

Département de l'Hérault

Route durable : une démarche globale

Premier département à avoir adhéré, en 2009, à la Convention d'engagement volontaire décidée par la profession routière, le Conseil Général de l'Hérault affirme haut et fort sa volonté d'être exemplaire en matière de développement durable. Sa politique d'investissement et d'entretien, dans le domaine routier en particulier, exprime clairement cet engagement. Rencontre avec deux responsables de la conception et de la mise en œuvre de cette politique.



Daniel Villessot,
Directeur du pôle développement et
aménagement et Vice-Président de l'ADSTD



Dominique Jaumard,
Directeur des Routes

« **C**ela fait maintenant plusieurs années que notre département s'est engagé de façon volontariste dans une démarche de développement durable, dans de nombreux domaines et, tout particulièrement, dans celui de la route, explique Daniel Villessot, Directeur du pôle développement et aménagement et Vice-Président de l'ADSTD. Nous avons voulu être exemplaires dans le domaine de la route et cela s'est traduit d'abord par l'implication de nos agents dans un certain nombre de dossiers emblématiques et, à la demande du Président du Conseil Général, par une démarche globale de management de l'activité routière que nous avons appelée, sans grande originalité, Route durable. Une démarche globale qui inclut non seulement l'investissement, mais

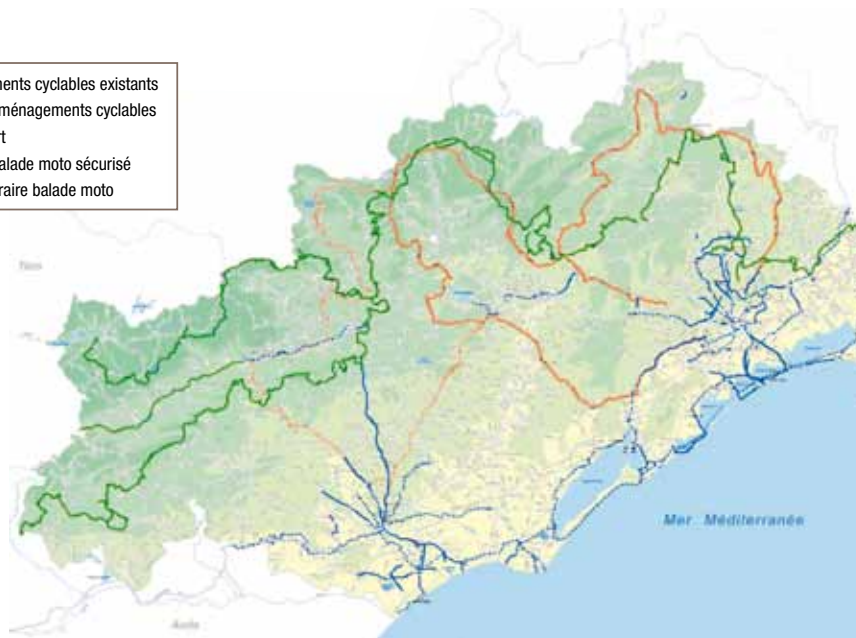
aussi l'entretien et l'exploitation, ce qui est peut-être unique en France. »

Engagé très tôt dans la mise en œuvre du développement durable, le Conseil Général a rapidement traduit son implication par des actes concrets, dont notamment la mise en place de l'Agenda 21 comprenant plusieurs actions. L'aménagement routier s'inscrit dans cette optique. De la conception à la construction, en passant par l'exploitation et l'entretien des routes, tout est conçu dans la perspective de répondre aux besoins d'une population en hausse tout en préservant l'environnement.

La route dans toutes ses fonctions

« Nous ne sommes pas dans l'annonce, nous sommes dans la réalisation, précise Dominique Jaumard, Directeur des Routes. L'accroissement de la population nous pose des problèmes de toutes natures, interpelle nos métiers dans bien des dimensions, le logement, l'eau potable, le lien social et les déplacements car tout le monde ne peut pas se loger à côté de son travail. Face à ces contraintes, nous devons avoir une politique de déplacements à la hauteur des besoins. Notre démarche route durable aborde la question sous l'angle des déplacements, c'est-à-dire que nous plaçons la route dans toutes ses fonctions, sociales, économiques et environnementales. » L'Hérault a été le premier département à signer la Convention d'engagement volontaire (CEV) pour des infrastructures durables, le 12 octobre 2009. « Un des intérêts de cette convention, au-delà des actions spécifiques à chaque signataire, est d'avoir renouvelé les relations entre la profession routière et les maîtres d'ouvrage, explique Dominique Jaumard.

