

LE VAR, ACTEUR DE VOTRE QUOTIDIEN



LE DÉPARTEMENT

| COMPÉTENCE |

ROUTES & RÉSEAUX





Réalisation du rond-point de Gavarry à La Crau





SOCIAL
ROUTES
CULTURE
TOURISME
COLLÈGES
SPORT / JEUNESSE
ENVIRONNEMENT

Cette brochure, éditée par le Département du Var, fait partie d'une collection de 7 ouvrages dédiés aux principales compétences départementales.



LE DÉPARTEMENT

| COMPÉTENCE | COMPÉTENCE |

ROUTES & RÉSEAUX

LE VAR, ACTEUR DE VOTRE QUOTIDIEN

PROJETS
DES
Eaux
&
Routes

SOMMAIRE |



REPÈRES

Contexte et enjeux
p. 5

Routes
en chiffres
p. 10

Organisation
du Département
p. 12

Transports
en chiffres
p. 20



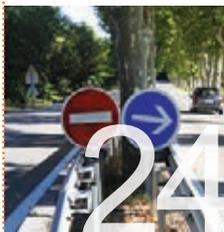
SERVICE À L'USAGERS

Routes
p. 55

Transports
p. 75



INFRASTRUCTURES



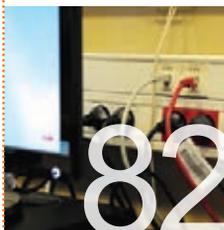
Patrimoine routier
p. 25

Ouvrages d'art
p. 42

Pistes cyclables
p. 46

Aires de covoiturage
p. 50

NUMÉRIQUE



Aménagement
numérique
dans le Var
p. 83

LES
RESEAUX
ET
RESEAU
&
RESEAU
RESEAU

REPÈRES |



Les routes, une compétence historique

Le réseau routier national est géré, selon le type de voie, par l'État et les collectivités territoriales, ainsi que par des sociétés concessionnaires. Il se répartit, après parution du décret du 5 décembre 2005 précisant la consistance du réseau national, comme suit :



- **l'État** gère *les routes nationales (11 800 km) et les autoroutes non concédées (1 100 km) ;*
- **les Départements,** *les routes départementales (383 000 km) ;*
- **les Communes,** *la voirie communale (550 000 km) ;*
- **les sociétés concessionnaires,** *les autoroutes à péage (7 850 km).*

Le Département est propriétaire du réseau routier départemental. À ce titre, il assure son entretien, sa gestion et son amélioration.

La première vague de décentralisation de la voirie date de 1972. 55 000 km de routes nationales intègrent le domaine public départemental.

La loi du 2 décembre 1992 aboutit à une réorganisation interne de nombreuses DDE*, pour identifier les parties de service intervenant exclusivement pour le Département. Il ne s'agit pas encore d'un transfert, mais d'une "partition" des services, se traduisant par la création de subdivisions départementales. Les agents de ces subdivisions sont sous l'autorité fonctionnelle du président du Département et sous l'autorité hiérarchique de l'État.

En application de la loi du 13 août 2004, certaines parties des routes nationales, dites d'intérêt local, sont transférées aux Départements, à partir du 1^{er} janvier 2006. Les services des DDE, intervenant antérieurement sur ce réseau routier, sont transférés aux Départements à compter de 2006.

*DDE : les Directions départementales de l'équipement (DDE) sont d'anciens services déconcentrés de l'État, en charge de la voirie et de son entretien.

Plus de 200 ans de routes départementales

L'histoire des routes départementales est étroitement liée à l'histoire des départements. À leur création sous la Révolution française, ils ne gèrent pas encore de réseau routier. Leur taille a été calculée pour qu'on puisse les traverser en une journée à cheval. C'est le décret du 16 décembre 1811 qui institue véritablement ce que l'on a coutume d'appeler la grande voirie, placée sous l'autorité du ministère des Travaux publics. L'article 1^{er} de ce décret indique que toutes les routes de l'Empire sont divisées en routes impériales et routes départementales.

Dans le Var, le réseau routier départemental compte alors 17 routes. Ce sont les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui s'occupent des travaux d'aménagement et d'entretien. Il n'y a pas encore de domaine public départemental. Les routes départementales restent la propriété de l'État. Le Département les gère, les entretient et les aménage. Il faudra attendre 1871 pour que ces routes intègrent le domaine public départemental. Déjà en 1873, innovant en la matière, le Département du Var avait délibéré et décidé que le service des routes départementales et celui des chemins vicinaux seraient confiés à un personnel unique, que ce personnel serait exclusivement départemental, et que le chef de service prendrait le titre de Directeur de la voirie départementale.

Sous la Troisième République, les routes départementales déclinent à mesure que s'étoffe le réseau des chemins vicinaux.

C'est au XX^e siècle que les plus grands changements interviennent.

Pour faciliter l'orientation des automobiles, en 1930, les voies départementales sont signalées. La vitesse est limitée à 30 km/h en rase campagne et 20 km/h en agglomération. En 1972, débute le grand transfert des routes nationales vers les Départements. La décentralisation est en route !



La politique départementale en matière de déplacement

La sécurité des déplacements sur son réseau routier, l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens et la circulation de l'information constituent un engagement fort du Conseil départemental du Var.

Permettre à tous les Varois de se déplacer est une priorité pour le Département. Sa politique des déplacements répond conjointement à de nombreux enjeux :

- enjeu économique ;
- enjeu de solidarité ;
- enjeu de préservation de l'environnement ;
- enjeu de sécurité.

Par ses actions, le Département a amélioré les solutions de mobilité des Varois, afin notamment de proposer des alternatives à l'usage intensif de la voiture, tout en intégrant les enjeux de la mutation numérique et les exigences du développement durable.



Le Département gère près de 2 900 kilomètres de routes. Chaque jour, il entretient, exploite et modernise le réseau routier départemental. Cette politique d'entretien systématique et d'investissement vise à renforcer la sécurité des usagers et à pérenniser le patrimoine routier. Le Département s'engage aussi fortement en faveur de la mobilité alternative comme la mobilité douce et le développement des pistes cyclables ou encore les aires de covoiturage.

Jusqu'au 1^{er} septembre 2017, le Département a, également, la charge du réseau des transports interurbains routiers départementaux, scolaires et non scolaires. Suite à l'application de la loi NOTRe, cette compétence sera transférée à la Région. **Le Département conservera toutefois la gestion des transports scolaires pour les élèves handicapés.**

Favoriser le développement numérique des territoires, est aussi un enjeu départemental important. **Le Département a fait le choix de relever le défi du très haut débit.**

Les transports, une compétence transférée à la Région (loi NOTRe)

Les années 1980 constituent un tournant dans l'organisation des transports. La loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) est promulguée le 30 décembre 1982. Conjugué à l'adoption des lois de décentralisation, ce texte a profondément refondu l'organisation des transports collectifs. Il attribue aux Départements la compétence d'autorité organisatrice des transports scolaires et des transports routiers de personnes, non urbains. Les Régions sont en charge des services de transports non urbains d'intérêt régional.

L'ordonnance du 28 octobre 2010 abroge la loi et crée le code des transports qui reprend les dispositions de la loi LOTI.



Promulguée le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) redéfinit les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale.

Concernant les transports, **la Région devient l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine**. En lieu et place des Départements, les Régions sont compétentes s'agissant des transports non urbains, réguliers ou à la demande, des transports scolaires mais également de la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs. Seuls les services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires demeurent à la charge des Départements.

Deux échéances de transfert sont prévues :

- **la première au 1^{er} janvier 2017 pour les transports de voyageurs**
- **la seconde au 1^{er} septembre pour les transports scolaires.**

Dans le Var, afin de garantir la continuité des services publics de transport existants et de maintenir une homogénéité sur tout le réseau, l'ensemble du transfert se déroulera au 1^{er} septembre. Le Département et la Région ont passé une convention de délégation de la compétence transports non urbains, réguliers ou à la demande.

À compter de 2017, les ressources destinées à l'exercice de ces missions sont également transférées du Département à la Région.

L'aménagement numérique, une politique volontariste



L'objectif d'assurer à l'ensemble de la population, l'accès au très haut débit à un tarif raisonnable, a été inscrit dans la loi du 17 décembre 2009, relative à la lutte contre la fracture numérique, dite également "loi Pintat".

La fracture numérique entre territoires prend de multiples formes (couverture inégale des territoires en téléphonie mobile, impossibilité de capter la télévision numérique terrestre, accès à internet avec un débit insuffisant ou un prix élevé pour les professionnels ou encore pas d'accès à la fibre optique, à l'internet très haut débit par la 4G ou la 5G).

Elle n'est pas le fait des collectivités mais des opérateurs privés qui financent les nouveaux réseaux et vont en priorité conquérir des parts de marché dans les zones les plus denses du territoire. Les collectivités peuvent intervenir là où les opérateurs privés ne vont pas pour limiter cette fracture numérique.

Un des moyens, décrit à l'article 23 de la loi, est l'élaboration de schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN), uniques à l'échelle d'un ou plusieurs départements ou de la région.

Ils ont été créés pour favoriser la cohérence des actions publiques entre elles, mais également des actions publiques avec les initiatives privées.

Le SDTAN est un document opérationnel qui définit les étapes de la montée en débit des territoires et de leur évolution vers le très haut débit fixe et mobile, et un volet sur les usages comme le prévoit la loi pour une république numérique du 8 octobre 2016.

Dans le Var, le Département est en charge de l'élaboration du SDTAN. Il a été approuvé par l'Assemblée départementale en décembre 2014. Il est en cours d'actualisation pour intégrer de nouvelles échéances pour le passage au très haut débit. Depuis le début des années 2000 le Département monte en puissance sur ce dossier essentiel pour le Var.

C'est désormais une politique volontariste du Département. Elle a permis d'inscrire en 2016, le Var dans le Plan France Très Haut Débit et permettra d'attirer des financements pour déployer la fibre dans le département

Les chiffres*



99,7 millions d'€

consacrés par le Département

**aux routes, réseaux
et transports**

4 291  **ponts,
murs et tunnels**
surveillés par le Département

12  **aires relais**
aménagées par le Département
pour développer le covoiturage

**Près de
2 900 km** 
de routes départementales



15 km EuroVélo 8 

ouverts en septembre 2016

et 139 km

à créer par le Département entre
Rians et Montauroux

92 km

de pistes cyclables

aménagés par le Département
sur le littoral

**Près de 7 500 collégiens
participant, chaque année,
au challenge inter-collèges
de sécurité routière**

*Chiffres 2016

**730 000
prises réseaux
dans le Var**



700 millions d'€
**pour la mise en œuvre
de la fibre optique**

(300 M€ pour la zone d'initiative privée
et 400 M€ pour la zone d'initiative publique)

**21 000 km de
fibre optique
à déployer**

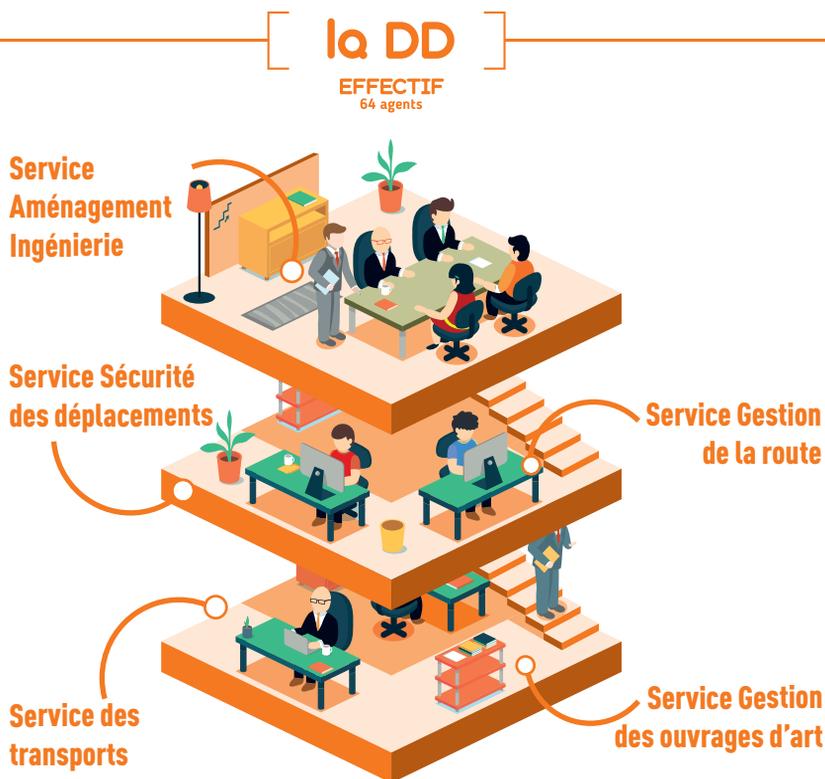


La Délégation Générale aux Routes, Transports, Forêts et Affaires Maritimes (DGRTFAM) comprend notamment 2 directions, l'une fonctionnelle en charge de la gestion, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des routes et des transports, l'autre opérationnelle constituée de 6 pôles techniques, dont 5 pôles territoriaux et un pôle d'appui logistique et technique.

