcs de l'équipement.

Concernant les missions du service des ouvrages d'art, qui se concentrent sur la surveillance, la gestion et l'entretien du patrimoine existant¹⁵, l'équipe comprend un ingénieur, trois techniciens et un dessinateur, en place depuis 2013.

4.2.2 Une masse salariale en baisse

Les charges de personnel de la direction « voirie » ont diminué à partir de 2016, consécutivement à la nouvelle réorganisation territoriale (cf. point 4.1). La baisse de plus d'1 M€, constatée en 2018, est à relativiser, compte tenu de l'imputation comptable des dépenses liées aux agents du garage départemental sur un autre chapitre budgétaire.

Tableau n° 5 : Évolution de la masse salariale dédiée à la voirie de 2014 à 2019

(en €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2014
Effectifs totaux de la direction des routes (équivalent temps plein - ETP)	371,65	363,70	347,65	324,85	300,30	299,80	- 19,3 %
Masse salariale voirie (a) (en €)	4 653 845,46	4 859 779,40	4 427 460,06	4 351 427	3 319 839,99	3 290 969	- 29,3 %
Budget fonctionnement voirie (b) (en €)	7 126 869,00	7 137 288,00	6 344 884,00	6 336 722	4 460 352,00	4 429 895	- 38 %
TOTAL budget fonctionnement avec masse salariale (en €) (c = a+b)	11 780 714,46	11 997 067,4	10 772 344,06	10 688 149	7 780 191,99	7 720 864	
Part masse salariale / budget fonctionnement avec masse salariale (c)	39,5 %	40,5 %	41,1 %	40,7 %	42,7 %	42,6 %	
Heures supplémentaires et astreintes (en €)	171 044,86	249 091,35	190 346,52	211 646,51	170 385,45	170 550,96	- 0,3 %
Part heures supplémentaires, astreintes / budget fonctionnement avec masse salariale (c)	2,4 %	3,5 %	3,0 %	3,3 %	3,8 %	3,9 %	
Coût unitaire moyen d'un ETP permanent travaillant sur la route (en €)	39 466,00	41 395,00	41 187,00	42 249,00	42 364,00	42 414,00	+ 7,5 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par le conseil départemental de la Somme.

¹⁵ Ce service évalue l'état du patrimoine, réalise les études de faisabilité de réparation, propose une programmation de travaux et assure leur maîtrise d'œuvre.

La part de la masse salariale représente, en moyenne, 41,2 % du budget de fonctionnement de la voirie sur la période 2014 à 2019. Malgré sa baisse de 29,3 % (dont une partie est en fait imputée sur un autre chapitre budgétaire, cf. *supra*), le coût unitaire moyen d'un ETP permanent travaillant sur la route augmente de 7,5 % entre 2014 et 2019, reflet de la stratégie du département en matière de ressources humaines (réexamen du régime indemnitaire et promotion des agents).

Deux indicateurs de productivité du personnel ont été calculés.

Tableau n° 6 : Nombre d'agents pour 100 km travaillant sur les routes

(en ETP)	2015	2016	2017	2018	2019
Agents dédiés aux routes : CDER - ATS	232	230	207	206	207
Voirie départementale (linéaire km)	4 528	4 520	4 492	4 516	4 576
Nombre d'agents pour 100 km	5,12	5,08	4,6	4,5	4,5

Tableau n° 7 : Nombre d'agents pour 100 km dédiés aux études et expertises

(en ETP)	2015	2016	2017	2018	2019
Agents dédiés aux études et expertises	27,76	25,36	26,61	25,33	25,92
Voirie départementale (linéaire km)	4 528	4 520	4 492	4 516	4 576
Nombre d'agents pour 100 km	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5

Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par le conseil départemental de la Somme.

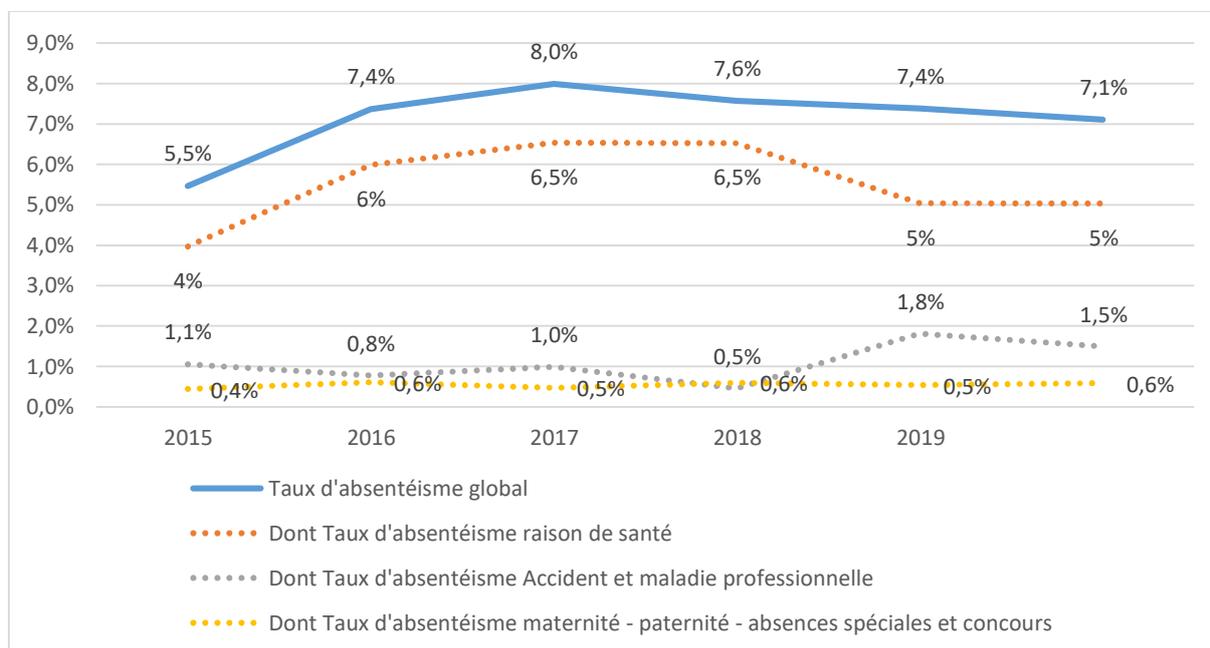
Ces deux indicateurs illustrent les constats précédents, soit l'impact de la réorganisation de la direction des routes (baisse des effectifs : CDER - ATS) et le maintien des besoins en moyens d'étude et d'expertise.

4.2.3 Absentéisme et accidentologie

4.2.3.1 Taux d'absentéisme de 2015 à 2019

Les données d'absentéisme disponibles concernent uniquement les agents permanents affectés à la voirie. L'année 2014 a été supprimée au regard du nombre d'agents non permanents (45) lié à l'accueil de 40 agents ouvriers des parcs et ateliers. Les années 2015 à 2019 présentent un effectif non permanent moyen de quatre agents par an (cf. tableau n° 4 *supra*) soit environ 1 % de l'effectif total.

Graphique n° 3 : Évolution du taux d'absentéisme des agents permanents affectés à la voirie de 2015 à 2019



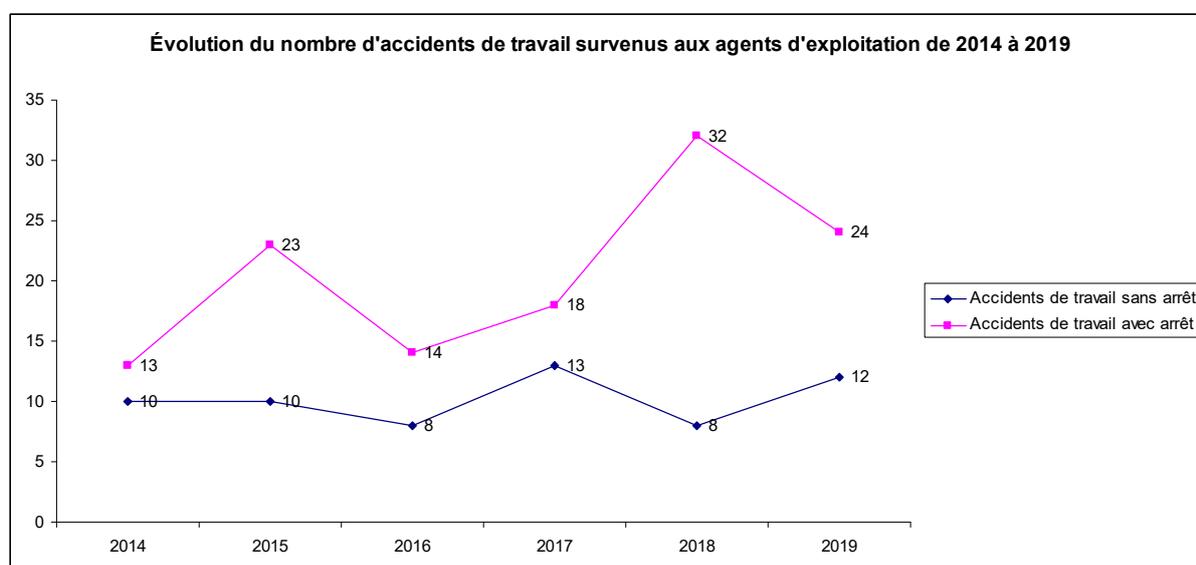
Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par le conseil départemental de la Somme.

