

Vannes, le **02 DEC. 2022****REÇU****Par Greffe , 10:48, 02/12/2022****Madame Sophie BERGOGNE**
Présidente
Chambre régionale des comptes de Bretagne
3, rue Robert d'Arbissel – CS 64 231
35 042 RENNES Cedex

Objet : Synthèse régionale relative à la gestion du réseau des centres routiers départementaux
Réf : contrôle n° 2021 - 0094

Madame la Présidente,

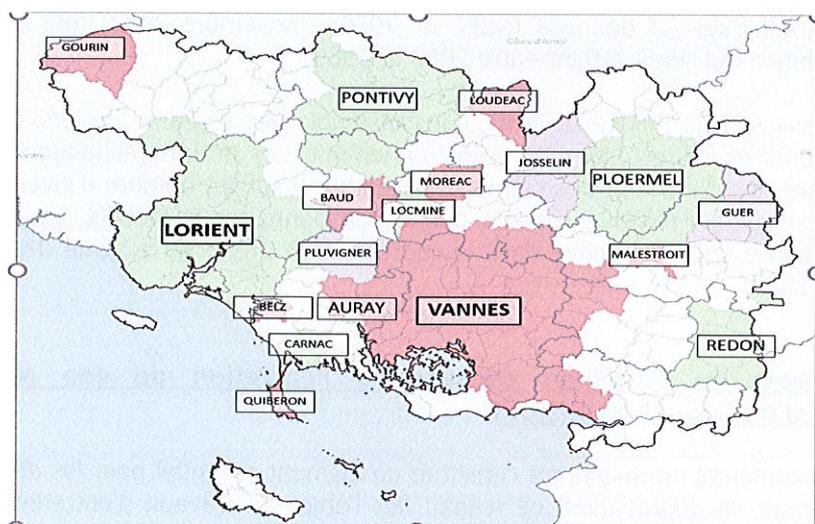
Par correspondance du 3 novembre 2022, vous avez bien voulu me transmettre la synthèse régionale des observations définitives arrêtées par la chambre régionale des comptes de Bretagne (CRC Bretagne), à l'occasion de ses contrôles sur la gestion du réseau des centres routiers des quatre départements bretons à compter de l'exercice 2016.

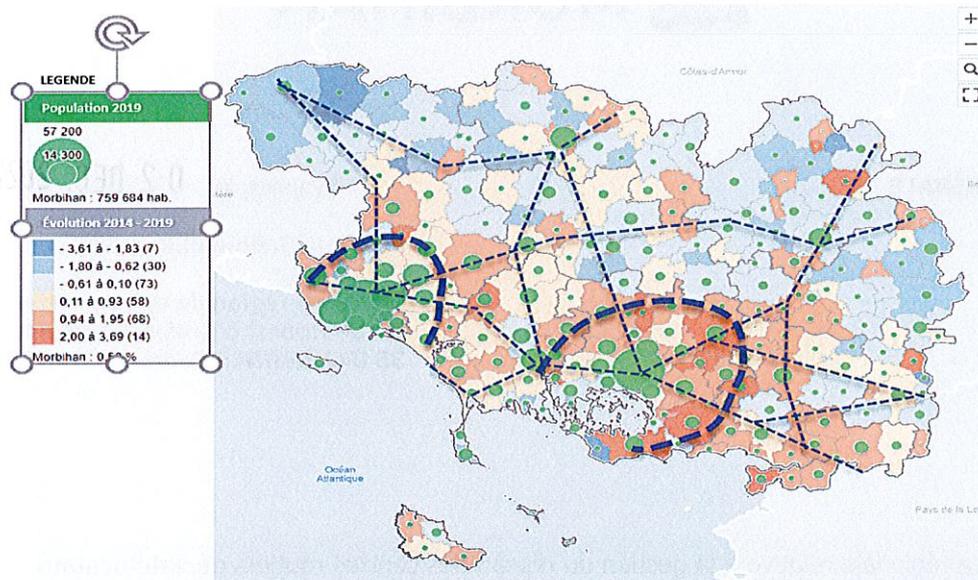
Comme vous le soulignez, cette synthèse régionale permet d'établir des constats comparatifs notamment sur les organisations mises en œuvre et d'identifier des marges de progression permettant de renforcer l'optimisation du réseau routier départemental, à la fois dans une optique de plus grande maîtrise des dépenses et de qualité du service rendu aux usagers.

Cette synthèse appelle de ma part les observations suivantes :

1. Le réseau routier départemental est effectivement de plus en plus sollicité

Le département du Morbihan présente pour caractéristique d'avoir un maillage relativement important qui permet de desservir des bassins de vies répartis de manière équilibrée sur l'ensemble du département :





Une croissance plus soutenue

- en périphérie des agglomérations
- à proximité des principaux pôles d'emplois
- Sur les territoires proches des principaux axes routiers

Ainsi que le souligne la chambre, le dynamisme démographique de la Bretagne est porté par l'arrivée de nouveaux habitants, majoritairement des retraités et des jeunes actifs. Sur la période 2014-2019, l'augmentation moyenne annuelle du trafic sur le réseau départemental morbihannais est de 1,47 % (plus forte évolution régionale).