1 direction fonctionnelle

La Direction des Déplacements (DD)

La direction des Déplacements est la garante des politiques routières de la collectivité. Elle sert d'appui et d'expertise pour les pôles techniques.



Missions

- offrir un réseau routier sécurisé et adapté à la réalité de nos territoires ;
- conserver un patrimoine routier adapté aux besoins de mobilité ;
- agir au service de l'usager pour un réseau de qualité ;
- aménager le réseau en faveur de modes de déplacements alternatifs aux véhicules particuliers.

• **Le service Aménagement Ingénierie**, en charge de la programmation, du contrôle intégré, de l'assistance méthodes et référentiels techniques, de l'assistance qualité et contentieux travaux, des procédures réglementaires, des mobilités durables et de l'entretien.

• **Le service Sécurité des déplacements**, en charge de l'observatoire accidentologie et diagnostics, des études de sécurité et référentiels, et de l'exploitation de la route. Il est également chargé de la prévention, notamment par sa contribution au fonctionnement de la Maison de la Sécurité Routière.

• **Le service Gestion de la route**, en charge des sinistres sur routes départementales, des autorisations de voirie, des arrêtés de circulation et de la domanialité, de la gestion des contentieux routiers, de l'application de la réglementation sur la publicité extérieure et de l'animation du règlement de voirie.

• **Le service Gestion des ouvrages d'art**, en charge de la surveillance, de l'inspection et de l'entretien des murs, ponts et tunnels.

• **Le service des transports** qui assure notamment la prise en charge du transport des élèves et étudiants handicapés.

Les cellules mission Paysage et mission Risques naturels sont intégrées à la DD ainsi que les services de comptabilité centrale, des marchés, du budget-assemblée, des systèmes d'information routiers.

Cellule Aménagement numérique du territoire (ANT)

Missions :

- planifier le déploiement du très haut débit sur le long terme ;
- favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec l'investissement des opérateurs privés ;
- développer le réseau des acteurs varois du numérique.

La cellule est composée de 5 agents, complétée par une équipe projet constituée par des agents affectés dans d'autres directions de la collectivité (4 agents qui consacrent actuellement une part de leur temps au projet d'aménagement numérique du territoire).

1 direction opérationnelle

La Direction des Pôles Techniques (DPT)

Cette direction regroupe six pôles techniques qui sont en charge de l'ingénierie technique, la gestion opérationnelle, l'exploitation et la sécurité sur les routes départementales.

Missions

- mettre en application les politiques du Département dans les domaines des déplacements, de la lutte contre les feux de forêt, de l'aménagement en proposant des services de proximité adaptés aux territoires ;
- répondre aux besoins des usagers, en assistant les collectivités locales dans le domaine de l'ingénierie.

[la DPT]

EFFECTIF
508 agents

Pôle technique Dracénie Verdon (DV)

Pôle technique Provence Verte (PV)



Pôle technique Fayence Esterel (FE)

Pôle technique Provence Méditerranée ouest (PMO)

Pôle technique Provence Méditerranée est (PME)

La direction des Pôles regroupe 6 pôles techniques sur l'ensemble du territoire et 22 centres d'exploitation :

- **Pôle technique Provence Méditerranée ouest (PMO)** couvre le secteur de l'aire toulonnaise et de Sud Sainte-Baume.
- **Pôle technique Provence Méditerranée est (PME)** couvre le secteur à l'est de l'aire toulonnaise et de Cœur du Var.
- **Pôle technique Provence Verte (PV)** couvre le secteur ouest du Centre et Haut Var.
- **Pôle technique Dracénie Verdon (DV)** couvre le secteur de l'aire dracénoise et du Haut Var.
- **Pôle technique Fayence Esterel (FE)** couvre le secteur du golfe de Saint-Tropez, Var Estérel et du pays de Fayence.
- **Pôle d'appui logistique et technique (PALT)** assure la logistique matérielle et l'appui des pôles techniques. Il réalise des travaux de génie civil sur les routes départementales. Il intervient dans le domaine de la défense de la forêt contre l'incendie (débroussailllements le long des routes départementales et des pistes de DFCl, patrouilles de surveillance estivale des massifs forestiers) avec les équipes de sapeurs forestiers*.

* La direction de la Forêt intervient le long des routes départementales dans le cadre du débroussaillage et de la défense de la forêt contre l'incendie (DFCl).





Carte / Pôles techniques départementaux



Gros plan sur le Pôle d'appui logistique et technique (PALT)

Le Pôle d'appui logistique et technique (PALT) est partout. Avec un effectif de 140 agents environ, répartis sur différents sites du département, le PALT a un rôle essentiel dans la direction des Pôles techniques. À Draguignan, Pignans, Signes, La Garde, Brignoles ou La Valette, ses membres ont des qualifications techniques utiles à tous les autres pôles techniques et, plus généralement, aux différentes directions du Conseil départemental du Var. Forestiers, mécaniciens, conducteurs d'engins (pelle, niveleuse, mini-pelle...), électriciens, magasiniers, etc, font partie des métiers exercés par les membres du PALT. Ils sont répartis dans plusieurs services dont :

- **le service Génie civil**, composé de 41 agents. Leurs missions : le terrassement des pistes, des chaussées non revêtues et du réseau équestre ; le revêtement enduit sur voirie à faible trafic ; le fauchage sur accotement ; le curage des fossés.

- **le service Forestier**, composé de 61 agents. Leurs missions : la réhabilitation des pistes forestières et sentiers équestres ; le débroussaillage aux abords des routes départementales et des pistes Défense de la forêt contre les incendies (DFCI) ; les patrouilles et les interventions sur feux naissants ; l'appui aux services de secours incendie ; l'appui à d'autres directions du Conseil départemental comme la direction de l'environnement ou des collèges.

- **Le service du Parc de véhicules**, matériels et engins. 27 agents y assurent l'entretien préventif de la flotte technique, l'entretien curatif de la flotte et organisent les programmes d'acquisition de véhicules, matériels et engins.



Fourgonnettes, camions, balayeuses, remorques, engins de déneigement, tronçonneuses, broyeurs de branches, compresseurs... Les engins et matériels nécessaires aux missions des agents des Pôles techniques sont divers. Ils sont gérés et entretenus par le service du Parc de véhicules, intégré au Pôle d'appui logistique et technique. La flotte départementale se compose de :



- **335 véhicules et engins** (engins de travaux publics, tracteurs, poids-lourds, balayeuses-aspiratrices...)



- **711 matériels et équipements** (matériels de déneigement, de débroussaillage,...)



- **430 divers petits matériels**





Les chiffres du réseau de transport Varlib*

**COMPÉTENCE CONSERVÉE
PAR LE DÉPARTEMENT**

810 élèves
handicapés transportés
chaque jour



3 millions d'€ / an
pour le transport
des élèves et étudiants
handicapés

**COMPÉTENCE TRANSFÉRÉE
À LA RÉGION
AU 1^{er} SEPTEMBRE 2017 (loi NOTRe)**

48 millions d'€ / an
de dépenses de fonctionnement

pour l'organisation des transports scolaires et
voyageurs (hors transport des élèves et étu-
diants handicapés)

PROVENCE VERTE

HAUT VAR VERDON

AIRE DRACENOISE

varlib
SNT SORMA
transporteur du réseau Varlib
04 94 02 99 92

65 lignes régulières 

620  véhicules de transports en commun

26 transporteurs

168 lignes scolaires 

4 services de transport à la demande

*Chiffres 2016

26 400  élèves transportés sur le réseau





Carte / Principaux réseaux et équipements routiers départementaux



Pont sur l'Artuby à Aiguines, pont de La Souche à Comps, pont sur le Verdon à Vinon-sur-Verdon, pont du Pré Clauou entre Montauroux et Tanneron, pont de La Galiote à Fréjus et pont du Préconil à Sainte-Maxime



Viaduc du Rayol à Seillans sur l'EV8



Encorbellement d'Aurelle à Saint-Raphaël



Tunnel du Layet au Lavandou sur le parcours cyclable du littoral



12 aires départementales de covoiturage



Gare routière de Toulon



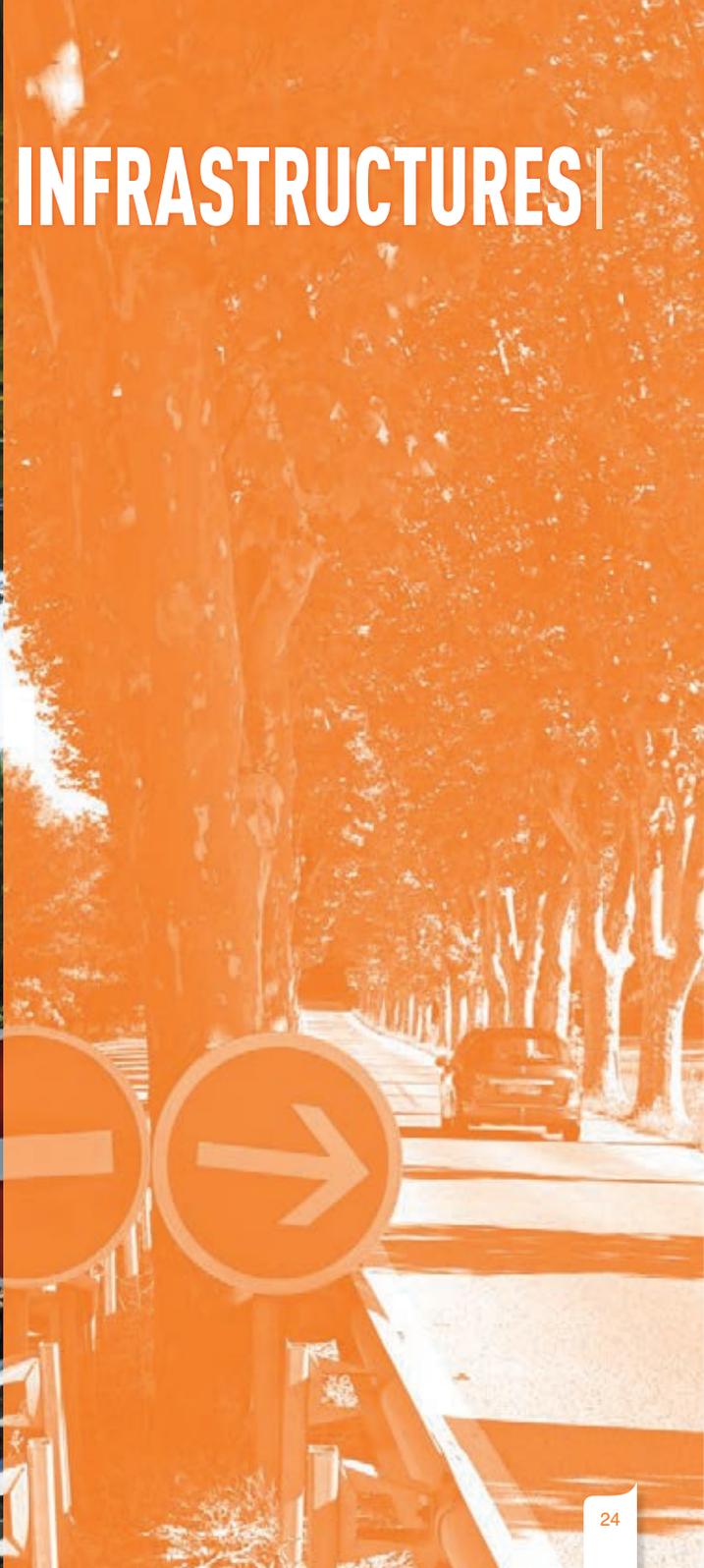
Principales RD (réseau structurant)



Pistes cyclables : parcours cyclable du littoral et EV8



INFRASTRUCTURES |



Le patrimoine routier

Des infrastructures à entretenir



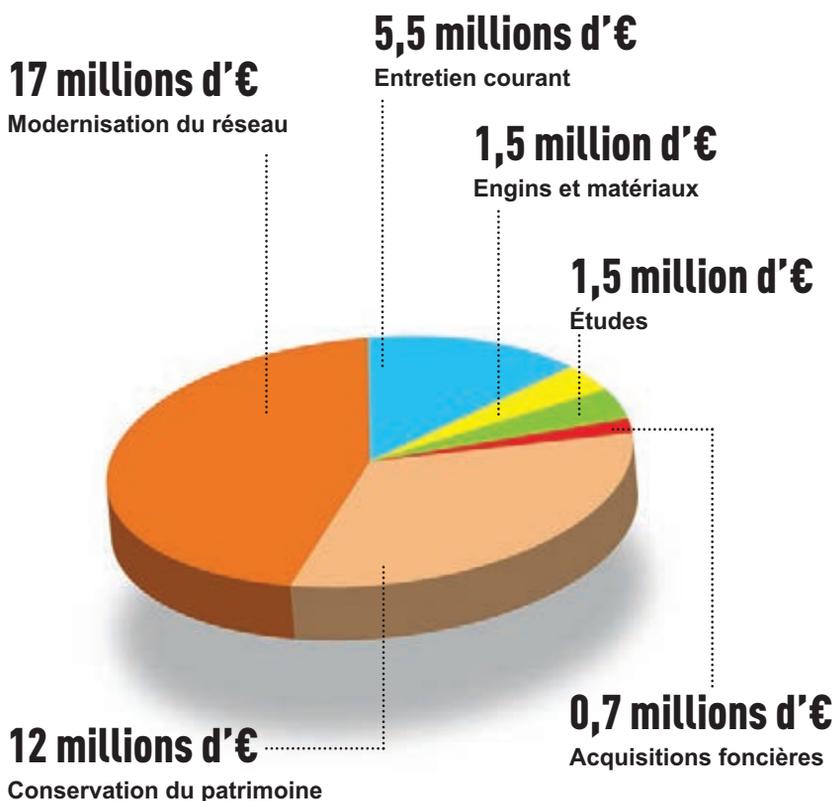
Le patrimoine routier du Département du Var se compose de près de 2 900 kilomètres de voies. Il s'agit d'un réseau structuré, avec un maillage fort des territoires, hiérarchisé en fonction de son intérêt local, structurant, intercantonal ou cyclable. Il est modernisé et entretenu par les équipes du Conseil départemental qui ont pour priorité la sécurité de l'ensemble des usagers. La qualité du réseau déjà existant, les contraintes environnementales et les impératifs budgétaires ont poussé le Département, depuis une quinzaine d'années, à se concentrer sur la conservation et l'entretien de son patrimoine plutôt que sur la création de nouveaux axes routiers. Lorsque des travaux routiers sont engagés, il s'agit donc le plus souvent de moderniser un axe vieillissant ou de sécuriser une zone accidentogène. Les ronds-points, favorisant la fluidité du trafic, font aussi partie du patrimoine routier départemental. Il en existe 444 gérés par le Département.