Le taux d'absentéisme des agents permanents de la voirie oscille de 2015 à 2019 autour des 7 %, pour un taux départemental moyen d'environ 10 %. Toutefois, l'année 2018 présente une augmentation du taux d'absentéisme pour accident et maladie professionnelle et une baisse pour raison de santé (maladie ordinaire, longue maladie et longue durée).

4.2.3.2 Augmentation de l'accidentologie

Sur la période 2014-2019, le nombre d'accidents de travail avec arrêt a augmenté, passant de 13 à 24, soit + 84,6 %. Les accidents sans arrêt sont en moyenne de dix par an.

Graphique n° 4 : Évolution du nombre d'accidents de travail des agents de la voirie de 2014 à 2019



Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par le conseil départemental de la Somme.

Les principales causes d'accidentologie au sein de la direction des routes sont l'activité physique, les déplacements, les masses en mouvement et la chute avec dénivellation.

4.2.3.3 Les mesures de prévention à destination des agents d'exploitation routière

Le département dispose depuis 2014 d'un plan de prévention à destination des agents d'exploitation routière. Il repose sur trois axes : technique, organisationnel et humain. Les principales dispositions prises sont les suivantes :

- les mesures techniques : le renouvellement du parc matériel et l'acquisition de matériels spécifiques, pour limiter l'activité physique lors de la maintenance des équipements (accessibilité, poids des équipements, aide à la manutention) et lors des missions (balayeuse, équipement débroussaillage sous glissière de sécurité...) ; l'intégration d'un système de géolocalisation et de mise en relation pour prévenir le risque lié au travail isolé à l'occasion de la veille hivernale ;
- les mesures organisationnelles : la formalisation des consignes de travail en sécurité, l'adaptation des horaires de travail, l'établissement de plan d'actions pour les activités spécifiques ;
- les mesures humaines : surveillance médicale, formation santé sécurité.

Au vu de la croissance du nombre d'accidents du travail sur la période 2014-2019, l'efficacité de ce plan reste à démontrer.

Dans sa réponse à la chambre, l'ordonnateur indique qu'un nouveau plan de 80 actions, lié à l'évaluation des risques professionnels techniques, pour les agents d'exploitation routière, a été adopté en comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du 13 octobre 2020. Sa mise en œuvre serait ainsi en cours au sein des équipes et permettrait de répondre à l'objectif de diminution des accidents de travail, sur ce métier à risque important.

4.3 La gestion des moyens matériels

4.3.1 Le matériel roulant et l'immobilier (cf. annexe n° 9)

En 2015, la direction exploitation-maintenance du département a réalisé un audit sur les matériels d'exploitation des infrastructures (agences routières, agence fluviale, agence des travaux spécialisés), qui a débouché sur le constat d'un parc vétuste, avec un âge d'amortissement technique dépassé pour 33 % des camions et des véhicules légers utilitaires, ainsi que pour 42 % des fourgons et 45 % des tracteurs¹⁶.

Une optimisation du parc a été lancée, présentant un objectif de 393 véhicules au 31 décembre 2019 contre 434 fin 2015, avec un étalement sur quatre ans pour la remise à niveau du matériel roulant. Le département a investi un montant total de 6,8 M€, en véhicules roulants pour l'exploitation routière, entre 2014 et 2019. Ainsi, l'âge moyen du parc est de quatre ans au 4 septembre 2020.

Dans le cadre de la réorganisation des services territoriaux (cf. point 4.1.1) à partir de 2017, le nombre des centres d'exploitation routiers a été diminué de 35 à 18. Cet aménagement a été réalisé dans une logique de fusion, afin d'obtenir un gain de productivité en termes de locaux et d'effectif.

4.3.2 Autres moyens

4.3.2.1 Le système d'information géographique

Le département de la Somme dispose d'un système d'information géographique. Les données de trafics sont collectées par le laboratoire départemental puis transmises au service système d'information géographique qui les intègre dans la base de données de la collectivité et les met à disposition des utilisateurs internes *via* l'outil *WebRoute*.

¹⁶ Référence : note Stratégie Flotte de véhicules 2016-2020.

Plusieurs autres données routières sont disponibles sur cette application. Certaines d'entre elles sont mises à jour directement par les services compétents. Ainsi, on retrouve les éléments suivants :

1. Les chaussées : catégories d'itinéraires ; largeurs de chaussée des trois classes de routes départementales ; signalisation horizontale (depuis 2005) ; giratoires ; itinéraires de convois exceptionnels, de tonnage intermédiaire ou encore ceux interdits au 44 tonnes.
2. Les limites des agences routières, des secteurs routiers, et des routes départementales en agglomération, hors-agglomération, et selon les limites cantonales.
3. Les données sur autorisations du domaine public dont adduction d'eau potable, assainissement collectif et réseau GRDF.
4. Les couches de surface, notamment l'amiante.
5. Les dépendances / abords des routes : les aires d'arrêt, de repos et de stockage ; les dépôts de gravillons ou de betteraves, ou encore les silos de betteraves ; les fauchages effectués, les dérasements, les plantations ; les équipements comme les glissières et les stations de comptages (permanentes et secondaires) ; les plantations.
6. L'exploitation des chaussées en profondeur avec les carottages, les coupes de chaussée et les postes thermométriques permettant de mettre en place les barrières de dégel.
7. L'intégration des données d'accidentologie (depuis 1995, bilans annuels, études détaillées faisant apparaître les zones d'accumulation, leur typologie, les itinéraires caractérisés par un taux élevé d'accidents).

4.3.2.2 L'absence d'outil de programmation

Le département de la Somme ne possède pas d'outil de programmation en matière de voirie.

Le service des chaussées s'appuie, pour sa part, sur l'état des chaussées et le niveau de service attendu. Les interventions d'entretien sont suivies par le système d'information géographique (Webroute).

La connaissance de la nature du revêtement remonte au minimum à 2010 et pour les autres données à 2015.

Le service des ouvrages d'art propose une programmation à partir des inspections détaillées réalisées. La programmation concerne également les actions d'entretien à mener par les agences (une formation des correspondants ouvrage d'art dans les centres départementaux d'exploitation routière doit être réalisée par le service « ouvrages d'art » en 2020).

4.3.2.3 Les outils de gestion des interventions

Une main courante dématérialisée est établie par le veilleur en lien avec le service exploitation, pour recenser et suivre les interventions.

Un tableau de gestion de crise est rempli et facilite la gestion en période sensible (vigilance orange Météo France), couplé avec un outil cartographique.

Un outil GPS est mis à disposition, pour faciliter la gestion des interventions de viabilité hivernale afin d'assurer les suivis et les urgences.

Enfin, la gestion des restrictions de circulation liées aux événements ponctuels (travaux, manifestations, événementiels, accidents...) est gérée par Info-route80, *via* le service exploitation.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

Depuis 2017, le département de la Somme a réorganisé les services, à la fois centraux et territoriaux, de la direction générale « équipement », réalisant ainsi des économies d'échelle, à la fois en bâtiment et en personnel, pour plus d'efficacité. Cependant, la suppression du garage départemental et son regroupement avec celui du SDIS a modifié le périmètre d'affectation du personnel correspondant, accentuant ainsi la baisse des effectifs. Dans le même temps, le renouvellement du parc de matériel roulant, vieillissant, a accompagné la démarche.

Des outils informatiques performants permettent à la fois la connaissance du patrimoine routier, et le suivi des interventions pour une meilleure sécurité des agents.

5 LE BILAN ECONOMIQUE, FINANCIER ET ENVIRONNEMENTAL

Le département de la Somme a opté pour un transfert intégral, à son profit, du parc de l'équipement de l'État en janvier 2010. Les activités réalisées pour son compte ont été intégrées à son budget principal. Celles réalisées pour le compte de l'État, des communes et tiers ont été intégrées dans un budget annexe « Parc départemental ».

Ce budget annexe porte principalement sur la vente de marchandises (sel, peinture), ainsi que sur des remises en état, diverses, du domaine public départemental routier et fluvial suite à des dégradations par accident, et exceptionnellement à des travaux divers après passation de commande par les communes.

Tableau n° 8 : Évolution du résultat du budget annexe « Parc départemental » de 2014 à 2019

(en €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2014
Résultat d'exécution	281 284	313 781	359 517	440 797	457 339	494 496	+ 75,8 %

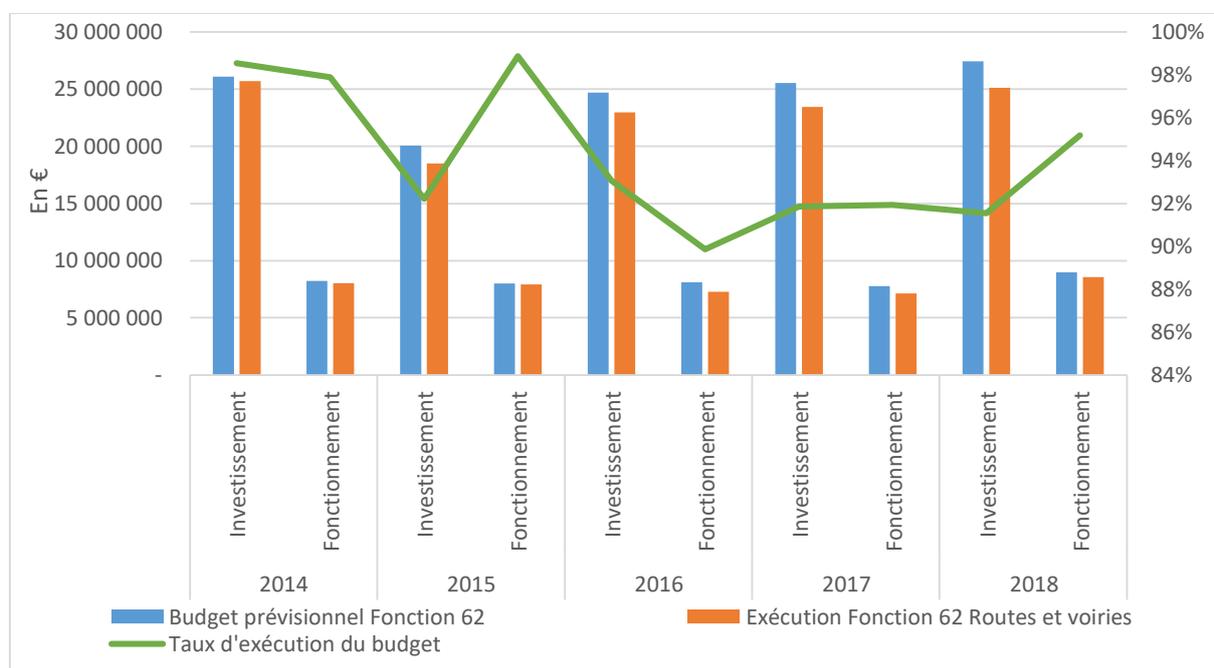
Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes de gestion du budget annexe « Parc départemental ».