Aménagements cyclables existants
Projets d'aménagements cyclables
Réseau vert
Itinéraire balade moto sécurisé
Projet itinéraire balade moto





© CG 34

Sur la liaison intercantonale d'évitement nord de Montpellier (LIEN), un protocole de suivi a été mis en place pour 5 ans afin de vérifier les performances de la solution adoptée

Avec la CEV, nous avons substitué à la relation chantier par chantier, ou celle consacrée au volume de travaux programmé, que nous avions jusqu'alors avec les fédérations d'entreprises, une approche beaucoup plus qualitative et prospective, notamment en terme d'innovation technique. En interne, nous avons développé des thématiques par métier, qui concernent aussi bien l'agent de terrain qui s'occupe de fauchage, de viabilité hivernale, etc., que le concepteur, de façon à intégrer les questions d'infrastructures, qui ne sont pas une fin en soi, dans les problématiques de déplacement durable, qui est l'enjeu véritable. »

Le bitume, clé du succès

Pour les chaussées, trois axes de réflexion ont été définis : la sobriété énergétique, les économies de matériaux par les gains de structures et par le recyclage. Sans oublier l'amélioration des conditions de travail des agents.

« Tout kilogramme de CO₂ non émis est bon à prendre, mais pour les enrobés à température abaissée, par exemple, ce qui nous intéresse par-dessus tout, c'est le gain social, poursuit Dominique Jaumard. De façon générale, le bitume est au cœur de ces problématiques. Qu'il s'agisse d'assurer un enrobage de bonne qualité à température réduite, de diminuer les épaisseurs des couches ou de recycler un enrobé, une ou plusieurs fois, les performances du bitume sont la clé du succès. »

Le département explore les différentes solutions innovantes environnementales qu'offrent aujourd'hui les techniques routières : enrobés à froid, tièdes, avec recyclage à taux faibles ou élevés, en centrale ou en place.

Les avantages environnementaux des différentes variantes sont systématiquement évalués. Depuis peu, le CG34 est expérimentateur pour l'utilisation du logiciel SEVE, de l'Usirf (Cf. bitume.info n° 25 p. 14), se fondant une analyse partielle de cycle de vie.

les coûts, parce que l'on fait des économies de d'énergie et de matériaux, mais aussi parce qu'on apprend à mieux cerner le vrai besoin. La crise nous oblige à être plus intelligents et à réfléchir à la bonne utilisation des deniers publics. »

“ Tout kg de CO₂ non émis est bon à prendre, mais ce qui nous intéresse par-dessus tout, c'est le gain social. ”

Lorsque le choix est fait d'une variante innovante, économisant les matériaux ou proposant du recyclage à taux élevé, il s'agit de produits encore inhabituels, pour lesquels un certain nombre de précautions sont considérées comme nécessaires, dans les essais préalables et dans le suivi précis en laboratoire des réalisations, pour vérifier que les résultats calculés par SEVE ont bien été atteints et que la solution environnementale choisie est performante sur le plan technique.

La démarche DD n'est pas plus coûteuse

« In fine, on se rend compte que la démarche développement durable n'est pas plus coûteuse, assure Daniel Villessot. Ainsi les enrobés tièdes sont aujourd'hui au même prix que les enrobés à chaud classiques. À terme, surtout si elles se généralisent (et elles devraient le faire, car elles correspondent à un besoin et à une demande croissante des élus et du public), nous espérons que ces techniques abaisseront

Une des questions qui se pose est celle-ci : faut-il investir beaucoup pour économiser sur l'entretien ou bien investir moins et dépenser plus tard – sachant qu'un département peut emprunter pour les investissements, mais non pour le fonctionnement, dont fait partie l'entretien ?

« Nous réfléchissons à de nouveaux modèles économiques pour nos prestations d'entretien, aujourd'hui très segmentées, avec l'auscultation confiée à des laboratoires spécialisés, l'interprétation à d'autres et les travaux d'entretien sous-traités à différentes entreprises, conclut Daniel Villessot. D'autres modes de fonctionnement sont possibles, avec des modèles de marché qui pourraient intégrer ces différentes dimensions, en s'engageant sur la durée et les exigences de performances. La profession sera-t-elle capable de nous suivre dans ce sens ? L'objectif est de s'assurer que chaque euro est bien dépensé, donc investi au bon endroit. » ■