Toutefois, lorsque cela s'avère nécessaire, le Département met tout en œuvre pour faire aboutir de belles et grandes réalisations comme la modernisation de la route départementale 25, entre Le Muy et Sainte-Maxime, la déviation de Vidauban ou celle de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. Deux grands projets sont en cours de réflexion : la mobilité dans le golfe de Saint-Tropez et la desserte du pays de Fayence. Il s'agit, dans les deux cas, de mieux répartir le trafic et permettre un développement des territoires en adéquation avec leur Schéma de cohérence territoriale (SCoT).

Le patrimoine routier

Répartition du budget Routes du département

38,2 millions d'€ investis en moyenne/an par le Département pour les infrastructures routières



La modernisation du réseau routier

Les opérations de modernisation sur les axes routiers menées par le Département comprennent les aménagements de carrefours, de giratoires, de trottoirs ou d'arrêts de bus ainsi que l'élargissement de voies. Elles visent à améliorer le confort et la sécurité des usagers sur l'ensemble du réseau départemental. Coût total de ces opérations : 15 millions d'euros.



À noter : giratoires, aménagements de carrefours, trottoirs... Chaque année, une vingtaine d'aménagements sont créés par le Département pour moderniser son réseau routier.

Par ailleurs, environ deux millions d'euros sont consacrés à une vingtaine de travaux de sécurité sur des infrastructures déjà existantes.

À chaque opération, des études techniques, réglementaires et environnementales sont réalisées. Elles ont pour but de vérifier la faisabilité du projet et de

l'adapter à la réalité du trafic. Des compteurs routiers, réactifs à la masse métallique, peuvent être déployés sur les zones à étudier, afin d'établir des moyennes quotidiennes de trafic. Le Département dispose d'une soixantaine de stations qui permettent de réaliser une centaine d'études chaque année.

Carte / Le réseau routier varois



 Autoroutes

Le Département

 Réseau Principal (structurant)

 Réseau secondaire (intercantonal)

 Réseau secondaire (intérêt local)

 Pistes cyclables : parcours cyclable du littoral et EV8

Le patrimoine routier

En chiffres*



6 mètres



la largeur moyenne d'une route

300 mètres

l'altitude moyenne
du réseau

20 cm

l'épaisseur moyenne d'enrobé

Près de
2 900 km



de routes départementales dont

1 100 km sur le réseau principal dit structurant

1 800 km sur le réseau secondaire qui comprend :

- **600 km** de routes d'intérêt inter-cantonal
- **1 200 km** d'intérêt local



1 200 mètres d'altitude 
le point culminant du réseau départemental

3 583
points repères installés
sur les routes
départementales

*Chiffres 2016

444 
giratoires gérés par
le Département

12 millions
de kilomètres circulés par an

Le patrimoine routier

Les points repères



Il y a 3 583 points repères sur l'ensemble du réseau routier départemental (piste cyclable du littoral comprise). Couramment appelés "PR" par les agents du Département, ils sont essentiels à la gestion des routes mais aussi aux autorités ou services de secours amenés à intervenir sur le réseau routier départemental. L'ensemble des points repères départementaux forment un système d'adresse métrique

qui est à la base de toute information localisée sur le réseau routier. Pour être efficace, le système de repérage doit être facilement identifiable et partagé par tous. C'est pourquoi des bornes de couleur jaune et blanc, sont installées aux abords des routes

départementales. Travaux, patrimoine, accident, actes réglementaires... Chaque événement sur la route est situé grâce à ce système de repérage. Chaque "PR" doit être complété par une donnée en abscisse afin de situer la zone exacte de l'événement. "PR4 + 350" signifiera, par exemple, que l'aléa signalé se situe à 350 mètres après le point repère 4. Les PR sont implantés tous les 1 000 mètres environ. C'est, notamment, grâce à ce système de repérage qu'une base de donnée informatique complète du réseau routier est disponible.

Éric Isoard est chef de projet routier au service ingénierie du Pôle Méditerranée est, à Hyères-les-Palmiers. Il supervise tous les chantiers routiers, des études à la mise en service de l'équipement.

Piloter des projets



"En tant qu'ingénieur généraliste au sein du service ingénierie, je suis le pilote, le garant du bon déroulé du chantier, de la prise en considération du projet routier jusqu'à la mise en exploitation du nouvel équipement. Dès qu'un besoin de modernisation d'un axe ou la création d'un équipement est défini, j'étudie d'abord les différents scénarios réalisables avec le service aménagement. La transversalité des services, au sein de la direction des Déplacements du Département, est alors primordiale. Certaines parties des missions sont externalisées, notamment lorsque des études précises, géotechniques, hydrauliques ou sur des diagnostics d'enrobés doivent être menées. Dans ces cas-là, mon rôle est de tout coordonner. Ensuite, je dois déterminer si le projet est réalisable en interne, en régie, ou s'il doit être confié à une entreprise extérieure. Peu importe la situation, la direction des Déplacements, qui décide et finance, est toujours maître d'ouvrage. Par contre, c'est le pôle qui est maître d'œuvre. Il me revient donc de préparer les consultations des entreprises pour les travaux puis d'en assurer le suivi. En général, des réunions sont organisées toutes les semaines, sur chaque chantier.

J'aime beaucoup le côté pédagogique de mon métier. auprès des concessionnaires, des bureaux d'études, des riverains, et d'autres, je dois toujours expliquer le projet. C'est très enrichissant, surtout pour moi, qui ai hésité un temps à m'orienter dans l'enseignement !"

L'aboutissement d'un aménagement routier en 3 étapes



Deux à dix années sont nécessaires entre l'identification d'un besoin d'aménagement d'infrastructure routière et la réalisation du projet.

1 IDENTIFICATION DU BESOIN

Le Conseil départemental détermine les besoins en matière d'aménagements routiers en fonction des problèmes de fluidité ou des enjeux de sécurité identifiés par ses équipes, les élus locaux ou la population. Les opérations sont hiérarchisées en fonction de l'urgence des problématiques.



▶ 2 ÉTUDES

Trois phases d'études sont identifiées à chaque nouveau projet.

- 2.1. Études préliminaires

Il s'agit d'échanger avec les équipes, les élus et la population sur les travaux à mener. Plusieurs projets sont analysés et des esquisses sont réalisées afin de choisir la solution la plus appropriée.

- 2.2. Avant-projet

Les études réglementaires, techniques, d'impact et environnementales ainsi que les démarches d'acquisitions foncières sont menées par les équipes du Conseil départemental ou par un bureau d'études pour les chantiers complexes.

- 2.3. Projet

Les études sont abouties tout comme, le cas échéant, les enquêtes publiques et les acquisitions foncières. Cette dernière phase permet de lancer le marché des travaux.



▶ 3 TRAVAUX

Les travaux, sous maîtrise d'œuvre du Conseil départemental du Var, sont réalisés par des entreprises privées après sélection sur appel d'offres. Chaque pôle technique départemental a des contrôleurs qui veillent au bon suivi du chantier.



Le patrimoine routier

L'entretien du réseau routier

L'entretien du réseau routier est primordial pour le Département. Il se divise en deux catégories : entretien ordinaire et entretien spécifique.

Les travaux ordinaires

Sont considérés comme travaux ordinaires (ou courants) toutes les "petites" réparations du quotidien permettant au Conseil départemental d'assurer à ses administrés des conditions optimales de circulation sur son réseau. Ils englobent tous les travaux permettant le fonctionnement du réseau routier, notamment les réparations des enrobés, le débroussaillage, le marquage au sol, le curage des fossés, la signalisation verticale ou encore l'entretien des ouvrages d'art et de l'éclairage public. Sont compris également, dans cette catégorie, les investissements pour la mise en place de glissières de sécurité, les dispositifs de retenue et les enrobés.

Un budget de 19 millions d'euros est consacré, chaque année, à tous ces aménagements. Pour les réaliser, plusieurs marchés à bons de commande sont conclus, avec différentes entreprises, selon leurs compétences. Allotis géographiquement, ils sont révisés tous les quatre ans. Ce fonctionnement permet d'engager les travaux rapidement, au cas par cas, en fonction des besoins.

Les travaux spécifiques

Quand le coût des travaux à réaliser est trop important ou que les opérations à mener sont trop particulières, le marché à bons de commande passé pour l'entretien courant ne suffit plus. Il faut, dans ces cas-là, faire appel à des entreprises spécialisées. Il peut s'agir de la pose de grillages de sécurité sur les falaises ou de grosses réparations de voies... Des interventions qui se chiffrent à **deux millions d'euros chaque année**.



Sébastien Caulier est entré à la DDE, avant d'opter en 2007 pour le Département, au moment de la décentralisation. En 2014, il réussit l'examen d'agent de maîtrise. Depuis, il est adjoint au chef du centre d'exploitation de La Seyne et gère 8 agents.

Une polyvalence au quotidien



"Le pôle technique de Provence Méditerranée ouest englobe 4 centres d'exploitation : La Garde, La Seyne, Le Beausset et Bandol. À La Seyne, nous avons une spécificité. Nous avons deux gros engins, une balayeuse et une Mécacal, un tractopelle. Les chauffeurs attirés à ces machines sont basés à La Seyne. Nous effectuons un roulement pour dispatcher les engins sur les 4 centres du pôle. En tant qu'adjoint au chef du centre, je suis en charge de manager les agents et de gérer leur planning. Notre mission est de garantir la praticabilité et la sécurité du réseau routier départemental. C'est pourquoi, il y a des contraintes pour être opérationnel en continu ! Au quotidien, les missions consistent à effectuer les travaux de chaussée, de terrassement et de déblaiement indispensables à la bonne tenue du réseau routier. On intervient aussi sur la pose ou la remise en état du marquage au sol et de la signalisation verticale (panneaux, feux...), comme dans les opérations de curage des fossés, d'élagage et de fauchage de la végétation. Je m'occupe aussi de contrôler les travaux effectués par les entreprises extérieures. Nous passons des marchés avec des entreprises quand les travaux sont conséquents ou que nous n'avons pas le matériel nécessaire. C'est un travail très intéressant pour lequel il faut être polyvalent."

Le patrimoine routier

Le développement durable

"Faire de la route verte" : voilà le leitmotiv des équipes du Département du Var, depuis une dizaine d'années. Un engagement inscrit dans le cahier des clauses environnementales générales joint à tout appel d'offres et qui se concrétise, au quotidien, sur chaque chantier, à travers l'utilisation de matériaux et de techniques vertueuses. Sur ce sujet, le Conseil départemental est en pointe, grâce à une démarche volontariste qui a conduit à former les équipes à ces nouveaux usages mais aussi à imposer un cahier des charges très strict aux entreprises qui interviennent sur ses infrastructures.

Le cahier des clauses environnementales générales : le document référence

Le cahier des clauses environnementales générales est né après le Grenelle Environnement et la signature d'une convention nationale d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voiries et espaces urbains. Souhaitant décliner localement les engagements pris au niveau national, le Département et ses partenaires ont signé, le 2 juillet 2010, ce document référence. Les deux grands objectifs inscrits dans cet engagement sont :

- réduire le plus possible les diverses nuisances engendrées par les chantiers;
- préserver l'équilibre écologique et les ressources naturelles.