Depuis 2015, les prestations réalisées en régie sont facturées aux communes sans contrepartie de charges collectives, hors personnel. Le procédé de refacturation a été partiellement abandonné au regard de sa complexité. La part du personnel a été gardée avec une mise en œuvre modifiée. Le résultat du budget annexe augmente de 75,8 % entre 2014 et 2019, lié à la marge commerciale réalisée sur la vente de sel (bénéfice estimé à 59 467 €, soit 25 % pour la période) et aux prestations de comptage routier pour lesquelles aucune charge n'est identifiée et qui, de fait, génère un résultat (+ 23 268 €, soit 71,5 % de marge pour cette prestation). Pour les autres travaux engagés, la refacturation est réalisée au coût des entreprises, pour les réparations suite à accident, ou au coût d'achat, pour la peinture et les réparations de glissières.

Ce budget annexe comporte essentiellement des recettes et ne comprend pas l'intégralité des dépenses relatives aux services rendus. En ce sens, le résultat qu'il génère est artificiel, dans la mesure où des dépenses sont imputées au budget principal.

Les dépenses de la direction générale adjointe de l'équipement sont inscrites au budget principal et identifiées par la fonction 6 « Réseaux et infrastructures » de la nomenclature comptable M52. Pour la partie réseau routier départemental, une sous-fonction 62 « routes et voiries » enregistre les dépenses du réseau, de la viabilité hivernale et aléas climatiques, et des autres réseaux de voirie, comprenant les aides à l'investissement et les fonds de concours relatifs aux voiries communales et nationales.

Graphique n° 5 : Évolution de la sous fonction « Routes et voiries » du budget principal de 2014 à 2018



Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes administratifs du conseil départemental de la Somme.

5.1 Les composantes et les déterminants des coûts d'entretien et d'exploitation

5.1.1 Évaluation des moyens nécessaires à l'exploitation et à la maintenance du réseau

Comme évoqué au paragraphe 3.1, la note stratégique « Exploitation et maintenance des routes départementales 2016-2021 » présente les crédits nécessaires à ces deux missions, hors personnel et matériel, soit un besoin total de 26,5 M€ par an correspondant à 21,8 M€ en investissement et 4,7 M€ en fonctionnement, à cela s'ajoute une moyenne de 0,6 M€ pour la viabilité hivernale pouvant osciller jusqu'à 1,6 M€ en cas d'épisodes neigeux accompagnés de formation de congères.

Tableau n° 9 : Comparaison des crédits annuels nécessaires à l'exploitation et à la maintenance du réseau et des montants annuels moyens de crédits affectés entre 2011 et 2015

Actions (en €)	Investissement	Fonctionnement		
		Agence travaux spécialisés	Agences routières	Toutes agences
<i>Entretien et exploitation des infrastructures routières</i>				
Travaux de renouvellement des couches de surface	15 715 000	2 250 000	800 000	
Travaux curatifs	2 700 000	50 000	250 000	
Fonctionnement courant		190 000	485 000	
Sous total :	18 415 000	2 490 000	1 535 000	
<i>Sécurité des infrastructures</i>				
Signalisation horizontale	590 000	670 000		
Signalisation verticale	430 000			
Glissière de sécurité		40 000		
Gestion des plantations	120 000			
Opérations localisées de sécurité	300 000			
Sous total :	1 440 000	710 000		
<i>Entretien des ouvrages d'art</i>	2 000 000			
<i>Viabilité hivernale</i>				600 000
TOTAUX	21 855 000	3 200 000	1 535 000	600 000
Montant moyen des crédits affectés entre 2011 et 2015	13 821 950		4 457 725	-

Source : chambre régionale des comptes à partir des données de la note stratégique « exploitation et maintenance des routes départementales 2016-2021 ».

Sur la base du tableau ci-dessus, la direction conclut à un manque de crédits en entretien et exploitation des infrastructures routières et en sécurité de 8,3 M€ par an, soit 8 M€ en investissement et 0,3 M€ en fonctionnement, hors viabilité hivernale. Le conseil départemental a inscrit dans ses orientations stratégiques 2016-2021 une augmentation des crédits affectés à l'entretien du réseau routier de 5 à 7 M€ par an.

La programmation ne reflète pas ces orientations stratégiques (cf. tableau n° 2).

5.1.2 Une baisse des dépenses de fonctionnement (hors masse salariale)

Les dépenses de fonctionnement du programme « voirie départementale » ont diminué de 39 % sur la période 2014-2019, avec un taux moyen d'exécution du budget de 94 %. La plus forte baisse concerne le matériel d'exploitation liée à la fermeture de l'agence « matériel » lors de la création, en 2018, du service commun de gestion et d'entretien automobile avec le SDIS.

Tableau n° 10 : Évolution des dépenses de fonctionnement du programme « Voirie départementale » de 2014 à 2019

Programme 801 - actions (en €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2014
0801001 - Entretien et exploitation des infrastructures routières	4 532 861	4 430 679	4 042 242	4 057 424	3 862 757	3 894 314	- 14,1 %
0801002 - Viabilité hivernale	365 992	357 884	457 052	373 627	361 509	401 169	9,6 %
0801004 - Sécurité des infrastructures routières	33 108	29 819	27 359	26 974	18 184	14 482	- 56,3 %
0801005 - Matériel d'exploitation	2 153 575	2 284 745	1 787 973	1 852 399	97 629	9 075	- 99,6 %
0801006 - Opérations structurantes d'aménagement de la voirie routière	41 333	34 161	30 259	26 297	31 939	28 997	- 29,8 %
0801007 - Études et acquisitions foncières au titre de la voirie routière					1 044	0	
Totaux	7 126 869	7 137 288	6 344 884	6 336 722	4 373 062	4 348 038	- 39 %
Budget de fonctionnement Voirie départementale	7 579 445	7 419 365	6 728 764	6 784 458	4 700 250	4 632 678	
Taux d'exécution budgétaire	94 %	96 %	94 %	93 %	93 %	94 %	

Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par la direction générale des finances du conseil départemental de la Somme.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation des routes ont diminué de 14,1 % en six ans. Concernant la sécurité des infrastructures, les dépenses de fonctionnement correspondent uniquement à la maintenance et à la consommation d'électricité. Les autres dépenses (signalisation horizontale et glissières de sécurité) sont imputées à l'action « 0801001 ». Les années 2018 et 2019 marquent le plus bas niveau d'exécution des dépenses de fonctionnement, inférieur à l'estimation des besoins de 5,335 M€ (cf. tableau n° 9 *supra* : 3,2 M€ + 1,535 M€ + 0,6 M€). Ce constat est à relativiser, au regard de la baisse de la ligne « 0801005 - matériel d'exploitation » à partir de l'exercice 2018, par le passage du garage départemental au service commun avec le SDIS.

5.1.3 Évolution des dépenses d'investissement

Le budget d'investissement présente une augmentation significative de + 3,4 M€ en 2016 et de + 5,3 M€ en 2019, mais un taux d'exécution budgétaire en baisse, passant respectivement de 94 % à 87 % (cf. annexe n° 9).

L'exécution des dépenses d'investissement marque un changement stratégique à partir de 2016 avec une diminution des opérations structurantes et une augmentation des autres dépenses. Les opérations structurantes diminuent de 44,1 % en exécution (- 4,6 M€) entre 2014 et 2019 et les autres dépenses augmentent de 44,6 %, soit + 50 % en entretien (+ 5,7 M€), + 35 % en sécurité (+ 0,311 M€), et + 59 % en matériels d'exploitation (+ 0,771 M€) sur la période.

5.1.4 Des recettes affectées au réseau routier départemental en baisse

Sur la période, les recettes dédiées au réseau routier départemental ont chuté de 46 %, soit 3,7 M€ en 2019 contre 7 M€ en 2014.