Les principaux points de hausse du trafic sont :

- La RD 29 entre Lorient et Ploemeur
- La RD 767 entre Vannes et Locminé
- La RD 768 entre Pontivy et Loudéac

La desserte des presqu'îles morbihannaises et le trafic routier le long des côtes morbihannaises, qui s'accroissent de manière exponentielle durant l'été comparativement au trafic annuel journalier, sont également délicats.

Les projections démographiques (cf données INSEE n° 1930 – novembre 2022) font état d'un pic de population pour le Morbihan qui serait atteint entre 2050 et 2069.

Un des enjeux principaux sera la fluidité du trafic sur l'ensemble des réseaux routiers, qui influe sur la sécurité, les déplacements et indirectement sur l'environnement. Les nœuds (échangeurs ou carrefours majeurs) entre RN, entre RN et RD sont des éléments essentiels justifiant nombre d'investissements déjà réalisés ou en prévision sur les réseaux routiers par les gestionnaires respectifs. Le département du Morbihan compte y prendre une part active dans le cadre de son projet de schéma départemental des mobilités, envisagé en 2023.

2. Le département du Morbihan consacre à l'entretien de son réseau routier départemental un budget significatif

Le réseau routier départemental morbihannais constitue un élément essentiel pour les déplacements des Morbihannais. Afin d'éviter sa dégradation, ce réseau fait l'objet de travaux d'entretien réguliers. Des opérations de modernisation et de sécurisation sont également conduites.

Entre 2016 et 2020, le département a consacré en moyenne **33 M€ / an en dépenses d'investissement (investissements neufs, gros entretiens et ouvrages d'art)**, soit 199,17 € par kilomètre et par habitant. J'entends poursuivre cette politique d'investissement au service de la qualité des infrastructures routières départementales.

C'est un enjeu d'attractivité et de développement territorial puissant. C'est aussi une démarche de saine gestion des deniers publics, car effectivement « *une voirie en excellent état peut être conservée dans un état satisfaisant pendant 25 ans. Sans entretien, l'investissement nécessaire pour revenir à un niveau de service acceptable peut être de 2 à 20 fois plus élevé, selon le moment de l'intervention* » (cf page 7 du rapport de la chambre).

J'entends également continuer à analyser la bonne adéquation des ressources aux projets et je poursuivrai la politique d'amélioration continue des services, qui permet d'avoir une bonne maîtrise des charges de fonctionnement (soit 24,06 € par habitant ou 4 770 € par kilomètre en 2019, alors que la moyenne des départements bretons s'élève à 5 337 € et celle des départements (hors ceux comprenant des voiries de montagne) à 6 000 €).

Par ailleurs et contrairement aux idées reçues, il convient de relever que l'investissement en gros entretien n'est pas forcément le plus conséquent sur les réseaux prioritaires. En effet, l'investissement des revêtements est primordial sur les réseaux secondaires et tertiaires en raison d'une structure (épaisseur) de chaussée souvent plus légère. Bien que le trafic y soit plus faible, il supporte des charges de plus en plus conséquentes avec notamment les engins et convois agricoles actuels.

3. Les engagements du Morbihan au titre du PPI 2023-2028

A l'occasion de la session relative aux orientations budgétaires pour l'année 2023 (réunion du conseil départemental du 25 novembre 2022), j'ai rappelé les réalisations significatives de l'année 2022, avec un avancement important des principales opérations de la programmation pluri-annuelle d'investissements (PPI) et précisé les orientations et objectifs pour 2023.

Le département finance par exemple à 100 % la mise en œuvre de l'axe Triskell, qui se poursuivra par la mise à 2*2 voies du tronçon Locminé-Siviac. Il s'agit d'une opération majeure d'intérêt public pour l'aménagement équilibré du Morbihan (avec une estimation au titre du PPI 2023-2028 de 51 M€).

Le volet infrastructures routières du PPI 2023-2028 (couvrant la mandature) traduit les engagements significatifs du département s'établissant à **127,5 M€**.

Enfin, l'année 2023 permettra de décliner les actions prioritaires issues du futur schéma des mobilités incluant, en complémentarité des infrastructures routières un volet mobilités douces avec **25,5 M€** inscrits également au PPI 2023 -2028.

4. L'efficacité de la gestion Morbihannaise de proximité du réseau routier départemental est une constante

Dans sa conclusion, la chambre procède au constat que l'effort de rationalisation de leur réseau de centres d'exploitation routiers par les départements bretons a permis de maîtriser les coûts de fonctionnement de la voirie départementale sans qu'une dégradation du service rendu aux usagers puisse être constaté.

Je tiens à préciser que les coûts de fonctionnement hors masse salariale (effectués par des entreprises) n'ont quasiment pas évolué depuis 10 ans et se situent autour de 3 M€, alors que les autres départements ont des coûts de fonctionnement qui se situent entre 6 et 10 M€ en moyenne.

Au-delà de l'évolution du coût des matériaux et des prix d'intervention, il sera nécessaire dans les prochaines années, pour maintenir a minima en l'état et conforter la pérennité des chaussées, d'abonder ces crédits de fonctionnement pour des activités d'entretien impératives telles que le curage des fossés, le point à temps, le pontage de fissures, l'élagage de grande hauteur.