Le cahier des clauses environnementales générales est, depuis sa création, intégré à tous les marchés de travaux lancés par la direction des Déplacements. Il peut être complété par un cahier des clauses environnementales particulières propres au marché que le maître d'œuvre doit faire respecter.

Ces documents forcent l'entreprise à prendre en compte divers aspects environnementaux dans la réalisation de son chantier :

- l'insertion du chantier dans le site ;
- la protection du milieu naturel ;
- les émissions sonores et les vibrations ;
- la gestion de l'élimination des déchets de chantier ;
- la pollution atmosphérique ;
- le respect du patrimoine et de l'archéologie.

La mission paysage

Le Var a associé très tôt la dimension paysage dans ses aménagements routiers. Patrick Flattot, en charge de la mission paysage au sein de la direction des Déplacements, travaille sur l'ensemble du département avec les 5 pôles techniques. *"Nous souhaitons conserver l'identité varoise ! On essaie d'intégrer au mieux les giratoires et autres réalisations routières dans le paysage. Nous faisons en sorte qu'ils soient les moins visibles possibles mais nous prenons, bien sûr, toujours en compte la sécurité. On travaille sur des aménagements paysagers sécuritaires. C'est-à-dire que nous créons des projets qui poussent les automobilistes à freiner grâce au paysage. On utilise des végétaux adaptés à notre climat, notamment des plantes mellifères pour attirer les abeilles, plus robustes et nécessitant peu d'eau".* Aujourd'hui, il n'y a pas un projet routier qui ne se fasse sans que le paysage ait été pris en compte. *"Je participe au projet de A à Z, de l'esquisse au suivi du chantier et jusqu'à la livraison de l'aménagement. Nous associons les communes dès le démarrage du projet".* Car si le Département réalise les aménagements, ce sont les communes qui gèrent ensuite l'entretien.

La mission paysage est également chargée de la gestion du patrimoine arboricole du Département. *"Je m'occupe des arbres d'alignement situés aux abords des routes départementales. On en compte plus de 8 000 sur l'ensemble du département. Ce sont essentiellement des platanes. C'est un magnifique patrimoine qu'il faut conserver et entretenir. Je mets en place tous les travaux nécessaires".* Patrick Flattot gère aussi la coordination de la taille des arbres avec l'utilisation d'un lamier. Pratiquée en régie, elle demande une mise en place sécuritaire importante mais également une certaine technicité.



Le patrimoine routier

Les moyens mis en œuvre pour une route plus verte

Utilisation de matériaux "propres" :

- enrobés tièdes. Ils consomment moins d'énergie, dégagent moins de gaz à effet de serre et préservent mieux la santé des travailleurs ;
- mâchefers d'incinération de déchets non dangereux. Il s'agit des résidus des ordures ménagères, après incinération. Une fois leur teneur en polluant vérifiée, ils sont concassés puis élaborés comme aptes à la construction routière. Dans le Var, ils sont utilisés en remblais ou couches de forme pour la chaussée ;
- agrégats d'enrobés. Ils sont récupérés à chaque démolition de route afin de les réintroduire dans des enrobés neufs. Dans le Var, 100 % des agrégats d'enrobés sont réutilisés.

Application de techniques "vertes"

- Enrobés coulés à froid
- Enduits superficiels minces
- Retraitement des chaussées à froid



Des démarches vertueuses

- Formation et sensibilisation des agents à l'utilisation de techniques plus écologiques
- Gestion des déchets efficace : revalorisation ou recyclage. Un plan de gestion et d'élimination des déchets est imposé aux entreprises
- Surveillance des matériaux recyclés
- Partenariat avec les entreprises et les fédérations du Bâtiment et des travaux publics (BTP)

Le patrimoine routier

Les ouvrages d'art

1 578 ponts, 2 695 murs de soutènement et 18 tunnels constituent le patrimoine du Département du Var. Ces ouvrages d'art nécessitent une surveillance régulière qui est gérée par le service Gestion des ouvrages d'art du Département, composé de sept personnes. Ils sont appuyés, dans chaque pôle, par des agents référents formés à la visite d'évaluation des ouvrages d'art. Ainsi, chaque année, un planning de visites est établi, territoire par territoire. Les infrastructures les plus grandes ou les plus spécifiques sont examinées plus particulière-



Le propriétaire de la voie portée est généralement propriétaire de l'ouvrage d'art. Néanmoins, selon les besoins pour lesquels l'ouvrage est construit, il peut être géré par une autre entité, par convention.

ment par le service Gestion des ouvrages d'art, parfois appuyé par des bureaux d'études spécialisés. Le but de ces inspections est de classer chaque ouvrage d'art selon ses désordres et de prioriser la liste des travaux à mener afin de préserver ce patrimoine. Des mesures particulières de surveillance ou des restrictions de circulation peuvent être prises avant de planifier la réalisation de travaux.

Les agents du service Gestion des ouvrages d'art ont, par ailleurs, la responsabilité de délivrer les avis pour les autorisations de convois exceptionnels. Ils réalisent aussi des visites après intempéries et peuvent établir des diagnostics spécifiques.

Eric Barattero est chef d'équipe au centre d'exploitation de Bargemon depuis plus de sept ans. Formé à la surveillance des ouvrages d'art, il en inspecte une centaine chaque année.

La surveillance des ouvrages d'art

Les visites d'évaluation des ouvrages d'art sont obligatoires, tous les trois ans. Ainsi, chaque année, la liste du patrimoine à visiter nous est envoyée par le service Gestion des ouvrages d'art. À nous de nous organiser de la meilleure des façons pour que le travail soit fait. Personnellement, je consacre une grande partie des mois de juin et juillet à cette tâche. J'ai une centaine de visites à accomplir tous les ans. À chaque fois, j'effectue un contrôle visuel. Je commence par la chaussée, puis les gardes-corps, ensuite j'inspecte les caniveaux et prend note de la végétation autour de l'ouvrage. Il faut aussi examiner chaque pont et chaque mur au cas par cas. Le procédé n'est pas le même si l'ouvrage est en maçonnerie ou en béton armé. Et, dans le cas où une fissure serait constatée, l'impact ne serait pas le même non plus.

Si je constate une anomalie à un endroit, mon attention s'accroît. Je me rends alors sur le site plusieurs fois par mois, pour vérifier l'évolution de l'ouvrage. Des examens supplémentaires sont nécessaires aussi, avant et après les intempéries.

Ce travail est consigné dans des procès verbaux que je transmets à Toulon, au service Gestion des ouvrages d'art. Mon rôle est de les alerter sur d'éventuels besoins. Mais ce n'est pas moi, ensuite, qui décide des travaux à conduire. Toutefois, en interne, nous sommes amenés à faire des reprises localisées de maçonnerie, du débroussaillage ou à entretenir la chaussée. Tout cela pour répondre à un seul objectif : préserver les ouvrages d'art et les routes.



Le patrimoine routier

Schéma de surveillance

1. L'ouvrage d'art est inspecté :

- par un agent du service Gestion des ouvrages d'art
- ou par un agent du pôle technique



2. Un rapport de visite ou d'inspection détaillée périodique pour les grands ouvrages est rendu



3. L'ouvrage d'art est classé selon la démarche "Image qualité des ouvrages d'art".

- Classe 1 : entretien courant
- Classe 2 : entretien spécialisé
- Classe 3 : réparation avec degré d'urgence



4. Lorsque des travaux sont nécessaires :



1. Le service Gestion des ouvrages d'art prépare la commande et le chantier



2. Les agents des pôles assurent le suivi



Le patrimoine routier

Les pistes cyclables



Le parcours cyclable du littoral

Depuis 1997, le Département du Var a engagé une politique en faveur des cycles. Cette volonté s'est concrétisée dans la réalisation du parcours cyclable du littoral. De Six-Fours-les-Plages à Saint-Raphaël, il chemine le long de la Méditerranée, sur l'ancienne voie de chemin de fer ou le long des routes départementales. Sur un tracé total qui comptera à terme 123 kilomètres, traversant vingt communes, 92 sont aménagés. 77 kilomètres, ont été construits en sites propres et sont

Un kilomètre de piste cyclable coûte en moyenne 500 000 euros.

donc réservés exclusivement aux cyclistes. Ces voies spécifiques mesurent environ trois mètres de large ce qui assure confort et sécurité aux usagers. Les utilisateurs d'autres modes de déplacements doux qui empruntent ces axes doivent le faire en bordure de la voie.

Les autres kilomètres de voies sont des voies vertes, des sites partagés, des bandes cyclables, des accotements revêtus ou des doubles-sens cyclables.

Plusieurs difficultés freinent la réalisation des 31 kilomètres restants : étroitesse des voies ou des emprises départementales, préservation de sites protégés et coût.

Le comptage

Afin de mesurer la fréquentation du parcours cyclable du littoral, six compteurs ont été installés à Toulon ouest (Lagoubran), Toulon est (la Coulée verte), au Pradet, à Bormes-les-Mimosas, à Gassin et à Grimaud. Les données issues des comptages permettent de connaître l'utilisation des pistes, par les cyclistes et les piétons. Celles de Toulon est, et Le Pradet, par exemple, sont davantage empruntées les week-end. Alors que l'axe de Toulon ouest est surtout utilisé par des actifs pour leurs déplacements domicile-travail, en semaine. Cette section fait partie des dix pistes les plus utilisées au niveau national. En moyenne, 500 personnes l'utilisent chaque jour.

L'entretien

Balayage, débroussaillage, vérification des équipements, installation de panneaux directionnels ou de points d'eau le long des parcours... L'aménagement et l'entretien des pistes cyclables ne s'arrêtent jamais, afin de mieux les préserver. C'est pourquoi, un marché à bons de commande a été passé, pour environ 150 000 euros par an, permettant le nettoyage et la surveillance des équipements existants. Toutes les semaines, en alternance, les équipes du Département, ou de l'entreprise choisie, veillent à ce que les voies cyclables soient irréprochables, pour la sécurité de leurs utilisateurs.



Le patrimoine routier

Les pistes cyclables (suite)



Eurovélo 8

L'Eurovélo 8 (EV8) fait partie d'un grand projet européen porté par l'European cyclists' federation qui prévoit, à l'horizon 2020, l'aménagement de 70 000 kilomètres de voies cyclables réparties sur 14 itinéraires dans l'ensemble de l'Europe. L'Eurovélo 8 est prévu pour relier Cadix à Chypre grâce à 5 888 kilomètres de voies cyclables parcourant onze pays. Dans le Var, l'EV8 doit traverser 24 communes, de Rians à Montauroux, tel que le prévoit le schéma départemental des itinéraires cyclables

validé par le Département le 25 mars 2005. Un projet d'envergure puisque 139,8 kilomètres devraient être réalisés d'ici à 2020, pour un coût total estimé à 30 millions d'euros. Un comité d'itinéraire EV8, regroupant onze partenaires, dont le Conseil départemental, a été mis en place pour suivre l'évolution du projet, appelé aussi "La Méditerranée à vélo".

À ce jour, 15 kilomètres de pistes cyclables sont construits et matérialisés, entre Flayosc et Saint-Antonin-du-Var. Une deuxième portion, de 7 km, devant relier Saint-Antonin-du-Var à Salernes est en cours d'aménagement. Ce sont les agents du Pôle d'appui logistique et technique qui assurent ces travaux.

Les circuits cyclo-touristiques

Le Département du Var participe à la promotion des 22 circuits cyclo-touristiques réalisés sur son territoire par la Fédération française de cyclotourisme. C'est le Département qui a financé et installé le balisage de ces circuits qui empruntent les routes départementales. À ce jour, 17 d'entre eux sont complètement balisés. Ces itinéraires permettent de découvrir le Var à vélo.

Les hommes de la cellule revêtement font partie du service Génie civil du Pôle d'appui logistique et technique basé à Draguignan. Chevilles ouvrières de la réalisation de l'EV8, ils sillonnent le Var au gré des besoins départementaux mais aussi des demandes des communes.

Les spécialistes du revêtement



En tant qu'agents du Pôle d'appui logistique et technique (PALT), nous intervenons surtout dans le cadre de l'aide aux communes. Nous leur rendons beaucoup de service, notamment lorsqu'elles n'ont ni les moyens techniques ni les moyens financiers pour réaliser certains travaux. Cela représente 90 % de notre travail. Nous menons également de plus en plus d'actions en lien avec les infrastructures départementales. Nous sommes notamment chargés de réaliser certaines zones kilométrées de l'EuroVélo 8, la piste cyclable européenne qui reliera à terme Rians à Montauroux. Sur la portion déjà façonnée, nous avons mis en place un revêtement avec différentes granulométries. Ce sont en fait trois couches qui s'imbriquent les unes dans les autres grâce à une application pyramidale entrecoupée par des couches d'émulsion. Cela représente environ quatre tonnes d'émulsion et trente tonnes de graviers utilisés chaque jour ! Avec cette technique, nous obtenons une bonne étanchéité de la chaussée, pour une durée de vie de quinze ans environ. Nous avons la chance d'avoir les moyens de faire du bon boulot, avec du bon matériel.