Tableau n° 11 : Évolution des recettes dédiées au réseau routier départemental de 2014 à 2019

Fonction (en €)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2014
621 - Investissement		5 937 698,70	4 265 821,65	1 657 580,43	993 771,95	871 399,62	3 332 537,78	- 44 %
dont	Amendes radars	758 255,00	758 205,00	757 611,00	754 582,00	754 055,00	-	- 100 %
dont	Subventions non transférées région	3 541 898,99	2 584 028,95	470 518,18	-	-	1 257 430,29	- 64 %
dont	Subventions non transférées communes	1 116 550,19	493 919,50	292 379,45	183 253,77	77 712,90	933 677,50	- 16 %
dont	Autres subventions d'équipement non transférées						1 090 868	
621 - Fonctionnement		1 083 165,37	606 430,15	784 509,04	1 132 785,96	1 008 664,30	438 942,99	- 59 %
dont	Redevances occupation domaine public départemental	881 611,80	475 666,78	541 646,30	506 718,35	550 458,28	403 352,71	- 54 %
dont	Produits des cessions d'immobilisations	159 931,16	118 998,83	158 817,10	567 899,29	354 480,24	4 880,81	- 97 %
Total		7 020 864,07	4 872 251,80	2 442 089,47	2 126 557,91	1 880 063,92	3 771 480,77	- 46 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des comptes administratifs du conseil départemental de la Somme.

Cette baisse est le résultat d'une diminution de 85 % des recettes d'investissement, passant de 5,9 M€ en 2014 à 0,87 M€ en 2018, liée à la fin de la subvention de la région concernant le contrat de développement Somme-Picardie. L'année 2019 affiche de nouvelles subventions non transférées « région » et « communes » pour deux opérations structurantes (création d'un barreau routier en sortie de l'A29 et desserte de l'extension du pôle Jules Verne sur la RD 934). Les recettes issues des amendes de police sont utilisées aux dépenses d'investissement de sécurité des infrastructures routières (cf. annexe n° 5). Elles participent à hauteur de 55 % de ces dépenses en 2018, contre 85 % en 2014. Cette part a évolué à la baisse en raison de l'augmentation des dépenses de sécurité sur la période. L'année 2019 ne présente aucune recette des amendes de police, suite au retard de notification des services préfectoraux. Le département précise que la recette a été encaissée le 29 mai 2020. Concernant les autres subventions d'équipement non transférées, la somme de 1,090 M€ en 2019 est un fonds de concours d'une entreprise pour la réalisation d'une déviation de la RD 925.

Les recettes de fonctionnement ont diminué de 59 % entre 2014 et 2019, résultant de la baisse des redevances d'occupation du domaine public départemental (- 0,478 M€), compensées jusqu'en 2018 pour partie par une augmentation des produits de cessions d'immobilisations (+ 0,194 M€) correspondant à la vente de divers matériels roulants, de terres agricoles et de parcelles.

Dans sa réponse à la chambre, l'ordonnateur précise que jusqu'en 2014, le niveau des recettes incluait des mesures de rattrapage des redevances d'occupation du domaine public départemental, sur les années antérieures. Le montant perçu étant redevenu normal à partir de 2015, il n'y aurait donc pas de baisse de recettes, à périmètre constant.

5.1.5 La valeur du patrimoine des infrastructures routières non amorties

Le patrimoine des infrastructures routières représente plus d'1,8 Md€ au 31 décembre 2019¹⁷. Aucune règle d'amortissement n'est appliquée. Le département indique avoir fait ce choix au regard de l'importance du volume annuel des crédits consacrés à l'entretien des infrastructures routières.

Un amortissement de ce patrimoine aurait permis au département de se constituer des réserves utilisables en cas de besoin.

5.1.6 Un mode de gestion principalement en régie

La gestion en régie est privilégiée pour les missions d'entretien et d'exploitation du réseau. Le recours externalisé à l'entreprise est lié à des enjeux de compétences, de matériels spécifiques et du respect des conditions d'hygiène et de sécurité.

Depuis 2010, année d'intégration du parc d'équipement au sein de la collectivité, le département a investi dans l'outil de production afin de renouveler le matériel. La répartition des modes de gestion est la suivante.

¹⁷ Donnée communiquée par le département, compte 2151 pour un montant de 1 737 057 509 € et compte 23151 pour 124 307 988 €, du compte de gestion 2019.

Tableau n° 12 : Répartition des modes de gestion de la direction des routes

Régie (gestion en interne)	Externalisation (gestion par une entreprise)
Réalisation des enduits superficiels	
Signalisation horizontale sur revêtements existants	Réalisation de signalisation horizontale sur les travaux de renouvellement des couches de roulement
Signalisation verticale (lavage et mise en place)	Signalisation verticale (la fourniture)
Dispositif de retenue (entretien et remplacement)	Dispositif de retenue (la fourniture des dispositifs)
Fauchage	
Abattage des arbres pour les petits sujets	Abattage des arbres pour les sujets plus massifs
Salage	Salage sur le réseau secondaire N3 (conventions de partenariat)
Déneigement	Déneigement (conventions de partenariat)
	Réalisation des opérations de renforcement de chaussée
	Accompagnement des travaux communaux
	Réalisation des RSC (revêtement superficiel combiné)
	Reprofilage de rives et mise en œuvre de la couche de roulement
	Travaux curatifs (GRC grosses réparations curatives)
	Ramassage des déchets (marché réservé aux acteurs de l'insertion)

Source : chambre régionale des comptes à partir des informations transmises par la direction générale adjointe de l'équipement du département de la Somme.

5.2 La commande publique

5.2.1 Une organisation de l'achat intégrée à la direction

Le service « marchés publics » de la direction générale adjointe de l'équipement est intégré à la direction « appui administratif et budgétaire ». Il est administré par une responsable en lien fonctionnel avec la direction des finances et de la commande publique et dispose de deux agents, référents pour les marchés de la direction des routes et de la direction des fleuves et des ports.

La note de service de la fonction achat de septembre 2015 précise le lien fonctionnel entre la direction des finances et de la commande publique et le service des marchés publics. Il s'articule de la manière suivante :

- pour les marchés d'infrastructure, le service des marchés publics joue le rôle de service de la commande publique pour l'analyse du marché fournisseur, la rédaction des pièces administratives du marché (clauses administratives particulières, règlement de la consultation, acte d'engagement), le lancement de la consultation, et l'analyse des offres ;
- pour les marchés à bons de commande transversaux de fournitures (matériaux, matériels, pièces détachées...), de services (prestations topographiques, location de matériels...) et de travaux (terrassements, entretien espaces verts...), le service des marchés publics est mis à profit pour son expertise auprès de la direction des finances lors de la rédaction des pièces administratives.

Cette organisation de la commande publique facilite la collaboration entre le bureau des marchés et les services techniques de la voirie. Leur proximité permet une interaction pour la construction des dossiers de consultation des entreprises, pour la gestion des sous-traitants, et pour la rédaction des fiches de renseignement avant l'élaboration des pièces administratives.

5.2.2 Une stratégie d'achat basée sur la proximité géographique, la réactivité et le professionnalisme des services

Le département de la Somme n'a pas recours à des montages juridiques englobant tous les marchés de la direction des routes. Il dispose de services techniques compétents en exploitation, en modernisation, en assistance à maîtrise d'ouvrage, en maîtrise d'œuvre et en régie, ce qui ne justifie pas ce type de montages.

Le professionnalisme du service marchés publics dédiés aux infrastructures et des services techniques génère un suivi rigoureux des dossiers qui sont appuyés sur :

- la gestion des sous-traitants en collaboration avec les services techniques, permettant le respect des délais d'agrément (21 jours) ;
- la mise en place de fiches de renseignements rédigées par les services techniques avant la rédaction des pièces administratives, permettant de sécuriser les procédures en fonction du projet ;
- un travail coopératif fréquent dans la construction des dossiers de consultation des entreprises entre le service technique et le bureau des marchés ;
- une phase d'exécution des marchés efficace par la proximité des équipes (prix nouveaux, avenants...) ;
- une mise en ligne des marchés à disposition des services techniques, matérialisé par un tableau de suivi précisant la procédure, les intitulés, les attributaires et les montants estimatifs et d'attribution ;

Un retour d'expérience des services techniques est réalisé afin d'ajuster le contenu des mémoires techniques demandés lors des consultations (mode opératoire détaillé des travaux, le planning prévisionnel de l'opération, les matériaux utilisés, l'entretien et la surveillance de la signalisation de chantier et des déviations, les ajustements sur les critères de choix comme la pondération attribuée à chaque sous-critère ou encore l'échelle de valeur utilisée).

5.2.3 Une régularité des procédures relatives aux marchés

Un échantillon de dix marchés, soit deux par an, a été examiné par la chambre sur la période 2015 à 2019. L'objet portait sur des travaux de chaussées ou la réfection d'ouvrages d'art (cf. annexe n° 10).

L'examen des dossiers a démontré, en premier lieu, leur bonne tenue.

Sur l'échantillon, les procédures de passation ont été respectées. Un seul dossier a présenté une phase de négociation. Il a été constaté, dans la totalité des cas, que le montant du marché attribué était toujours inférieur aux estimations.

Les critères de sélection des candidatures sont au nombre de trois : le prix, la valeur environnementale et la valeur technique. Les proportions varient en fonction des projets, de 50 % à 60 % pour le prix, de 25 % à 30 % sur le critère environnemental et de 10 % à 25 % dans le domaine technique. L'analyse des offres n'amène aucune remarque. Les rapports sont clairs et précis.

L'allotissement est mis en œuvre pour les marchés de fournitures et de prestations. Les lots sont construits par agence routière ou zone géographique et/ou par type de prestation. Sur la période 2015-2019, il est constaté une moyenne de 26 entreprises attributaires pour 57 procédures.