S'agissant du Morbihan, j'observe que la chambre souligne « le profond mouvement de rationalisation, avec la fermeture de 11 centres routiers (27 en 2016 contre 16 en 2021) », ayant pour effet « d'atteindre une taille critique permettant de sécuriser la continuité du service. Parmi les effets positifs, la chambre

relève également le regroupement d'équipes ayant permis de mieux organiser le travail et la répartition des agents en leur sein comme sur le terrain, tout en améliorant la sécurité des chantiers avec la présence systématique d'au moins deux agents. Les circuits ont pu être réactualisés, permettant d'optimiser davantage le matériel et les stocks de sel à l'échelle des secteurs. La gestion des équipes s'en est trouvée simplifiée en terme d'organisation des congés et la dimension managériale de l'encadrement s'est renforcée ».

La recherche d'une organisation la plus efficace se poursuit comme l'atteste la mise en œuvre d'une astreinte d'intervention continue à l'année pour l'ensemble du territoire. De même, le projet de saisie embarquée va permettre de faciliter la remontée d'informations et le traitement des données à l'avenir. Enfin, l'adaptation du protocole temps de travail de la collectivité et le déploiement pour les personnels concernés d'une gestion informatisée des temps de travail participent de cette volonté d'adaptation constante.

Le ratio du kilomètre géré par ETP (équivalent temps plein) est de 15,1 en 2020, similaire à 2013. Comme le souligne la chambre, cet indicateur est à interpréter avec prudence, notamment au regard de la nature de la voirie pouvant évoluer (cf. notamment en Ille et Vilaine où le kilométrage de 2x2 voies a progressé ainsi que le souligne la chambre), de nature à fausser les analyses comparatives.

Pour ma part, je constate que sur la période 2016/2020, les effectifs des personnels intervenant dans les centres routiers du Morbihan ont diminué de 13,7 % correspondant à - 44 postes (soit en volume le nombre le plus important constaté au niveau régional). La baisse des effectifs s'est depuis prolongée avec 9 effectifs déjà en moins.

Je me félicite également que la chambre souligne la spécificité du Morbihan que se distingue par la mise en place dès 2012 d'un document formalisant sa politique d'entretien et d'exploitation des routes départementales, qui fixe les modalités de mise en œuvre et les moyens humains et financiers correspondants. Avec un effectif moyen par centre de 16 agents, le département du Morbihan avec son maillage territorial cohérent (16 centres routiers) dispose d'une organisation globalement satisfaisante.

5. Les voies d'optimisation possibles

La chambre identifie des marges de progression pour accentuer l'optimisation de la gestion du réseau. Elle invite en premier lieu les départements à mener une réflexion sur l'intérêt départemental de certaines voiries, notamment les voiries urbaines et infra-communales.

Ces réflexions sont déjà engagées et elles se traduisent régulièrement par des transferts de portion de voirie lorsque la nécessité et l'intérêt public convergent, notamment à l'issue de réalisation de contournement d'agglomération. Pour exemple, environ 30 km ont été déclassés en agglomération autour de Pontivy après les réalisations de mise à 2x2 voies et de contournement nord. Des réflexions sur les aires urbaines ont permis de mieux hiérarchiser les fonctions et objectifs des voies permettant ainsi de contractualiser avec les grandes communes des transferts de voirie accompagnés d'une participation financière à l'entretien ultérieur.

S'agissant des synergies avec les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), je vous précise s'agissant du Morbihan que des actions ont déjà été mises en œuvre à ce titre par le passé, notamment pour l'entretien mutualisé des véhicules (apport d'une assistance sur les aspects hydrauliques des engins en fonction de la compétence des agents du département). Ce n'est plus le cas actuellement, pour des raisons endogènes (les interventions planifiées sur des véhicules de secours au sein d'un plan de charge établi sont délicates) et exogènes (difficulté à recruter de la main d'œuvre qualifiée notamment).

S'agissant enfin de l'organisation du temps de travail, l'annualisation du temps de travail des agents exerçant dans le secteur routier est un dossier actuellement engagé et qui devrait être finalisé au cours de l'année 2023.

6. Conclusion

Dans son rapport public de mars 2022 consacré à l'entretien des routes nationales et départementales, les hauts magistrats de la rue de Cambon soulignent que « *la plupart des gestionnaires routiers, qu'ils soient*

chargés du réseau national ou de réseaux départementaux, ont connu ces dernières années une diminution sensible des effectifs.

Par contraste avec l'Etat, les départements contrôlés ont souvent mené à bien des réorganisations importantes, de même que des investissements dans l'acquisition d'applications informatiques et de matériel roulant. Ces choix devraient inspirer l'ensemble des gestionnaires et s'accommoder là encore, d'un examen régulier des niveaux de service au regard des attentes des usagers et des innovations disponibles ».

Ces commentaires sont tout à fait transposables pour le département du Morbihan en particulier. Telles sont les remarques dont je tenais à vous faire part.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental



David LAPPARTIENT