Notre équipe, appelée cellule de revêtement, fait partie du service Génie civil du PALT. Nous sommes six et chacun a sa fonction : chef d'équipe, chauffeur de répanduse, compacteur ou gravillonneur. Même s'ils peuvent s'apprendre sur le tas, nos métiers sont très techniques et soumis aux conditions météorologiques. Par exemple, le procédé de mise en application de l'émulsion (bitume liquide) n'est pas le même sur une zone ensoleillée ou ombragée.

Le patrimoine routier

Les aires de covoiturage

État des lieux

Un Schéma départemental de covoiturage est en cours de réalisation. Initié par le Conseil départemental du Var, il est mené conjointement avec des partenaires institutionnels afin d'offrir aux Varois une vision exhaustive des équipements existants. À ce jour, 18 aires de covoiturage sont recensées sur l'ensemble du territoire varois représentant plus de 600 places dédiées aux déplacements partagés. Douze d'entre elles sont des aires départementales offrant chacune entre 10 et 70 places de parking. Une grande enquête, réalisée en 2015, a permis d'analyser les distances parcourues par les usagers des aires de covoiturage et de

conclure qu'il est impératif d'avoir un bon maillage du territoire. En d'autres termes, mieux vaut de nombreuses aires avec un petit nombre de places de stationnement sur chacune d'entre elles que de grandes aires trop dispersées.



L'enjeu de demain : développer le covoiturage

Développer et aménager le covoiturage est un des axes forts de la politique départementale. De fait, à chaque nouvel aménagement routier (agrandissement de route ou construction d'un giratoire), l'opportunité de créer une aire de covoiturage est étudiée. Par ailleurs, le Département œuvre afin que treize projets supplémentaires soient inscrits dans le Plan d'investissement autoroutier. Il négocie pour cela avec la société Escota qui s'est, d'ores et déjà, engagée sur la création dans le Var, de 800 places de covoiturage entre 2017 et 2020. Elles seraient financées, à part égale, entre les col-



À noter : le Département, dans son schéma départemental de covoiturage, intègre l'ensemble des aires. Qu'elles soient départementales, privées ou communales, elle participe à la mise en œuvre de cette pratique.

lectivités et cet acteur privé, concessionnaire des réseaux autoroutiers dans le Var. L'objectif affiché : réduire le nombre de véhicules sur les routes et autoroutes et supprimer le stationnement

anarchique qui se développe aux abords de certains accès autoroutiers et pose des problèmes de sécurité.

Enfin, le Département encourage aussi l'ensemble des communes du Var à se doter d'aires de covoiturage.

Le patrimoine routier



Carte / Les aires de covoiturage du Var



COVOIT83

*Un logo,
des économies !*



Aires départementales existantes



Aires communales ou associatives existantes



Projets

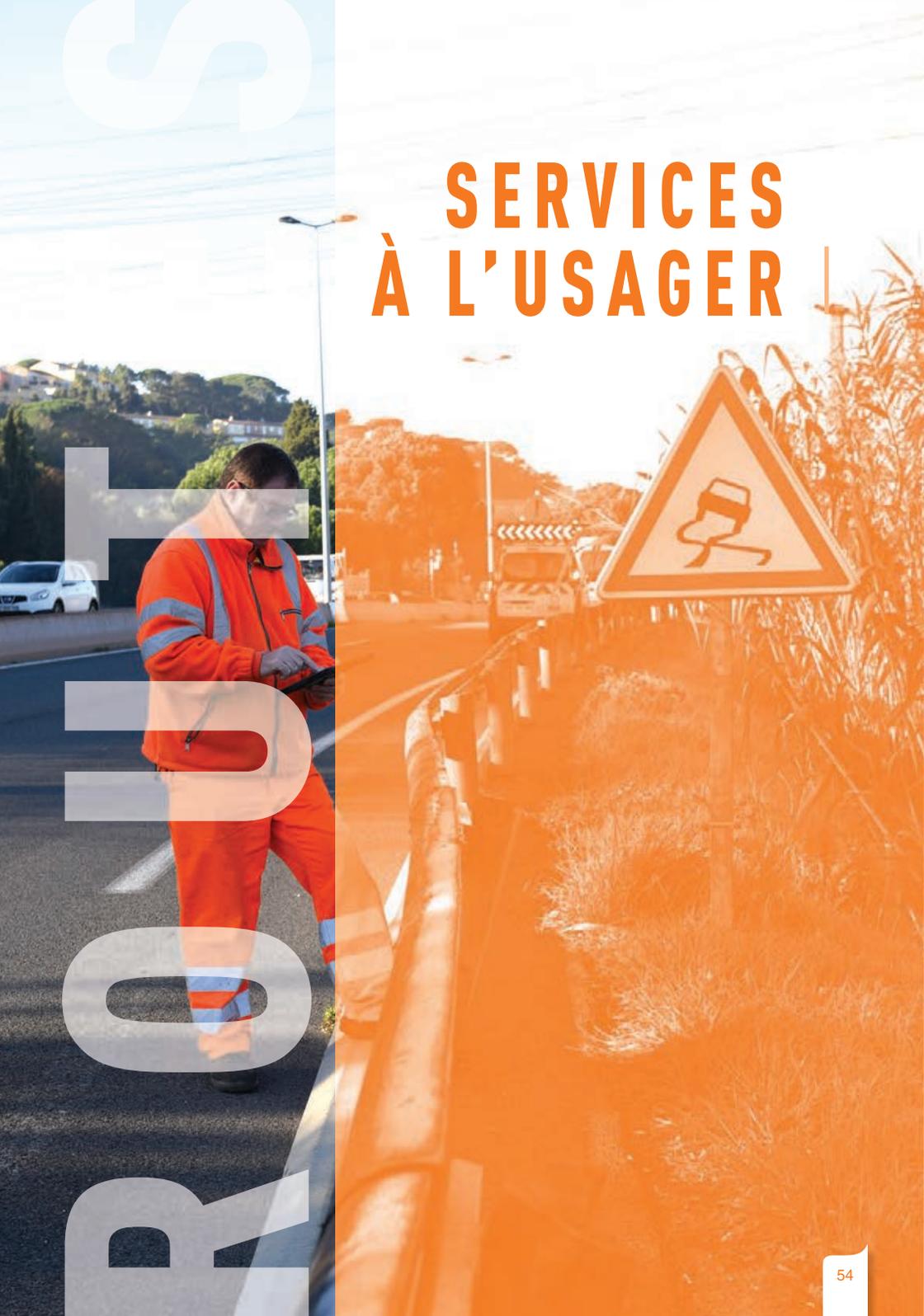


Extensions



SERVICES À L'USAGER

LES
PRO



Les routes



Chaque jour, le Département du Var entretient et sécurise le réseau routier départemental existant. La sécurité routière est une priorité pour le Département. Il assure, en toutes circonstances, les meilleures conditions possibles de circulation pour les usagers de la route.

Exploitation du réseau

L'exploitation du réseau est la gestion, en temps réel, par les agents départementaux, des événements affectant le réseau routier comme un accident, un embouteillage ou un obstacle sur voie... Elle permet d'assurer la viabilité des routes départementales, qui doivent être praticables 24 heures sur 24. Elle doit aussi et surtout, garantir la sécurité des usagers. Le Département a mis en place un ensemble de procédures pour effectuer une veille permanente et intervenir dans les meilleurs délais.

Surveillance active

Les équipes des cinq pôles techniques, répartis sur le territoire varois, patrouillent sur le réseau à fréquence régulière. Elles sont là pour identifier toutes les anomalies, détériorations et risques sur les routes, pouvant dégrader les conditions de circulation et de sécurité. Pendant la patrouille, les agents repèrent les désordres sur la chaussée, qui peuvent représenter des dangers immédiats. Ils procèdent, a minima, à la mise en sécurité immédiate du site, en signalant l'évènement par un panneau ou "rubalise" par exemple. En fonction de l'ampleur de l'incident, ils réalisent tout de suite les petites réparations ou programment les interventions plus importantes.

L'ensemble des aléas relevés et des actions entreprises sont saisis dans une main-courante embarquée. Depuis le début de l'année 2016, les agents, chargés de la surveillance du réseau, sont équipés de tablettes numériques. Ce dispositif permet une localisation précise des évènements, un enregistrement et un suivi plus fiables et une plus grande réactivité des services.

Les routes

Une tournée avec les agents en charge de la surveillance active



Les deux agents en charge de la tournée mettent en route la tablette et le logiciel Localis qui permet de répertorier tous les événements remarquables.



La tournée se fait obligatoirement à deux agents. Chaque semaine, ils tournent sur les routes à grande circulation et tous les 15 jours, sur le réseau secondaire.



Un événement est remarqué sur les abords d'une RD. L'incident, comme à chaque fois, est indiqué dans le logiciel.



Sur une zone de travaux, des panneaux indiquant une absence de marquage au sol ne sont plus nécessaires, les agents les récupèrent.



Ils remarquent du gravier sur la route. Pour éviter les risques d'accident, ils balaient la chaussée.



Un panneau de signalisation, une balise qui indique un obstacle, a été percuté par un automobiliste. Il faut la redresser.



Un arbre est tombé sur le bas côté de la route. Cet incident peut se régler en interne. Une seconde équipe va venir évacuer l'arbre.



Les agents mettent en sécurité la partie de la route touchée par l'incident avec la pose d'un piquet de signalisation du danger.



L'équipe constate qu'une glissière de sécurité a été déformée, le pied a bougé. Elle programme les travaux. C'est une entreprise spécialisée qui s'en chargera.



Une pierre est repérée sur la chaussée. Un des agents l'enlève.



L'accotement de la route est détérioré. Les agents posent de l'enrobé à froid. Ils ont toujours un seau d'enrobé dans le camion pour réparer les petites dégradations.



Un feu tricolore a disjoncté. L'équipe a les clés du boîtier électrique pour réarmer les feux. Les agents ont tous passé une habilitation électrique.

Les routes

Informations aux usagers sur les conditions de circulation

Depuis 2015, le Département a mis en place un service permanent d'information sur les conditions de circulation sur le réseau routier départemental. Objectif : donner en temps réel des informations sur l'état du trafic sur le réseau principal et secondaire. Ce service s'appuie sur les nouveaux canaux de diffusion – Internet, navigateur embarqué, smartphone... Il s'adresse aux usagers de la route et des transports en commun et recense les travaux en cours ou à venir mais aussi tout événement sportif, culturel ou exceptionnel susceptible de perturber la circulation. Il informe également sur les conditions météo.

Toutes ces informations sont affichées sur le site du Département www.var.fr. Les cartes présentées sont actualisées plusieurs fois par jour pour garantir une information au plus près de la réalité du terrain. Une carte permet également

En 2016, le Département a lancé le compte twitter **InfoRouteVar qui diffuse également les informations.**

de visualiser les prévisions de perturbation à 7 jours. Pour toucher un nombre plus important d'usagers, le Département

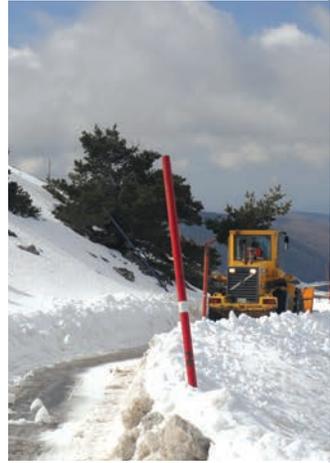
a mis en place une collaboration avec l'application Waze. C'est une application mobile communautaire de navigation et d'info trafic. Les conducteurs (ou leurs passagers !) partagent, en temps réel, les conditions de circulation qu'ils rencontrent sur leur trajet. Grâce au partenariat avec le Département, les infos route départementales sont publiées sur la carte de Waze.

Le Bureau central d'exploitation

Le Bureau central d'exploitation (BCE) est un service du Département mis en place pour assurer une veille météo, un suivi et une diffusion des informations sur les conditions de circulation sur le réseau routier départemental et les perturbations dans les transports publics.

Grâce à un marché, conclu avec Météogroup, une surveillance météo rapprochée permet au Département de suivre, de manière très fine, les évolutions météorologiques. En cas d'intempéries ou d'alerte météo, le BCE envoie des bulletins par mail à différents partenaires comme les médias locaux, et notamment les radios, qui vont diffuser les alertes. Les bulletins sont également envoyés aux pompiers, à la gendarmerie, ou encore à la préfecture.

Le BCE est également en charge de l'envoi de messages d'informations lors d'événements (accident, arbre sur la route...) sur le réseau routier départemental. Les cinq pôles techniques effectuent une remontée d'informations du terrain au BCE. Les messages sont, ensuite, envoyés en interne aux différentes directions concernées mais aussi aux partenaires extérieurs.



Les routes

Les astreintes

Le Département, dans le cadre de sa direction des Déplacements et de sa direction des Pôles, a mis en place un dispositif de veille. Le but est de répondre le plus rapidement et de la manière la mieux adaptée, à toute sollicitation relative à un événement imprévu rencontré sur les routes départementales : accident, effondrement, inondation, feu de forêt...