5.3 Les aspects environnementaux et sociaux

5.3.1 L'engagement du département en faveur du développement durable

À compter de 2008, le département de la Somme s'est engagé de manière volontariste dans une démarche de développement durable. Depuis 2010, en application de l'article 255 de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 modifiant l'article L. 3311-2 du code général des collectivités territoriales, la collectivité produit annuellement un rapport d'évaluation en la matière. Au travers de son premier « Agenda 21 » 2010-2015, il a décliné un programme d'actions opérationnel « 80 projets durables en Somme ». L'aménagement du réseau routier départemental y participe en abordant, sur les différentes thématiques du schéma directeur routier, les problématiques du développement durable.

De nouvelles orientations pour le développement durable ont été inscrites dans le projet de refondation 2016-2021 du département. Celui-ci a souhaité se doter d'un « schéma cadre », couvrant la période 2017-2021, contenant une série d'actions précises sur l'application des principes du développement durable. La gestion des infrastructures routières y figure en bonne part.

5.3.2 Une illustration concrète au sein de la direction équipement

5.3.2.1 Mettre en œuvre des chantiers routiers pauvres en carbone

Le département de la Somme intègre, dès les consultations des entreprises, des critères environnementaux et valorise notamment l'utilisation de l'éco-comparateur SEVE¹⁸ (système d'évaluation des variantes environnementales).

Des agrégats recyclés dans le cadre de l'exploitation des chaussées sont utilisés. Des techniques sont testées lors de la rénovation des couches de surfaces, dans une démarche d'innovation. Quelques exemples peuvent être cités :

- mise en œuvre d'une « grave émulsion » avec une proportion de 50 % maximum de matériaux recyclés et en conformité avec les recommandations du CEREMA sur la RD 78 ;
- recours à un béton bitumineux à l'émulsion (technique à froid), innovation 2019 avec au moins 80 % d'agrégats d'enrobé sur la RD 71 Cerisy-Morcourt.

Depuis 2017, le département vérifie sa consommation en matériaux par rapport aux objectifs de l'article 79 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015. Ceux-ci sont atteints sur certains critères et légèrement en-dessous pour d'autres (cf. annexe n° 11).

5.3.2.2 Disposer d'un parc de véhicules dits « verts » pour répondre aux obligations réglementaires

En application du décret n° 2017-21 du 11 janvier 2017 relatif aux obligations d'achat des véhicules à faible émission, le département de la Somme a acquis 48 véhicules dits « propres » (électriques, hybrides ou utilisant le GNV¹⁹) représentant aujourd'hui 17 % de la flotte totale.

5.3.2.3 Préservation de la diversité des ressources naturelles

Dans le cadre de la gestion raisonnée des espaces le long des routes départementales, l'objectif est de ne plus utiliser de pesticides sur les dépendances du domaine routier. Depuis 2012, le département pratique le fauchage raisonné avec deux passes de sécurité en mai et juillet et une troisième passe de fauchage de l'accotement complet jusqu'au talus, en septembre.

¹⁸ Cet outil facilite l'intégration des critères environnementaux dans les marchés de travaux en comparant de manière objective et quantitative toutes les offres des entreprises sur la base de plusieurs indicateurs environnementaux. Ils quantifient la préservation de la ressource sur plusieurs aspects : consommation de granulats naturels, consommation d'agrégats d'enrobés, consommation de déblais issus et réutilisés au sein du projet, consommation de matériaux recyclés.

¹⁹ Gaz naturel pour véhicule.

Concernant la signalisation horizontale, deux machines à peinture, l'une acquise en 2018 et l'autre reconditionnée, permettaient d'appliquer la peinture non solvantée, 50 % du linéaire ayant ainsi été réalisé. Le remplacement, début 2020, de cette dernière permet aujourd'hui de réaliser entre 70 et 80 % des marquages avec cette même peinture.

De plus, les interventions de viabilité hivernale, notamment de salage, font l'objet d'une analyse préalable sur le terrain. Depuis l'hiver 2019-2020, des coordinateurs qui assurent des mesures de contrôles des conditions atmosphériques, sont dotés de matériels embarqués sur les véhicules (dispositif TECONER) permettant en temps réel de disposer de la température de l'air et de la chaussée, du calcul du point de rosée, de l'état de chaussée et du coefficient d'adhérence.

Ce système détermine le réel besoin d'un nouvel épandage en sel. Le coordinateur effectue également une mesure de la salinité résiduelle. En parallèle, les interventions de salage se font en utilisant de la bouillie de sel (saumure + sel sec).

5.3.2.4 Prise en compte du réchauffement climatique

Dans le cadre de la conception des aménagements paysagers, les actions engagées par le département sont les suivantes :

- validation d'une convention-cadre en 2020 avec la fédération des chasseurs de la Somme pour la plantation de haies le long des routes départementales. Des conventions particulières sont en cours d'élaboration avec cinq sociétés locales de chasse pour leur permettre de planter après étude technique approfondie, le département assurant alors la préparation du support et la fourniture de plants ;
- à compter de 2016, afin de compenser le préjudice paysager causé par les abattages et respecter le maintien de la trame verte, toutes les opérations d'abattage d'arbres ont été compensées par des propositions de replantations, sur la base d'un arbre replanté pour un arbre abattu. En juin 2020, la compensation est passée à trois arbres replantés pour un arbre abattu. Cette démarche vise à reconstituer les corridors écologiques disparus. Une surveillance sanitaire du patrimoine arboré est régulièrement assurée par le service « gestion des plantations et aménagements paysager » de la direction des routes.

Des mesures sont prises en compte lors des périodes de fortes chaleurs. Pour les jeunes plantations, des fréquences d'arrosages plus importantes sont prévues afin d'assurer un meilleur pourcentage de reprise. Concernant les massifs de plantations, une toile biodégradable recouverte de 8 cm de copeaux de bois feuillus est mise en place pour empêcher, retarder la sécheresse du sol et la déshydratation des plantes.

Concernant les phénomènes d'inondations sur certaines parties du territoire, le département a créé de nouveaux partenariats avec la chambre d'agriculture, l'agence de l'eau, l'AMEVA²⁰ ou encore Soméa²¹ afin d'améliorer les fonctionnements hydrauliques des bassins versants concernés. À ce titre, une première expérimentation pilote pourrait aboutir cette année sur le bassin de la Nièvre. Elle consiste, dans un premier temps, à identifier sur le périmètre de

²⁰ Aménagement et valorisation du bassin de la Somme.

²¹ Association Somme, espace et agronomie.

l'étude, les routes départementales dont les emprises permettent d'effectuer des plantations de haies puis, dans un second temps, de vérifier l'adéquation entre les préconisations de l'étude Soméa et les emprises des routes départementales repérées. Si tel est le cas, une autorisation d'occuper les accessoires du domaine public routier départemental nécessaires à sa réalisation sera établie avec le porteur du projet. Un bilan sera effectué à l'issue de cette première expérimentation et d'autres actions en partenariat avec la chambre d'agriculture pourront être menées, portant notamment sur la préservation des accotements.

5.3.2.5 Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Conformément à la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002, un plan a été approuvé par le conseil départemental en juin 2014. Ainsi, des points noirs de bruits ont été relevés sur sept axes routiers. Des enrobés phoniques ont été réalisés dans quelques traversées.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

La politique menée, tant en matière de personnel que d'équipement et d'entretien des routes et ouvrages d'art, aboutit à une baisse des crédits de fonctionnement et une hausse des investissements. Ce constat est cependant à relativiser par la variation du périmètre budgétaire, duquel ont été soustraits les personnels et le matériel affectés au garage départemental, gérés depuis 2018 sur un budget commun avec le SDIS.

La commande publique est organisée au plus près des services concernés, au travers de procédures formalisées. Celles-ci sont conformes au code de la commande publique et se matérialisent par des dossiers clairs et complets. Les procédures de passation sont respectées.

Le département de la Somme prend en compte les aspects environnementaux dans tous les aspects de la gestion du domaine routier : matériaux mis en œuvre sur les chantiers, véhicules utilisés, diversité des ressources naturelles, réchauffement climatique, prévention du bruit.

*

* *

ANNEXES

Annexe n° 1. Données d'ensemble	46
Annexe n° 2. Hiérarchisation du réseau et méthodes de connaissance de son état.....	47
Annexe n° 3. État du réseau	48
Annexe 3 bis. État du réseau (suite).....	49
Annexe n° 4. État des ouvrages d'art.....	50
Annexe n° 5. Emploi des amendes de police	51
Annexe n° 6. Trafic routier départemental.....	52
Annexe n° 7. Agences routières du département de la Somme	53
Annexe n° 8. Organigramme de la direction des routes	54
Annexe n° 9. Évolution des investissements du programme « Voirie départementale » de 2014 à 2019	55
Annexe n° 10. Bilan des investissements réalisés en moyens matériels.....	56
Annexe n° 11. Échantillon des marchés examinés par la chambre.....	57
Annexe n° 12. Bilan carbone des chantiers	58

