

MEILLEURE COPIE

Examen professionnel d'avancement de grade **TECHNICIEN·NE PRINCIPAL·E DE 2^E CLASSE** Session 2017

Spécialité *Réseaux, voirie et infrastructures* **RÉDACTION D'UN RAPPORT TECHNIQUE**

Ville de TECHNIVILLE
Service VOIRIE

le 13/04/2017

RAPPORT À MONSIEUR LE DIRECTEUR
GENERAL DES SERVICES TECHNIQUES

Références : Code de la voirie Routière

Après avoir beaucoup investi dans des aménagements en travaux neufs de voirie, de nombreux usagers nous ont fait remarquer des dégradations des voies dans la commune. De plus, il est à rappeler comme l'indique l'Article L141-08 du code de la voirie routière que le maire est tenu d'édicter les mesures nécessaires à l'entretien convenable des voies communales. Le problème est de pouvoir entretenir l'ensemble de nos 70 km de voirie communale sans faire exploser le budget de notre collectivité territoriale. Ce rapport traitera dans un premier temps de l'entretien des voiries communales (I) puis expliquera dans un second temps la mise en place d'une politique d'entretien (II) au sein de notre structure territoriale.

I) L'entretien des voiries : politique routière et dégradations.

Ce chapitre va développer la définition d'une politique routière (A) puis en second lieu les différents types de dégradations des chaussées (B).

A) La politique routière, point de départ d'une gestion maîtrisée de l'entretien de la voirie.

L'objectif de la politique routière est de donner une gestion raisonnée et optimale d'un patrimoine routier. La première étape de la mise en place de cette démarche est la hiérarchisation du réseau communal : c'est à dire il convient de diviser notre réseau de 70

km de voirie en différentes catégories suivant le trafic (notamment celui des poids lourds), leur importance économique (zone commerciale, zone industrielle), social et politique.

La seconde étape consiste à définir les objectifs de niveaux de service, de qualité d'entretien qui seront bien évidemment variable, différent en fonction de la catégorie de la route. La qualité d'entretien concerne la chaussée, les dépendances, la signalisation et les équipements mais aussi le traitement des chaussées en période hivernale.

La troisième étape est d'établir des programmes pluriannuels d'entretien stratégiquement élaborés en fonction de la hiérarchisation du réseau et des niveaux de service établis.

Enfin la dernière étape est le suivi et l'évaluation des résultats obtenus.

B) Les défauts de voirie, une multitude de raisons et de dégradations possibles.

Une route régulièrement entretenue dure longtemps, en revanche le manque d'entretien entraîne une dégradation rapide de la voirie en fonction du trafic, du temps et du climat. D'autres dégradations peuvent apparaître en raison de malfaçons lors de la construction ou de l'entretien mais aussi à cause d'accidents ou d'incidents.

Les dégradations des chaussées sont de deux types : celles qui concernent les assises de chaussées et celles qui concernent les dégradations des couches de roulement.

Les déformations de chaussées sont soit dues à un sous-dimensionnement de l'assise, de la structure de la voie (l'orniérage, l'affaissement de rive, le flashe) ou soit dues au remontée en surface d'une fissure, d'un retrait thermique, d'un joint de l'assise (la fissuration transversale, la fissuration longitudinale, le faïençage).

Il existe aussi les dégradations spécifiques au couche de roulement : le glaçage, l'ornière, le départ de matériaux (pelade, nids de poule) pour les enrobés et le ressuage, le peignage, le planage, la pelade pour les ESU (Enrobés Spécifiques d'Usure).

À la base de toute stratégie d'entretien figure généralement un relevé des dégradations de surface et une interprétation associée. C'est pourquoi la diagnostique, l'auscultation de nos voiries est une phase importante de la mise en place des politiques routières et permet l'élaboration d'un plan pluriannuel d'entretien de la voirie communale.

II) Mise en place d'une politique d'entretien de la voirie communale.

Ce chapitre traitera dans un premier temps de l'élaboration de la politique via le diagnostique des chaussées (A) et dans un second temps du plan pluriannuel d'entretien de la voirie (B).

A) La politique d'entretien et le diagnostique des chaussées.

Un comité de pilotage sera défini (Adjoint Travaux et Service Voirie) afin de faire valider en conseil municipal la hiérarchisation du réseau en 3 catégories : catégorie 1, les VC de liaisons intercommunales et voies principales, catégorie 2 les VC de dessertes d'habitations, catégorie 3 les autres VC et places. Ce comité proposera également le niveaux de service, la qualité d'entretien minimum à atteindre pour chaque catégorie de voie communale.

Afin d'avoir un relevé le plus complet possible de nos 70 km de voirie communale, il est important de réaliser une campagne d'auscultation de chaussée. Cette campagne peut être réalisée pour les voies les plus importantes par un prestataire privé que l'on aura désigné à la suite d'un marché public (se rapprocher du Service des Marchés pour définir les cahiers des Clauses). Pour les autres routes, des agents du service voirie seront formés afin de pouvoir évaluer visuellement les différentes dégradations des chaussées.

Une fois ces étapes réalisées, il sera possible d'établir le programme pluriannuel d'entretien des voiries communales. En effet, par exemple une route faiblement abîmée de catégorie 1 sera peut être prioritaire par rapport à une voie moyennement abîmée de catégorie 3.

B) Le programme pluriannuel d'entretien de la voirie communale.

Il conviendra bien évidemment de se rapprocher du service informatique afin d'intégrer toutes nos données précédemment citées dans le SIG (Système d'Information Géographique) qui sera à terme un formidable outil d'aide à la décision.

Aussi, il y a un facteur à ne pas négliger avant de définir nos programmes de travaux, ce sont les interventions prévues des concessionnaires : électricité, gaz, eau, assainissement... Il convient d'obtenir leurs programmes de travaux pluriannuels avant d'engager des travaux d'entretien sur nos voiries.

Un comité technique sera chargé de définir en fonction des catégories de voiries communales, du diagnostic des dégradations des chaussées, des travaux des concessionnaires, un programme pluriannuel sur minimum 3 années de l'entretien des voies communales tout en respectant le budget affecté par la commission délibérante.

Pour conclure, l'expérience montre que les coûts de remise en état « curatifs » sont 5 à 10 fois plus coûteux qu'une maintenance « préventive », que l'entretien. De plus, la responsabilité de la commune peut être engagée en cas de défaut d'entretien des voies communales. C'est pourquoi il est très important de définir un plan pluriannuel d'entretien et d'y allouer une partie du budget correspondante afin de préserver, de garantir un bon état de notre réseau de voirie communale.