Pendant les heures d'ouverture des services départementaux, cette veille est assurée par les agents dans le cadre de leur travail. En dehors de ces horaires, elle est assurée par des équipes d'astreinte. Quatre niveaux d'astreinte ont été définis.

- **L'astreinte d'exploitation**, composée d'un binôme par secteur géographique, intervient directement sur le terrain.
- **L'astreinte de sécurité**, dans laquelle se trouve un cadre par pôle technique, est chargée de coordonner et d'assister les astreintes d'exploitation au sein du pôle. Elle organise également les moyens matériels ou/et humains et fait remonter au Bureau central d'exploitation les perturbations de la circulation causées par l'incident.
- **L'astreinte de décision**, formée par un cadre de la Délégation aux Routes, Transports, Forêts et Affaires Maritimes (DGRTFAM) qui, en cas d'événement complexe, pilote l'intervention. Elle peut proposer, le cas échéant, le déclenchement d'une cellule de crise.
- **L'astreinte du Bureau central d'exploitation (BCE)**, constituée d'un cadre de la direction des Déplacements, effectue une veille météo et diffuse par mail aux médias locaux et à différents partenaires extérieurs (pompiers, gendarmerie, Préfecture...), les informations concernant les perturbations rencontrées sur le réseau routier départemental.

Pour répondre aux appels extérieurs, par exemple celui d'un usager qui constaterait un incident sur une route départementale, le Département possède un point d'entrée unique. Il s'agit du PC sécurité qui transfère ensuite les appels vers les astreintes.



Fabrice Laloux était pompier volontaire. Les urgences, le terrain, la montée d'adrénaline... Il connaît ! Depuis 2012, il travaille au sein de la direction des Déplacements du Département, au Bureau central d'exploitation (BCE). Rencontre avec un agent au contact de la réalité de terrain.

Au contact du terrain



“Je travaille directement pour les usagers, c'est très motivant. Je suis en charge de la veille météo. Très régulièrement, j'effectue un suivi rapproché grâce à des données très affinées de notre prestataire, Météogroup. Nous avons accès à des prévisions très précises de précipitations de pluie ou de neige, de force et de direction du vent, de point de rosée ou même de température de chausée. Cette veille météo nous permet d'anticiper les événements importants et d'organiser nos moyens en conséquence. En cas d'alerte, je suis en contact direct avec les pôles techniques pour relayer la demande de renforts. Mon travail est un vrai travail d'information, pour aider les directeurs du Département à prendre les décisions adéquates aux conditions météo. Dans le cadre du BCE, je m'occupe également d'envoyer des messages d'informations ponctuels concernant tout événement qui génère des perturbations de la circulation sur le réseau routier départemental. Un accident, des travaux, un arbre au milieu de la route, une route coupée ou la mise en place d'un alternat... En fonction de la voie sur laquelle se produit l'incident, j'envoie mon message à des destinataires différents. Sur une route principale, ma liste d'envoi concerne les médias locaux comme les radios, les services internes au Département et notamment les décideurs, les pompiers, les gendarmes, les services de l'État en Préfecture, et d'autres partenaires extérieurs. Nous avons également ouvert un compte twitter InfoRouteVar que je gère et sur lequel nous commençons à avoir pas mal d'abonnés. Quand j'ai à gérer des urgences, il y a des montées de stress, c'est inévitable. Mais c'est un travail ancré dans la réalité, qui donne un vrai sens à l'action publique !”

Les routes

Étapes d'une intervention lors d'un événement imprévu sur une route départementale (RD)



1 - Le PC Sécurité du Département reçoit un appel extérieur l'informant de la survenue d'un événement sur une RD.



2 - Le PC Sécurité du Département transmet l'information au pôle technique concerné.



3 - Une équipe d'intervention du pôle se rend sur les lieux de l'événement

- heures ouvrées : une équipe du centre d'exploitation concerné,
- en astreinte : astreinte d'exploitation.



4 - En cas d'événement "simple", elle traite l'événement immédiatement.



En cas d'événement complexe, elle peut demander un conseil technique ou faire appel à des renforts de moyens humains ou matériels en sollicitant sa hiérarchie

- heures ouvrées : chef de centre ou chef exploitation,
- en astreinte : astreinte de sécurité.



Si l'événement rencontré prend de l'ampleur, et nécessite un besoin important de personnel ou de matériel, ou s'il est susceptible d'avoir des conséquences majeures sur les biens et les personnes, il est fait appel à un cadre de la DGRTFAM pour piloter les interventions et le cas échéant proposer le déclenchement d'une cellule de crise.

- heures ouvrées : chef de pôle, directeur des Pôles, directeur général adjoint,
- en astreinte : astreinte de décision.

5 - Dès qu'un événement entraîne des perturbations de la circulation (route barrière, mise en place d'un alternat, ralentissement dur sur un axe très circulé...), l'équipe d'intervention fait remonter l'information à sa hiérarchie.

- heures ouvrées : chef exploitation,
- en astreinte : astreinte de sécurité.



6 - La hiérarchie prévient le Bureau central d'exploitation (BCE) de la direction des Déplacements qui diffuse l'information par mail aux partenaires extérieurs et par twitter (compte InfoRouteVar).

- heures ouvrées : BCE,
- en astreinte : astreinte du BCE.

7 - L'information sur les perturbations routières est également diffusée par les pôles techniques (heures ouvrées) ou le BCE (en astreinte) **sur la page InfoRouteVar du site var.fr dont les informations sont relayées sur Waze.**

Les routes

La viabilité hivernale

Verglas, brouillard givrant et même neige ! En hiver, la météo peut rendre le réseau routier impraticable. Du 15 novembre au 15 mars, le Département met en place une organisation spécifique pour réduire la gêne occasionnée et faire face aux événements hivernaux. Grâce à la veille météo, le Département peut connaître et anticiper les prévisions d'intempéries. Dans chacun des pôles techniques, les équipes sont prêtes à intervenir pour saler ou déneiger les routes, si les conditions le nécessitent. Elles disposent de

moyens matériels comme des engins de salage et de déneigement mais également de moyens humains compétents comme des chauffeurs formés.

Des circuits d'intervention sont pré-définis, avec en priorité, les axes principaux, les itinéraires de transports scolaires ou encore les dessertes des collèges. En cas d'épisode hivernal de forte intensité sur un secteur, les équipes des autres pôles techniques viennent en renfort de celle touchée.



Pascal Rodriguez, chef d'équipe exploitation au centre de Barjols, est chargé de mettre en œuvre la viabilité hivernale. Une mission qui ne s'arrête pas à la fin de l'hiver.

Une mission essentielle



“La viabilité hivernale commence dès l’été, lors de la période de fauchage. C’est le moment d’inventorier le matériel, de le réviser et éventuellement de le faire réparer, afin d’être opérationnels dès le 15 octobre. C’est à cette date-là que nous commençons à mettre en place les panneaux ver-glas. La viabilité hivernale, une mission qui m’incombe ainsi qu’aux six agents de mon équipe, commence véritablement le 15 novembre. Le chef de centre, bien sûr, chapeaute tout. La viabilité hivernale consiste surtout à la sécurisation du secteur routier, à travers des pré-salages. La météo est pour nous un outil essentiel. Généralement, nous pré-salons les routes à partir de 22 heures afin d’offrir un niveau de service conséquent à tous les administrés. Notre priorité est la continuité du service public. Alors qu’il vente, qu’il pleuve ou qu’il neige, mes agents sont toujours dehors ! Dans le secteur, il faut compter deux ou trois épisodes neigeux par hiver, qui durent environ deux à trois jours à chaque fois. Il faut alors mettre en place le déneigement. Là encore, nous pratiquons en premier lieu un pré-salage ciblé. Puis, avec nos engins, équipés de lames, nous commençons à racler. Nous avons la chance d’avoir un équipement optimal, avec notamment des abris à sel aux normes et un camion neuf qui facilite le salage. Je peux vous assurer que lorsque vous travaillez de nuit, par grand froid, le fait d’être bien équipé est essentiel. Le Département a beaucoup œuvré en ce sens. Déneiger, c’est aussi répondre au règlement de voirie départementale. Les axes structurants sont donc prioritaires sur les 140 kilomètres de routes rattachés au centre de Barjols. C’est à moi, en tant que chef d’équipe, de superviser la zone et de repositionner constamment les hommes et les machines en fonction des besoins. Après avoir déneigé les routes la nuit, il faut, le matin, réaliser un état des lieux de nos axes. De ce dernier dépend le ramassage scolaire. C’est dire si notre degré de responsabilité est grand.”

Les routes

Gestion de crise

Certains événements – inondation, feu de forêt, neige sur une grande partie du Var... - peuvent être à l'origine de crises susceptibles de mettre en péril la sécurité des usagers. Une cellule de crise est alors déclenchée par la Préfecture. Le Département participe à cette cellule en y envoyant un ou plusieurs représentants. Ils vont faire l'interface entre les services de la Préfecture, les partenaires mobilisés (Samu, forces de l'ordre, pompiers, militaires...) et les services départementaux. Ils font remonter les informations de terrain, concernant l'état des routes départementales (routes barrées, à circulation délicate, en alternat...) ainsi que les interventions des équipes du Département. En retour, ils récupèrent les différentes informations des partenaires. Le Département déploie des moyens humains et matériels sur les sites prioritaires, définis en cellule de crise. Il diffuse également l'information liée à la viabilité du réseau, aux radios locales et aux partenaires extérieurs.

Dans certains cas, le Département ouvre une cellule de crise interne, composée de représentants des différentes directions concernées par l'événement.

L'occupation du domaine public

Le tournage d'un film, l'organisation d'une manifestation sportive comme un rallye automobile, une course pédestre ou encore un transport exceptionnel peuvent nécessiter une autorisation d'accès ou la fermeture du réseau routier départemental. En fonction du type d'événement, la procédure est différente. Concernant une manifestation sportive impactant une route départementale, le Département émet un avis auprès de la Préfecture.

Pour les tournages de films ou prises de vue, c'est directement le Département qui autorise les sociétés de production à utiliser, sous certaines conditions, son réseau routier.

Dans le cadre de demande d'utilisation de réseau départemental par des transports exceptionnels en largeur, hauteur ou tonnage, le Département émet des avis et prescriptions auprès des services de l'État : la Direction départementale des territoires et de la mer.

La gestion des risques naturels



Les risques naturels font l'objet d'une attention permanente de la cellule Risques naturels de la direction des Déplacements. En effet, le Var, de par sa géologie, est exposé à différents risques dont le plus fréquent est le risque de mouvements de terrain qui se manifestent par des chutes de pierres ou de blocs, mais également des glissements ou des effondrements de terrain.

Ces risques sont susceptibles d'affecter le réseau départemental. Ainsi, la cellule Risques naturels intervient sur l'ensemble du Var en assistance aux pôles techniques pour garantir une sécurité maximale des infrastructures routières.

Si certains événements peuvent être pressentis, la majorité d'entre eux survient généralement de façon soudaine et brutale.

La politique développée par le Département porte donc sur la prévention et la réactivité d'intervention face à ces phénomènes. Cellule Risques naturels et pôles techniques travaillent

ainsi en étroite collaboration, mettant leurs compétences respectives au service de ces enjeux majeurs :

- connaissance et surveillance du réseau, rapidité de mobilisation en cas d'événement, pour les pôles techniques ;
- expertise et mise à disposition d'outils d'intervention rapides en études ou travaux (accords cadres à bons de commandes), pour la cellule Risques naturels.

Les routes

Sécurisation du réseau



La sécurité des usagers sur le réseau routier départemental est une priorité pour le Département du Var. Elle est assurée par les agents départementaux, qui interviennent en préventif par l'entretien régulier des routes et de leur équipement, mais aussi en urgence par la sécurisation des lieux et la mise en place de déviations en cas d'accidents, événements climatiques... Elle est aussi renforcée par des opérations d'aménagement de sécurité, décidées suite à des diagnostics techniques détaillés. Les travaux de sécurisation sont réalisés pour limiter les risques encourus par

les automobilistes et réduire le nombre d'accidents : suppression de carrefours et croisements à risque, signalisation renforcée, implantation de glissières de sécurité, neutralisation d'obstacles potentiels...

Dès que, sur le terrain, un problème est détecté, les services départementaux effectuent une analyse du lieu : accidentologie, trafic et vitesse des véhicules, comportement des usagers... En fonction des résultats de l'analyse, des aménagements sont proposés immédiatement, ou pour des travaux plus conséquents, programmés à moyen terme.

La construction de nouveaux aménagements routiers par le Département participe, également, à l'amélioration de la sécurité du réseau. Ces aménagements, la création d'un giratoire, d'un plateau ralentisseur, d'un accotement par exemple, sont décidés annuellement. Leur programmation est basée sur différents critères : l'aménagement du territoire, la sécurité routière, l'entretien du patrimoine. Un suivi des données accidents et la remontée des connaissances du terrain par les pôles techniques, en relation avec les élus et les riverains, permettent une prise en compte totale de la sécurité routière. Le but est de traiter les zones accidentogènes au plus vite.

À titre d'exemple, sur la RDN7, le Département a réalisé des travaux de mise en sécurité de la route après un accident. Des panneaux de signalisation d'un virage dangereux ont été ajoutés, les accotements de la route et la couche de surface complètement refaits.