Annexe n° 1. Données d'ensemble

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Observations
Linéaire total de RD (en km)	NC	4 528	4 520	4 492	4 516	4 576	4 512	Le tableau est saisi avec les informations fournies par la DAAB sur le linéaire total du réseau transmis à l'État chaque année, déduction faite des sections de voies à 2x2 voies : D934, D940, D40, D1029
<i>dont réseau en 2X1 voie</i>	NC	4 487	4 479	4 451	4 475	4 535	4 471	
<i>dont réseau en 2X2 voies</i>	NC	41	41	41	41	41	41	
<i>dont réseau en agglomération</i>	NC	NC	NC	NC	NC	NC	1 281	Impossibilité de donner les éléments sur les années antérieures à partir où la base webroutes est mise à jour en continu sans historique
<i>dont rocade urbaine</i>							0	
<i>dont réseau au-dessus de 400 m d'altitude</i>							0	
<i>dont réseau au-dessus de 1 000 m d'altitude</i>							0	
<i>dont routes classées à grande circulation</i>	499	499	499	499	499	499	499	Au sens de l'article L. 110-3 du code de la route.
<i>dont itinéraires d'intérêt régional</i>	562	562	562	562	562	562	562	Au sens de l'article L. 111-1 du code de la voirie routière.
Nombre de ponts et viaducs d'une portée supérieure à 2 m	477	477	477	477	476	476	476	OA gestion 100 % CD80 (en 2018, OA maçonnerie Caix remplacé par un OH béton)
Nombre de tunnels et tranchées couvertes	0	0	0	0	0	0	0	
Surface de ponts et viaduc d'une portée supérieure à 2 m (en m²)	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	Données non fiables
Nombre des murs de soutènement	NC	NC	NC	NC	NC	17	17	
Trafic poids lourds (PL) moyen	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	La donnée recueillie est celle définie par l'observatoire national de la route comme suit. Il s'agit de la moyenne des trafics constatés par section (PL/jour/sens), pondérée par le linéaire. Cette moyenne se limiterait aux routes de première catégorie (réseau structurant) dans la mesure où les comptages y sont les plus nombreux. La formule de calcul serait donc : somme des (trafic PL x linéaire de la section considérée), rapportée au total des linéaires toutes sections confondues.
Nota : un poids lourds est un véhicule routier de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC)								

Source : conseil départemental de la Somme, direction des routes.

Annexe n° 2. Hiérarchisation du réseau et méthodes de connaissance de son état

Catégorie de réseau	Linéaire (en km)	Etat de la surface			Déformation (transversale)			Observations	
		Méthode	Périodicité (en années)	% Linéaire	Méthode	Périodicité (en années)	% Linéaire		
Catégorie 1 (réseau structurant)	1 022	Automatisée	5 ans	100	Automatisée	5 ans	100	démarche GRD avec CEREMA en cours	La périodicité mesure la durée au cours de laquelle les campagnes de mesure sont effectuées (en années). Le linéaire est celui ausculté au cours de la période correspondante.
		Visuelle	patrouille hebdo	100	Visuelle				
Catégorie 2 (réseau principal)	929	Automatisée	5 ans	100	Automatisée	5 ans	100	démarche GRD avec CEREMA en cours	
		Visuelle	patrouille hebdo	100	Visuelle				
Catégorie 3 (réseau local)	2 602	Automatisée	5 ans	42,85	Automatisée	5 ans	42,85	démarche GERESSE avec CEREMA en cours	
		Visuelle	patrouille mensuel	100	Visuelle				

Source : conseil départemental de la Somme, direction des routes.

Annexe n° 3. État du réseau

Tableau n° 3: âge moyen des couches de roulement (en années au 31 décembre)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Observations
Toutes catégories confondues	10,17	10,29	10,30	10,65	10,81	10,52	La donnée recueillie doit correspondre à la moyenne des âges de chaque section de route, pondérée par le linéaire (formule de l'ONR : somme de (âge x linéaire de chaque section), ramené au linéaire total. Cela signifie que la donnée reflète les dates d'intervention réelle et non une fréquence moyenne de renouvellement. L'âge moyen résulte de la fréquence de renouvellement des chaussées, qui varie selon le type de réseau (plus ou moins fréquent) et les choix des maîtres d'ouvrage.
Catégorie 1 (réseau structurant)	11,84	11,08	9,90	10,36	10,36	9,00	
Catégorie 2 (réseau principal)	9,42	9,94	10,57	10,65	10,97	11,00	
Catégorie 3 (réseau local)	9,26	9,86	10,42	10,94	11,09	11,55	

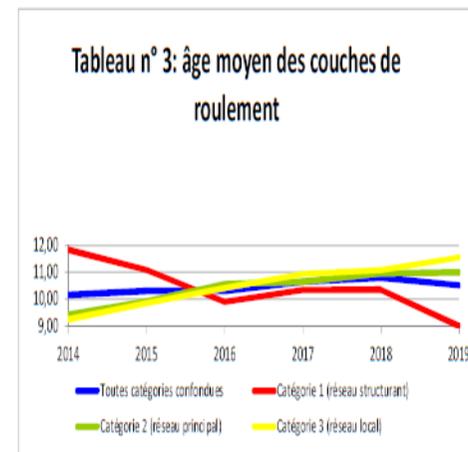
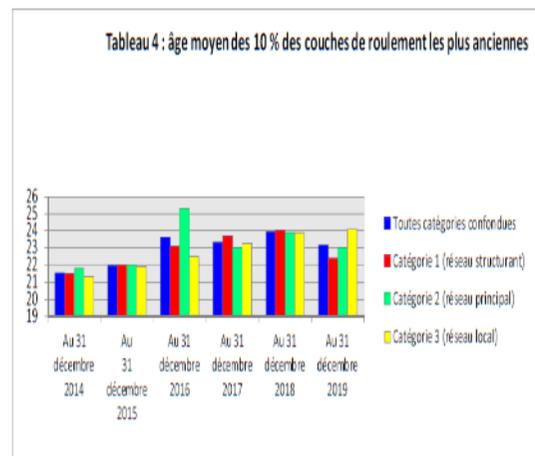


Tableau n° 4: âge moyen des 10 % des couches de roulement les plus anciennes

	Au 31 décembre 2014	Au 31 décembre 2015	Au 31 décembre 2016	Au 31 décembre 2017	Au 31 décembre 2018	Au 31 décembre 2019
Toutes catégories confondues	21,55	21,98	23,63	23,33	23,94	23,17
Catégorie 1 (réseau structurant)	21,50	22,00	23,10	23,70	24,00	22,40
Catégorie 2 (réseau principal)	21,80	22,01	25,30	23,00	23,90	23,00
Catégorie 3 (réseau local)	21,34	21,93	22,49	23,28	23,91	24,11



Nota : il s'agit de données recueillies dans le cadre de l'ONR, avec toutefois la demande de reconstituer un historique

Annexe 3 bis. État du réseau (suite)

Tableau 5: fréquence de renouvellement par type de revêtement

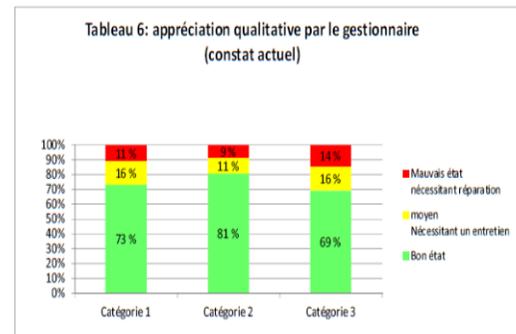
	Patrimoine en 2019	Renouvellement annuel moyen sur 2014-2019		Coût moyen en €/km	Durée nécessaire au traitement de l'ensemble du réseau par catégorie et type de revêtement (en années)	% de renouvellement moyen par an	Durée de vie indicative (en années)	Observations
	Linéaire (en km)	Linéaire (en km)	Linéaire (en km)					
Catégorie 1	1023,4	84,18			12,2	8 %		La durée nécessaire au traitement de l'ensemble du réseau par catégorie et type de revêtement = (surface totale du patrimoine) / (surface renouvelée chaque année). Cette durée est à mettre en relation avec la durée de vie indicative par technique et catégorie
Enduits superficiels d'usure (ESU)	404	46,2	21 000 €	8,74	11 %	8		
Matériaux bitumineux coulés à froid (MBCF)	46,4	5,38	56 000 €	8,62	12 %	8		
Bétons bitumineux (BB)	573	32,6	175 000 €	17,58	6 %	12		
Catégorie 2	927,9	62,8			14,8	7 %		
ESU	662,5	52,3	19 500 €	12,67	8 %	12		
MBCF	73,5	0,5	52 000 €	147,00	1 %	10		
BB	191,9	10	162 500 €	19,19	5 %	14		
Catégorie 3	2603	122,4			21,3	5 %		
ESU	2437,6	104,8	16 500 €	23,26	4 %	14		
MBCF	62,1	7,64	44 000 €	8,13	12 %	10		
BB	103,3	9,96	137 500 €	10,37	10 %	20		

Tableau 6: appréciation qualitative par le gestionnaire (constat actuel)

	Bon état		moyen Nécessitant un entretien		Mauvais état nécessitant réparation		Non évalué		Observations
	en km	en %	en km	en %	en km	en %	en km	en %	
Global	2 269,52	74,37	445,98	14,37	351,81	11,30	1 488,00	57,16	Si le département dispose d'un suivi annuel selon des critères propres, permettant de faire apparaître des évolutions, il pourra être communiqué.
Catégorie 1	749,13	73,2	164,77	16,1	110,53	10,8	0	0	
Catégorie 2	748,82	80,7	98,36	10,6	80,73	8,7	0	0	
Catégorie 3	771,58	69,2	182,86	16,4	160,56	14,4	1488	57,16	

	Bon état	moyen	Mauvais état
Catégorie 1	0,732	0,161	0,108
Catégorie 2	0,807	0,106	0,087
Catégorie 3	0,692	0,164	0,144

Tableau 6: appréciation qualitative par le gestionnaire (constat actuel)