AVANT



APRÈS



Les routes

Les étapes pour effectuer des travaux de mise en sécurité



1 - Remontées du terrain de la part des pôles techniques, des élus locaux, des riverains ou des forces de l'ordre : vitesse excessive, sortie d'une zone de commerces non sécurisée, accident mortel...



2 - Analyse de l'accidentologie du lieu étudié

3 - Analyse des comportements des usagers, du trafic et des vitesses



4 - Analyse de l'aménagement existant, de sa perception en approche, sa visibilité et sa lisibilité



5 - Élaboration de propositions d'aménagement : renforcement ou mise en conformité de la signalisation en place, déplacement de réseaux (poteaux EDF ou télécom), mise en place de barrières de sécurité...



6 - Programmation des travaux dans le cas d'un aménagement plus conséquent

Des visites sur le terrain

Les pôles techniques et la direction des Déplacements identifient des itinéraires à enjeu de sécurité. Sur ceux-ci, ils réalisent des visites permettant d'identifier les points qui nécessitent des améliorations : les caractéristiques géométriques, les équipements de la route, la perception par l'usager.



En 2016, les deux-roues motorisés ont été les plus touchés par les accidents mortels sur les routes départementales du Var (20 tués). Une attention particulière est apportée aux accidents les impliquant.

Pour sensibiliser ses agents de terrain à l'identification des zones à enjeux, la direction des Déplacements a mis en place des formations internes.

Sur les lieux d'accidents mortels, des visites sont également réalisées. En fonction des circonstances de l'accident, une analyse est menée pour étudier les améliorations à apporter à l'infrastructure et éviter de futurs accidents ou en minimiser les conséquences corporelles. Cette analyse se base sur la remontée rapide des éléments des forces de l'ordre, mais aussi sur une étude comportementale, effectuée par les services départementaux. Elle fait ressortir la manière dont l'usager perçoit et aborde le lieu et l'aménagement existant. Le cas échéant, des travaux sont programmés.

Les routes



Sécurisation des zones de chantier

Un chantier peut représenter une gêne pour la circulation des usagers et un danger potentiel pour les personnes qui y travaillent. Il est nécessaire que la zone de chantier soit clairement signalisée afin d'avertir et de guider l'utilisateur pour sa sécurité et celle des agents intervenant sur la voirie, tout en favorisant la fluidité de la circulation.

En interne, les agents départementaux sont formés et sensibilisés aux comportements des usagers à l'approche d'une zone de chantier : signaler les chantiers de manière adaptée (visibilité en amont du chantier, positionnement des agents), porter les équipements de signalisation, inciter l'utilisateur à respecter les limitations de vitesse en ayant une attitude apaisée lors de la gestion manuelle de la circulation...

Depuis 2016, l'État dispose d'une nouvelle génération de **radars autonomes de chantier**. Le Département sollicite régulièrement l'État pour installer ce dispositif à proximité de chantiers importants sur les routes départementales. Objectif : abaisser la vitesse pour assurer la sécurité des agents travaillant sur le chantier.

Le Département sollicite également l'État pour l'implantation de radars permanents à des points qui nécessitent une amélioration de la sécurité, par la modération des vitesses et pour lesquels un aménagement routier n'est pas réalisable à court terme.

Sécurité routière auprès de tous les publics

En 2006, le Département a créé, en partenariat avec la Préfecture du Var, la Maison de la sécurité routière (MSR-Var). Son animation est assurée par un agent de la Préfecture, responsable de la structure, assisté de deux agents du Département, co-animateurs. Des bénévoles, les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), participent aux actions de la MSR-Var.

Ses quatre missions principales, sur l'ensemble du territoire varois :

- Assurer l'accueil des victimes et de leur famille,
- Informer sur la sécurité routière,
- Mettre à disposition des ressources,
- Être un lieu d'échanges et de rencontres.

Grâce à son rôle de coordination, la MSR-Var participe, chaque année, à de nombreuses actions de sensibilisation et d'information. Elle propose des ateliers pratiques avec ses différents équipements : lunettes alcool, simulateur de collision "Autochoc-léger", piste mobile vélos, simulateur 2 roues... Elle anime aussi des rencontres débats ou des rencontres avec des accidentés de la route.



Les routes

Sécurité routière auprès de tous les publics (suite)

Le Challenge Inter-collèges



Action unique en France, menée depuis 20 ans par la MSR-Var, le Challenge inter-collèges sensibilise les collégiens varois aux dangers de la route. Le principe est simple. Il s'agit, d'un côté, de faire travailler les élèves sur des thèmes de sécurité routière non imposés, en produisant des travaux de leur création : dessins, affiches, poèmes, vidéos, maquettes... Ces productions sont évaluées par un jury et donnent lieu à un classement et l'attribution de prix aux lauréats. D'un autre côté, les collèges inscrits béné-

ficient d'une à deux journées de sensibilisation à la sécurité routière avec des ateliers pédagogiques. De l'analyse d'accidents au port du casque en 2 roues, en passant par le vélo, les transports en commun ou les addictions et conduites à risque... Tous les thèmes pouvant toucher les jeunes sont abordés.

Les campagnes de communication de la MSR-Var

Chaque année, la MSR-Var lance différentes campagnes de communication choc pour sensibiliser le public aux dangers de la route : affichage dans les abris voyageurs du réseau Varlib', spot radio, vidéo diffusée dans les cinémas...

La sensibilisation sur des grands événements sportifs

Dans le cadre d'événements sportifs comme le Bol d'Or ou Castellet, la MSR-Var est mobilisée sur le volet prévention. Elle tient un stand et propose des actions pour sensibiliser le public.

Transports, une réussite varoise transférée à la Région



**COMPÉTENCE TRANSFÉRÉE
À LA RÉGION
AU 1^{er} SEPTEMBRE 2017 (loi NOTRe)**

Limiter l'usage individuel de la voiture est un vrai enjeu pour la société et l'environnement. En tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains jusqu'au 1^{er} septembre 2017, le Département a créé, en 2009, Var'lib, un réseau de transports interurbains accessible à tous, avec une tarification attractive.



La mise en place du réseau Var'lib

En décembre 2005, le Département du Var a lancé une vaste étude, pour répondre au mieux à l'attente des usagers en matière de déplacements. L'ensemble des contrats passés pour l'exploitation des lignes régulières arrivant à échéance en 2008, c'était l'opportunité de modifier le réseau départemental des transports au regard des besoins des usagers. Enquête sur les axes routiers, sondages auprès des voyageurs, échanges avec les élus et acteurs locaux ont été autant d'initiatives conduites pendant 2 ans pour définir une nouvelle offre de transports et d'infrastructures routières. En décembre 2007, le Conseil départemental a adopté le nouveau schéma départemental des déplacements. Avec l'adoption de ce schéma, le Département s'est engagé sur la création d'un réseau performant, adapté aux besoins de chaque bassin de vie et aux différents profils d'usagers, rapide, accessible à tous, sécurisé, évolutif, avec une tarification unique sur l'ensemble du Var, quel que soit le trajet.



**Compétence transférée à la Région
à partir du 1^{er} septembre 2017 suite
à la loi NOTRe**

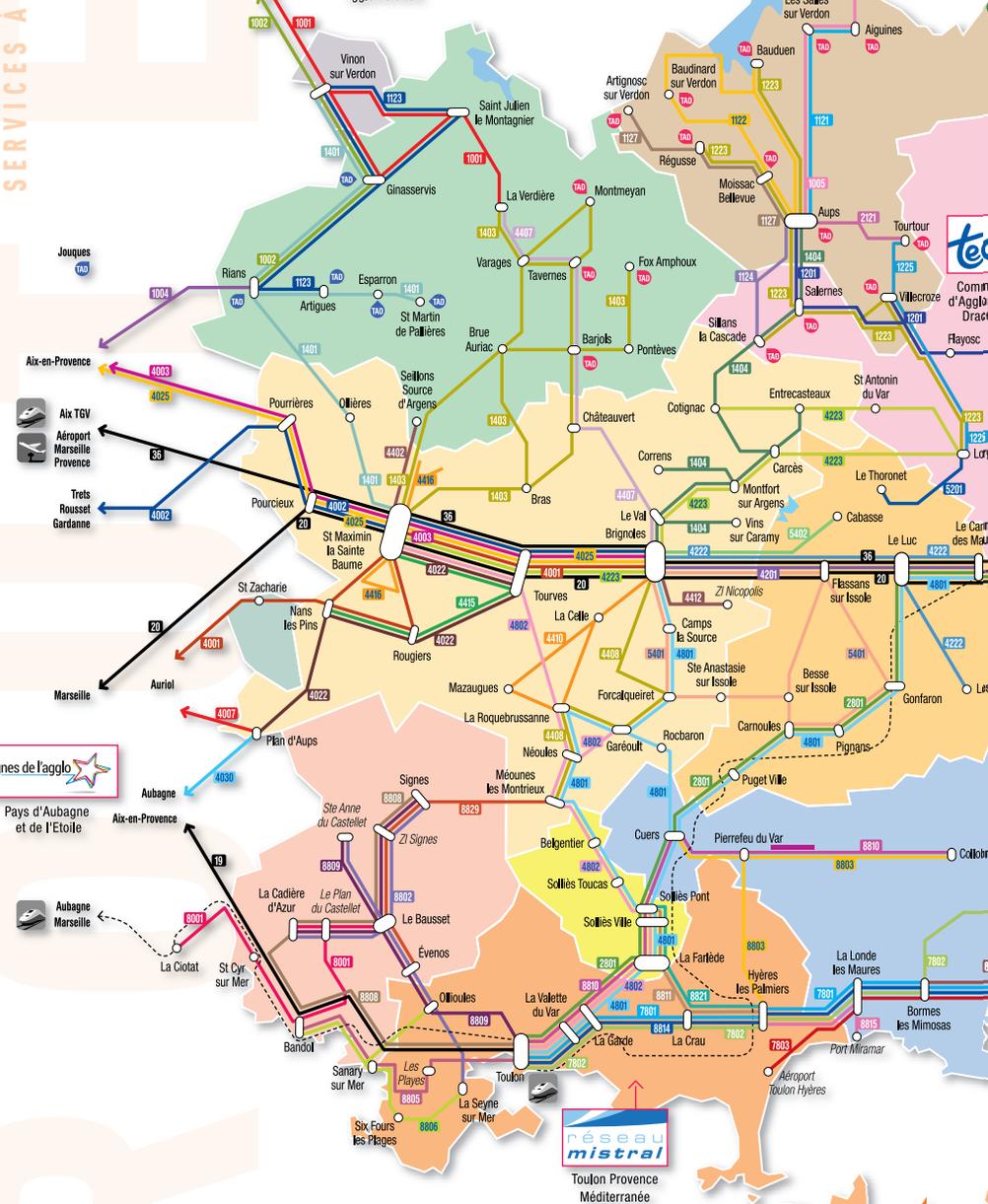


**Compétence conservée
par le Département**

Transports



Durance Iuberon Verdon Agglomération



Pays d'Aubagne et de l'Etoile



Aubagne Marseille



Toulon Provence Méditerranée

Transports



Le réseau actuel



Optimisation des lignes, achat de billet simplifié, informations sur le trafic... Le Conseil départemental a régulièrement fait évoluer Var'lib, pour répondre davantage aux attentes locales, en toute équité territoriale. Les liaisons les moins attractives ont été supprimées. Des ajustements et des renforcements de certaines lignes ont été effectués en fonction des besoins exprimés. Dans les territoires les plus faiblement peuplés, comme le territoire de Fayence ou le Haut Var, un service de transport à la demande a été créé.

Ces ajustements ont permis une hausse de la fréquentation en 2015.

Les marchés d'exploitation de Var'lib arrivent à échéance le 31 août 2017. Toutefois, le réseau actuel sera maintenu jusqu'au 1^{er} septembre 2018, pour laisser le temps à la Région de réorganiser l'offre de transports dans le Var. Une étude a été lancée pour élaborer les cahiers des charges du nouveau réseau et déterminer les conditions techniques, contractuelles et financières.

Le Département a poursuivi le déploiement de mobiliers améliorant les conditions d'attente des usagers aux points d'arrêt Varlib. En 2016, le parc compte 122 abris simples et 23 abris doubles sur l'ensemble du territoire varois.

Développement de la mise en accessibilité du réseau Var'lib

Le 22 octobre 2015, le Conseil départemental a approuvé son Schéma directeur d'accessibilité.

Le Département a dressé un état des lieux de son réseau en termes d'accessibilité et définit les axes de travail suivants :

- mise en accessibilité des locaux de la gare routière de Toulon (réalisée en 2015),
- poursuite de la mise en accessibilité du matériel roulant (100 % des cars affectés à des services non scolaires fin 2015),
- développement progressif d'une information voyageurs accessible aux personnes souffrant d'un handicap,
- poursuite de la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau.

En 2015, une quinzaine d'arrêts ont été rendus accessibles aux usagers en fauteuil roulant sur l'ensemble du Var et une trentaine en 2016.