Annexe n° 4. État des ouvrages d'art

Tableau n° 7: Etat des ouvrages d'art

Classement	Au 31 décembre 2017				Au 31 décembre 2018				Au 31 décembre 2019				Observations	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
Nombre de ponts	Béton armé	154	76	2	0	157	76	1	0	159	71	4	0	Le département a mis au point un système de cotation (GG (indice de gravité global). Nous avons fait une extrapolation pour s'aligner sur la notation ONR. Seuls les ouvrages faisant l'objet d'une inspection détaillée ont été pris en compte.
	Béton pré-contraint	21	6	0	0	21	6	0	0	21	6	0	0	
	Maçonnerie	42	31	9	2	43	31	8	0	45	30	7	0	
	Buses métalliques	44	10	2	0	44	10	2	0	44	10	2	0	
	Buses béton	19	0	0	0	19	0	0	0	19	0	0	0	
	Métal et mixte	40	13	3	2	40	13	3	2	41	13	1	3	
Nombre de murs de soutènement														

476

Tableau de correspondance entre les différentes méthodes de surveillance et de gestion des ouvrages d'art

Grille commune de notation ONR	IQQA*	Méthode départementale	VAQQA*	VSC (IEm) + IEu)*
1	1	1	1	IEm=4 + IEu=3, 4
	2	2	2	IEm=3 + IEu=3, 4
2	2E	3	3	IEm=3, 4 + IEu=2
3	3	4, 5	4	IEm=2 + IEu>1
4	3U	6, 7, 8	5	Non disponible ou IE=1 si cela se présente

*IQQA: image de la qualité des ouvrages d'art

**VAQQA: visite approfondie de la qualité des ouvrages d'art

***VSC: visites simplifiées comparées (IEm=indice d'état mécanique; IEu= indice d'état d'usage)

476

476

Tableau n° 8: Restrictions de circulation sur ouvrages d'art

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Observations
Nombre de restrictions de dont fermetures totales à la circulation	1	2	2	2	2	3	Les 3 ouvrages en restriction sont des ouvrages « exVNF » sur le canal du nord. Ils se situent à Etrécourt-Manancourt, Moislains et Languevoisin. Ils sont tous les 3 impactés par le projet du canal Seine Nord Europe, et appelés à disparaître ou à être très sensiblement modifiés.
dont restrictions justifiées par d'autres raisons que l'état actuel de l'ouvrage	0	0	0	0	0	0	
Nombre de réhabilitations lourdes à effectuer sur ouvrage d'art	0	0	0	0	0	0	
Nombre de réhabilitations lourdes effectuées sur ouvrage d'art	0	0	0	0	0	0	

Annexe n° 5. Emploi des amendes de police

recettes Amendes de Police

Crédits de paiement - Action 0801004 "sécurité des infrastructures routières"

		2014	2015	2016	2017	2018	2019
base : compte administratif	recettes produits des amendes de polices	758 255	758 205	757 611	754 582	754 055	742 515
	<i>subventions diagnostics de sécurité</i>			5 433	1 932		7 290
	<i>stations de comptage</i>	19 796	12 405	19 751	19 800	29 733	47 855
	<i>signalisation horizontale</i>	184 048	875	282 317	381 939	594 044	435 518
	<i>signalisation verticale</i>	340 841	334 987	425 956	399 182	375 028	366 594
	<i>signalisation touristique</i>	16 566	29 706	5 156	9 874	9 822	8 465
	<i>gestion des plantations</i>	63 853	7 124	42 778	28 708	67 638	42 963
	<i>opérations diffuses / locales de sécurité</i>	263 436	570 295	278 097	288 978	293 222	291 353
	dépenses totales	888 540	955 392	1 059 488	1 130 413	1 369 487	1 200 038
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
évolution de la part recettes amendes de police / budget sécurité des infra routières		85 %	79 %	72 %	67 %	55 %	62 %

Source : direction des finances du département de la Somme.

Annexe n° 6. Trafic routier départemental

Tableau n° 9 : Stations de comptages

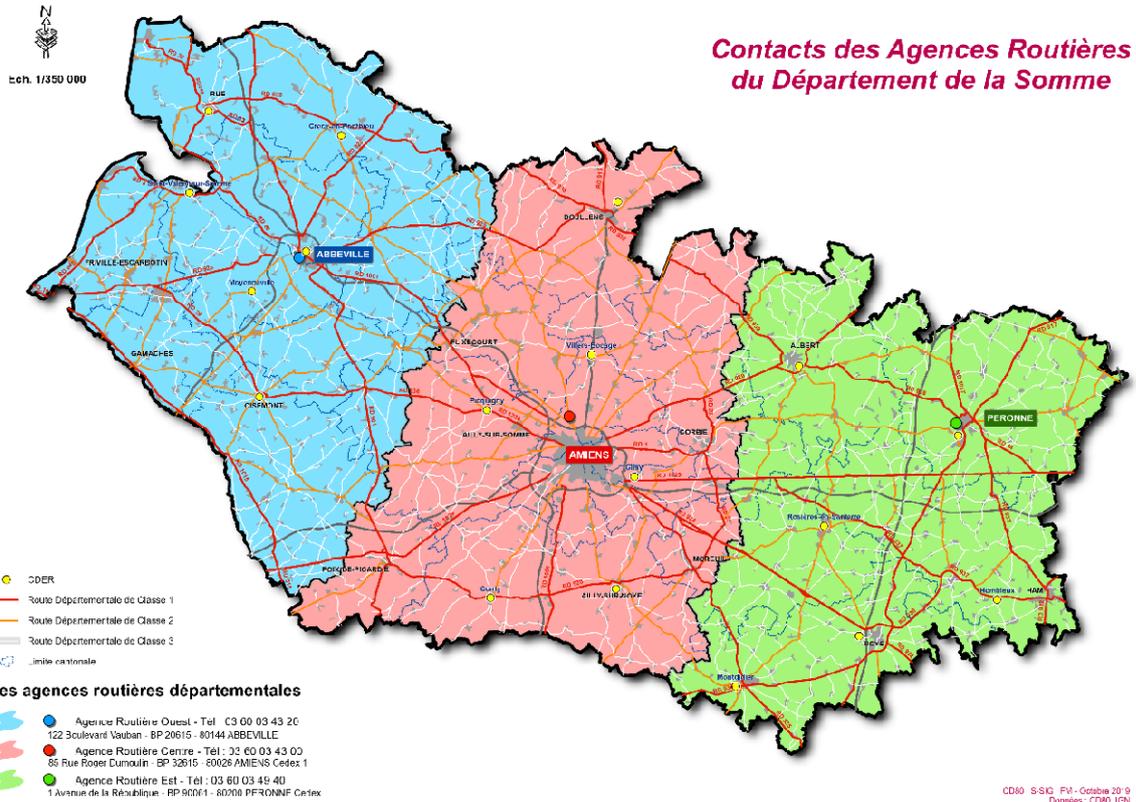
(en nombre)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Comptages permanents	45	45	45	47	48	49
<i>dont catégorie 1</i>	43	43	43	43	45	45
<i>dont catégorie 2</i>	2	2	2	2	3	4
<i>dont catégorie 3</i>	0	0	0	0	0	0
Comptages périodiques					178	182
<i>dont catégorie 1</i>					54	50
<i>dont catégorie 2</i>					43	66
<i>dont catégorie 3</i>					81	66
Comptages occasionnels						
<i>dont catégorie 1</i>						
<i>dont catégorie 2</i>						
<i>dont catégorie 3</i>						

Tableau n° 10 : Trafic constaté (tous véhicules) en 2019

	En nombre de points de comptages permanents et périodiques	Observations
TMJA inférieur à 1 000 véhicules	30	Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est la valeur standard représentative couramment utilisé pour mesurer le trafic (nombre de véhicules sur un an/365) et qui cumule en principe les deux sens de circulation. L'analyse porterait sur les répartitions en pourcentage
TMJA inférieur à 5 000 véhicules	146	
TMJA compris entre 5000 et 15000 véhicules	52	
TMJA compris entre 15 000 et 25 000 véhicules	3	
TMJA supérieur à 25 000 véhicules	0	
Nombre total de points de comptages permanents et périodiques	231	
En nombre de points de comptages permanents et périodiques recensant la circulation des poids lourds	En nombre de points de comptages permanents et périodiques	Observations
TMJA de 0 à 25 véhicules	3	Le trafic poids lourds est souvent présenté comme un pourcentage du TMJA Tous véhicules. L'objet est d'avoir une image globale du trafic poids lourds.
TMJA compris entre 25 et 50 véhicules	28	
TMJA compris entre 50 et 150 véhicules	99	
TMJA compris entre 150 et 300 véhicules	36	
TMJA compris entre 300 et 750 véhicules	43	
TMJA compris entre 750 et 2 000 véhicules	22	
TMJA supérieur à 2 000 véhicules	0	
Nombre total de points de comptages permanents et périodiques	231	

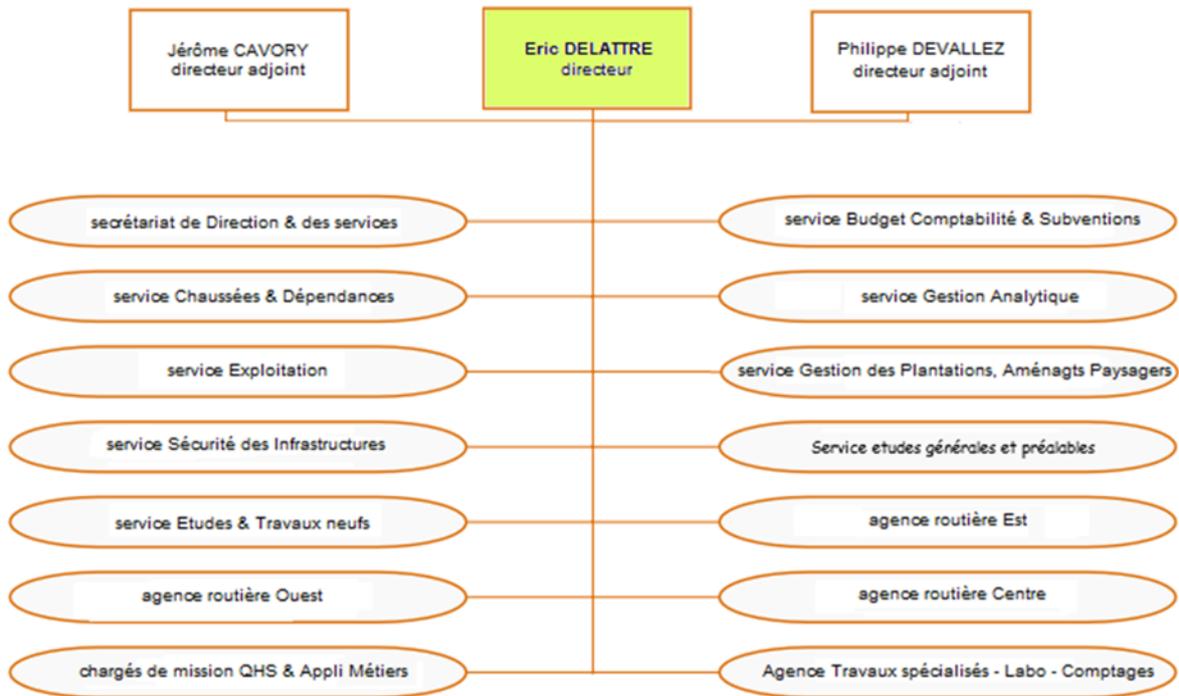
Nota : un poids lourd est un véhicule routier de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC).

Annexe n° 7. Agences routières du département de la Somme



Source : conseil départemental de la Somme.

Annexe n° 8. Organigramme de la direction des routes



Source : direction des routes du conseil départemental de la Somme.

**Annexe n° 9. Évolution des investissements
du programme « Voirie départementale » de 2014 à 2019**

Description opération du programme 801 (en M€)		2014	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution 2019/2014
Entretien et exploitation des infrastructures routières	Budget	11,51	9,45	15,66	16,18	15,77	18,23	58 %
	Exécution	11,37	9,06	14,81	15,25	15,63	17,08	50 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,138	- 0,390	- 0,845	- 0,928	- 0,143	- 1,153	
Viabilité hivernale	Budget	0,08	0,03	0,01				- 100 %
	Exécution	0,04	0,02	0,00				- 100 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,044	- 0,011	- 0,011				
Sécurité des infrastructures routières	Budget	1,12	0,97	1,12	1,21	1,44	1,74	56 %
	Exécution	0,89	0,96	1,06	1,13	1,37	1,20	35 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,230	- 0,018	- 0,064	- 0,080	- 0,073	- 0,542	
Matériel d'exploitation	Budget	1,30	0,45	2,07	2,10	2,25	2,07	59 %
	Exécution	1,30	0,45	2,07	2,10	2,25	2,07	59 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,001	- 0,001	- 0,001	0	- 0,001	0,000	
Opérations structurantes d'aménagement de la voirie routière	Budget	10,78	8,60	4,24	4,81	5,27	7,37	- 32 %
	Exécution	10,48	7,05	3,81	3,70	4,71	5,86	- 44 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,296	- 1,550	- 0,434	- 1,116	- 0,554	- 1,509	
Études et acquisitions foncières au titre de la voirie routière	Budget	0,59	0,31	0,17	0,16	0,20	0,83	40 %
	Exécution	0,47	0,22	0,15	0,15	0,13	0,13	- 72 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,114	- 0,093	- 0,022	- 0,014	- 0,072	- 0,693	
TOTAUX	Budget	25,37	19,82	23,27	24,46	24,93	30,24	19 %
	Exécution	24,55	17,75	21,90	22,32	24,09	26,34	7 %
	Écart Exécution - Budget	- 0,823	- 2,063	- 1,377	- 2,138	- 0,842	- 3,897	
Taux exécution budgétaire		97 %	90 %	94 %	91 %	97 %	87 %	

Source : chambre régionale des comptes à partir des données communiquées par la direction générale adjointe des finances du conseil départemental de la Somme.

Annexe n° 10. Bilan des investissements réalisés en moyens matériels

(hors CEF Bray-sur-Somme)

(en €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Matériels roulants	1 299 007,40	449 105,16	2 052 704,40	2 079 513,64	2 235 114,25	2 070 003,23
Installations fixes dans les ateliers (ponts élévateurs...)						
Immobilier (construction ou rénovation de centres d'exploitation)	282 344,92	159 250,89	2 777 206,04	2 065 129,19	1 567 472,70	1 394 272,75
Acquisitions	668 352,18	314 877,31		814 447,60	35 000,00	96 595,00
Total Immobilier + Acquisitions	950 697,10	474 128,20	2 777 206,04	2 879 576,79	1 602 472,70	1 490 867,75

Source : conseil départemental de la Somme, direction des routes.

Sites des acquisitions : Albert, Hombleux, Roye, Crécy-en-Ponthieu, Oisemont, Villers-Bocage, Picquigny, Conty.

En prenant en compte la fin des travaux en 2020 des CDER d'Abbeville et de Conty, il ne restera en 2021 que trois centres à réaliser par rapport au programme initial PPI, soit Oisemont, Rue et Crécy en Ponthieu

Annexe n° 11. Échantillon des marchés examinés par la chambre

Date du marché ou accord-cadre	Objet marché ou accord-cadre	Attributaires	Code postal
Année 2015			
17/03/2015	Desserte du Vimeu Industriel : mise aux normes réfection ouvrage d'art 166 franchissement voie ferrée par RD 29	VALERIAN	76700
16/06/2015	Divers travaux de terrassements de chaussées, assainissement sur les RD Agence Routière Centre	COLAS NORD PICARDIE	80081
Année 2016			
1/06/2016	Réfection de l'ouvrage d'art 8000 233 sur la RD 59 au franchissement de l'Authie à Outrebois	ETUDES ET TRAVAUX GENIE CIVIL	62510
28/06/2016	Profilage et enduits superficiels sur les routes à faible trafic du département de la Somme	COLAS NORD EST	80084
Année 2017			
22/02/2017	Réfection de quatre ouvrages d'art au franchissement de la Vallée de la Somme par la RD 17 à Offoy	INDUSTRIE ROUTIERE ESPACE MAINTENANCE	80800
3/04/2017	RD 42 – Renforcement de chaussée entre le giratoire de la rocade d'Albert et la commune de Méaulte	RAMERY TRAVAUX PUBLICS	80440
Année 2018			
26/03/2018	Réfection de l'ouvrage d'art 8000 459 au franchissement de l'Hallue par la RD 30 à Querrieu	INDUSTRIE ROUTIERE ESPACE MAINTENANCE	80800
20/08/2018	Création d'un barreau d'accès au CHU sud d'Amiens	COLAS NORD EST	80400
Année 2019			
5/03/2019	Renforcement de chaussée sur la RD 934 sur la section comprise entre l'échangeur RD 23 / RD 934 et le giratoire RD 168 / RD 934 dans le sens Roye - Amiens du PR 29 + 570 au PR 39 + 019	LHOTELLIER TRAVAUX PUBLICS	
9/05/2019	Réfection de l'ouvrage d'art n° 8000 228 sur la RD 56 au franchissement d'une ancienne voie ferrée à Conteville	ETUDES ET TRAVAUX DE GENIE CIVIL	

Source : chambre régionale des comptes à partir des listes de marchés du conseil départemental de la Somme.

Annexe n° 12. Bilan carbone des chantiers**Bilan des chantiers**

	2017	2018	2019
Nombre de chantiers pris en compte	10	39	36 dont 2 non terminés

Part en masse de l'ensemble des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets

(en tonnes)	Global	Recyclage	Taux
2017	68 150	19 352	28,4 %
2018	115 209	42 205	36,6 %
2019	136 407	38 138	27,9 %

Part en masse des matériaux utilisés dans les couches d'assise issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage des déchets

(en tonnes)	Global	Recyclage	Taux
2017	44 786	8 654	19,3 %
2018	60 639	36 748	60,6 %
2019	76 790	29 006	37,7 %

Part en masse des matériaux utilisés dans les couches de surface issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage des déchets

(en tonnes)	Global	Recyclage	Taux
2017	23 364	2 141	9,1 %
2018	54 254	5 425	10 %
2019	59 617	9 131	15,3 %

Source : chambre régionale des comptes à partir des données de la direction générale de l'équipement du département de la Somme.



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

DÉPARTEMENT DE LA SOMME

Tome 2 « Le réseau routier non concédé »

Exercices 2015 et suivants

Ordonnateurs en fonctions pour la période examinée :

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| - M. Stéphane Haussoulier : | réponse d'1 page. |
| - M. Laurent Somon : | pas de réponse. |
| - M. Christian Manable : | pas de réponse. |

*« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. **Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs** » (article 42 de la loi n° 2001-1248 du 21 décembre 2001).*



Les publications de la chambre régionale des comptes
Hauts-de-France
sont disponibles sur le site :
www.ccomptes.fr/fr/crc-hauts-de-France

Chambre régionale des comptes Hauts-de-France
14 rue du Marché au Filé - 62012 Arras cedex

Adresse mél : hautsdefrance@crtc.ccomptes.fr