**COMPÉTENCE TRANSFÉRÉE
À LA RÉGION
AU 1^{er} SEPTEMBRE 2017 (loi NOTRe)**



Les transports scolaires



Jusqu'au 1^{er} septembre 2017, le Département a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement du transport des élèves. Il prend en charge les coûts inhérents à cette organisation.

Chaque jour, plus de 26 000 élèves empruntent le réseau Var'lib pour se rendre dans leur établissement scolaire. Le Département a mis en place le Pass'Jeune, un abonnement utilisable toute l'année sur l'ensemble du réseau. Pour 120 € par an, il offre un accès illimité à Var'lib.

Pour bénéficier du transport scolaire, il faut que :

- le représentant légal soit domicilié dans le Var ;
- l'enfant soit scolarisé à

l'école, au collège ou dans un lycée d'enseignement général, professionnel ou technologique jusqu'au baccalauréat, établissement sous ou hors contrat (sous réserve de répondre aux critères liés au type d'établissement scolaire) ;

- le trajet réponde au critère de distance domicile / établissement scolaire précisé dans le règlement départemental des transports ;
- l'élève ne reçoive pas de rémunération dans le cadre de sa scolarité.

Transports

**COMPÉTENCE CONSERVÉE
PAR LE DÉPARTEMENT**



Les transports pour les élèves et étudiants handicapés

Le Département assure la prise en charge des frais de transport des élèves et étudiants handicapés. Distincte du transport scolaire classique, cette organisation est adaptée au handicap de l'élève. Pour en bénéficier, il faut que l'élève ou étudiant, âgé de 4 à 26 ans, soit notamment reconnu handicapé par la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées du Var (CDAPH) à un taux supérieur ou égal à 50 %, soit domicilié dans le Var et fréquente l'établissement scolaire d'affectation ou l'établissement privé le plus proche de son domicile. La Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) détermine le type d'établissement scolaire d'affectation et l'Inspection académique décide du lieu d'affectation scolaire de l'élève. De plus, il faut être domicilié et résider à au moins 1,5 km de l'établissement scolaire, sauf contraintes techniques et/ou organisationnelles liées au handicap, dûment justifiées par la MDPH.

Pour l'année scolaire 2016/2017, 810 élèves bénéficient de ce service, entièrement pris en charge par le Département, soit une dépense annuelle de près de 3 millions d'euros.



Après avis de la CDAPH, le Département détermine le transport adapté :

- prise en charge des frais de transport en commun pour les élèves aptes à les emprunter ;
- versement de l'indemnité kilométrique prévue pour l'utilisation du véhicule personnel, pour les élèves déclarés non aptes à utiliser les transports en commun et dont la famille assure le transport ;
- organisation d'un transport de substitution, lorsque le handicap de l'élève engendre des contraintes techniques et/ou organisationnelles ne permettant pas son transport en véhicule personnel. Les circuits sont exécutés par des prestataires mandatés par le Département : une dizaine d'entreprises spécialisées avec des véhicules de 8 places maximum ;
- mise en place d'une procédure exceptionnelle.



Intermodalité

**COMPÉTENCE CONSERVÉE
PAR LE DÉPARTEMENT**

La question des déplacements est un enjeu important pour le Var, un département qui voit sa fréquentation touristique grandir d'année en année. Il faut offrir à chacun, Varois ou touriste, la solution de transport adaptée à ses besoins. Mais aussi permettre l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, avec, de l'un à l'autre, une transition la plus rapide et la plus simple possible.



La participation aux projets d'infrastructures ferroviaires

**COMPÉTENCE CONSERVÉE
PAR LE DÉPARTEMENT**



Dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER), le Département favorise le développement de l'offre ferroviaire. Il participe au financement de la construction ou l'amélioration

de pôles d'échanges multimodaux, de gares SNCF et de lignes de train. Ainsi, après la gare SNCF d'Ollioules-Sanary, ce sont les gares ferroviaires de Toulon, La Seyne, La Garde et Les Arcs qui ont été réhabilitées.

Autre exemple, une participation départementale de 7,915 millions d'euros a été apportée à la modernisation de la ligne La Pauline – Hyères dont les travaux se sont achevés fin 2015, pour une mise en exploitation de 19 allers-retours quotidiens contre 7 précédemment. De même, le Département est un partenaire co-financier de la mise en place de la nouvelle ligne Provence

Côte d'Azur, ayant pour objectif de désaturer l'offre ferroviaire régionale. Cette nouvelle ligne vise à faciliter les déplacements quotidiens, en offrant une alternative à la route et en complétant le seul axe ferroviaire existant du littoral.

RESEAUX

NUMÉRIQUE |



L'aménagement numérique dans le Var

Acheter sur Internet, visionner un film, surveiller un lieu à distance, télécharger et envoyer des fichiers volumineux, débattre par visioconférence... Le numérique ne cesse de se développer. Les usages se multiplient, aussi bien pour les particuliers que pour les professionnels. On trouve, en moyenne, sept écrans par foyer ! Les besoins en débit s'intensifient. Le réseau téléphonique en cuivre est devenu aujourd'hui insuffisant pour répondre aux débits attendus. Il faut construire un réseau Très Haut Débit qui remplacera à terme celui en cuivre.

Conscient de cet enjeu de développement économique important, le Département fait de l'aménagement numérique, une priorité. La lutte contre la fracture numérique et les zones blanches ainsi que le développement d'une équité territoriale sont ses objectifs. 100 % des logements seront desservis en Très Haut Débit, si possible par la fibre optique, à l'horizon 2023. La fibre optique est actuellement la technologie la plus fiable et performante. Son déploiement dans le Var se fait sur la base du Schéma directeur territorial de l'aménagement numérique (SDTAN) voté en décembre 2014, et selon trois projets. Deux projets privés sont portés par Orange et SFR. Le Département a passé des conventions avec ces opérateurs pour suivre leurs engagements et intervenir en cas de défaillance. Un projet public vient compléter l'initiative privée pour atteindre l'objectif de 100 % de couverture du territoire. Aucune collectivité ne peut relever seule le défi de l'aménagement numérique. C'est pourquoi le Département s'est engagé dès 2012 dans cette démarche collective pour aborder l'avenir numérique des communes du Var.

Le SDTAN 83 a été élaboré grâce à un partenariat public entre l'État, la Région, le Département, 15 intercommunalités varoises, le Syndicat mixte de l'énergie des communes du Var (SYMIELEC Var), le Syndicat intercommunal de télévision et de télécommunication du Nord-Est Varois (SITTNEV), le Parc naturel du Verdon et la Caisse des dépôts et consignations. Une candidature au plan France Très Haut Débit a été déposée en juin 2016.



Carte / Le plan Très Haut Débit (THD) dans le Var



Suite à l'appel à manifestation d'intention d'investir (AMII) lancé par l'État dans le cadre du plan France Très Haut Débit, les opérateurs privés, SFR et Orange, se sont positionnés pour déployer la fibre optique sur les grandes agglomérations du Var. Le Var est divisé en deux zones :

- une zone d'initiative privée qui regroupe 34 communes, situées dans des zones denses : communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, communauté d'agglomération de l'Aire Dracénoise, Fréjus, Saint-Raphaël, Sanary, La Farlède, Vinon-sur-Verdon, Saint-Zacharie ;
- une zone relevant de la puissance publique, qui a en charge la couverture des 119 autres communes pour qu'elles ne passent pas à côté de la mutation numérique. Car, sur ces communes, si aucune action publique n'est entreprise, une réelle fracture numérique peut se réaliser. Il est nécessaire de compléter l'initiative privée par la mise en place d'un réseau d'initiative publique (RIP).

Pour déployer ce RIP, le Département a fait le choix d'une maîtrise d'ouvrage assurée par le Syndicat mixte ouvert PACA Très Haut Débit (SMO PACA THD) auxquels les Départements des Alpes de Haute-Provence, des Hautes-Alpes et des Bouches-du-Rhône sont également adhérents. Ce syndicat a pour objet d'établir, exploiter, assurer la maintenance et la commercialisation des infrastructures et des réseaux de communication électroniques. Il fédère, en une seule structure, les nombreux partenaires concernés par le très haut débit, au niveau régional. Il permet la mise en œuvre du déploiement du RIP tout en garantissant une bonne cohérence des initiatives publiques.

Le Conseil départemental a voté l'adhésion au SMO PACA THD et le transfert de la compétence d'aménagement numérique lors de l'assemblée du 27 octobre 2016. Trois conseillers départementaux siègent au syndicat.

L'aménagement numérique dans le Var

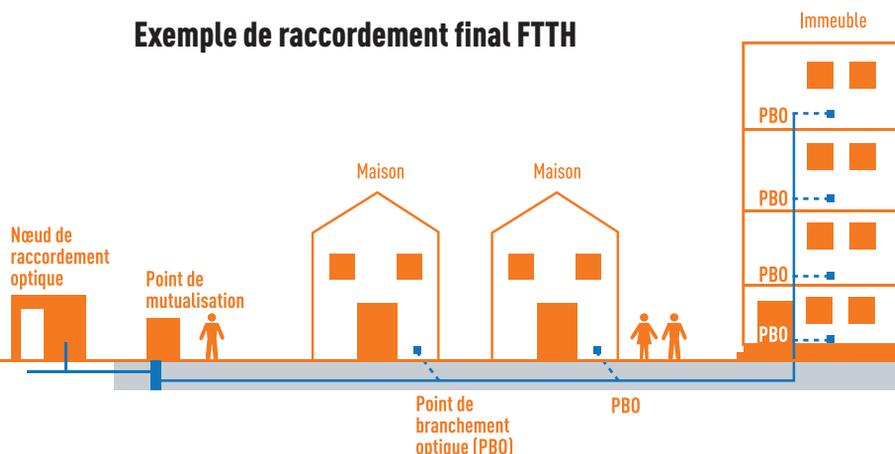
Le déploiement de la fibre optique jusqu'à l'utilisateur

Le FTTH (Fiber to the Home) correspond au déploiement de la fibre optique jusque dans les logements des utilisateurs. Même s'il est difficile de donner un calendrier précis, toutes les habitations varoises seront éligibles à la fibre optique d'ici fin 2023.

Il nécessite l'installation d'infrastructures dédiées. Dans un premier temps, sont installés le nœud de raccordement optique (élément où convergent toutes les lignes), les sous-répartiteurs (ou points de mutualisation ou armoires de rue) et des points de branchement optique (PBO). Puis les câbles sont déployés en aérien ou en souterrain suivant les infrastructures existantes. Si l'infrastructure n'existe pas, elle est créée.

Le raccordement final est réalisé du point de branchement optique (PBO) à la prise terminale optique qui se trouve à l'intérieur de la maison ou de l'appartement. Cette opération sera effectuée lorsque le particulier, l'entreprise ou la collectivité aura souscrit à un abonnement auprès d'un fournisseur d'accès à internet (FAI). Chacun est libre de choisir le FAI parmi ceux qui ont fait le choix de commercialiser leurs offres sur le réseau qui le dessert.

Exemple de raccordement final FTTH



- **Le Département est intervenu en 2004** auprès d'Orange pour accélérer le déploiement du haut débit (ADSL) grâce à la convention Département innovant.
- **De 2004 à 2007**, il a construit des pylônes à Ampus, Saint-Martin de Pallières, Ginasservis, Esparon, La Verdière et Entrecasteaux pour donner accès à la téléphonie mobile puis à l'internet mobile aux habitants.
- **En 2011**, il a obtenu les autorisations nécessaires pour construire des ré-émetteurs public de la TNT sur les communes de Callas, Figanières, Le Thoronet, Entrecasteaux et Collobrières afin de maintenir le service d'accès à la télévision sans passer par une box ou le satellite.

Les nouveaux usages grâce au très haut débit

- e-administration
- télétravail
- e-santé
- e-tourisme
- e-commerce
- visioconférence
- téléchargement de fichiers volumineux
- domotique et objets connectés
- radio numérique terrestre



LE VAR, ACTEUR DE VOTRE QUOTIDIEN



LE DÉPARTEMENT

| COMPÉTENCE |

ROUTES & RÉSEAUX

Directeur de publication : Marc Giraud

Coordination éditoriale : Philippe Vuyenne

Rédaction : Jessica Chaine / Sabine Quilici

Photos : Nicolas Lacroix / Samchedine Damen Debbih / Léopold Trouillas

Conception graphique, infographie, cartographie : Lionel Cartier

Illustrations vectorielles : © freepik.com

Imprimé à 10 000 exemplaires par l'imprimerie Trulli en mars 2017

Dépôt légal - ISSN 2273-2659

DÉPARTEMENT DU VAR

Service communication - 390 avenue des Lices - CS 41303 - 83076 Toulon

Site du Département : www.var.fr



Reconstruction et sécurisation de la RD 52 à Brenon suite à un glissement de terrain



LE VAR, ACTEUR DE VOTRE QUOTIDIEN



LE DÉPARTEMENT

SOCIAL

ROUTES

CULTURE

TOURISME

COLLÈGES

SPORT/JEUNE

ENVIRONNEMENT