

Retranscription à l'identique de la copie remise par la/le candidat·e

MEILLEURE COPIE

Examen professionnel de promotion interne 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 Avril 2017

RAPPORT TECHNIQUE à l'attention de Monsieur le directeur des services techniques.

objet : L'entretien des voiries communales.

références : - article L 141-8 du code de la Voirie routière
- article L 221-2 du code des Communes.

La France, compte plus de 500 000 kilomètres de voies urbaines. Chaque citoyen se doit de pouvoir se déplacer où bon lui semble dans les meilleures conditions possibles et théoriquement au même niveau de confort sur l'ensemble des voies reconnues comme telles.

La ville se doit de répondre à l'ensemble de la population.

L'entretien des voies de circulation se dégradant sur le réseau devient problématique et un plan d'action doit être mené.

Afin de mettre en lumière la problématique de l'entretien routier de la ville, le présent rapport abordera dans une première partie les tenants et aboutissants (I) de l'entretien puis dans un deuxième temps, des solutions seront posées (II).

I Comprendre et poser

L'entretien routier est un poste important que l'on ne doit pas négliger. Mais qu'est-ce que l'entretien ? Comment déceler les défauts ?

A – Ce qui incombe aux communes

1) Définition

L'entretien consiste à maintenir la portance des véhicules sur la voie afin que cette dernière soit sûre et confortable pour l'usager. Afin d'éviter de rentrer en mode curatif, le choix de la gestion préventif est essentiel.

2) La loi.

Celon l'article du code de la Voirie (L 141-8), le maire est dans l'obligation de procéder à l'entretien convenable de ces voies communales.

Il se doit de maintenir en ordre la qualité de la chaussée ont thème de rugosité, ou d'imperméabilité ainsi que des dégradations en tout genres. Le maire engage sa responsabilité si un manquement était avéré en cas d'accident.

Afin de ne pas en arriver à des extrêmes (judiciaires et pénales), il faut connaître ce que l'on doit entretenir.

B – Les défauts de chaussée.

1) La typologie

Une multitude de déformations de chaussée existent. Dans un premier temps les défauts de surface qui au premier abord ne sont pas liés à la structure de la route. Le faïencage amené par une fatigue de la couche de roulement qui amène si il n'est pas suivi, à des arrachements de matériaux. Au même titre que les fissurations longitudinales ou transversale amenant par manque d'entretien à l'ouverture de ces dernières. Puis, ensuite, les défauts structuels comme les affaissements de chaussée ou rives ainsi que les orniérages à grand rayons.

2) Pourquoi des défauts ?

De nombreux facteurs rentrent en jeu. Principalement le trafic, il faut savoir qu'un essieu de poids-lourd de 13 tonnes correspond au passage d'un million de véhicules légers entraînant suite aux frottements à l'usure de la couche de roulement. De plus le climat a un impact non négligeable, la pluie, le soleil et les variations de températures accélèrent le vieillissement. Mais aussi, certaines malfaçons entraînant un vieillissement précausse. Sans oublier de potentiels accident sur le domaine public qui selon la gravité des faits incombe sur l'état général.

La distinction des défauts n'est rien si un plan n'est pas créé.

II La mise en place d'un plan d'action.

Il est nécessaire d'agir avant de guérir principe fondamental concernant l'entretien routier.

A – La création d'un macro-planning

1) Patrimoine et expertises

Un plan pluriannuel ne peut être créé si la connaissance précise de son patrimoine n'est pas établi. Il faut dans un premier temps recenser l'ensemble des défauts à l'aide carnets de patrouille qui seront munis de feuillets identifiants les typologies relevées. D'autres moyens existent pour identifier les désordres, les mesures de déflexion permettent d'analyser les structures, de plus, des essais de glissance peuvent être effectuées. Sans oublier et non des moins importantes les analyse de chaussées par sondage. Des carottage sur l'ensemble du réseau répondront aux nouvelle exigences concernant les Amiantes et HAP.

2 – Classification et niveau de pratique

Après les résultats obtenus (tests A-HAP et autres analyses) une classification des voies s'impose. Une hiérarchisation est faite par catégorie. Afin d'établir pour chacunes de ces catégories un niveau de pratique qu'il faudra respecter (produits appliquer, temps entre 2 entretiens...)

Cette hiérarchisation est liée au trafic et types de véhicules empruntant ces dites voies.

3 – La budgétisation

Un plan pluriannuel permet à l'ensemble de la population ainsi qu'aux élus de connaître l'ensemble des dépenses prévues ainsi expliciter aux membre du conseil que le préventif en entretien routier coûte 5 à 10 fois mois cher que de devoir faire du curatif.

Pour qu'un plan d'action se déroule correctement, une exécution coérente est primordiale.

B – L'exécution du plan pluriannuel

Différents acteur sont nécessaires à la réussite d'un tel plan.

1 – Les Travaux Régie

Une utilisation de la régie communale est un atout. Les travaux d'entretien de régie nécessitent néanmoins des connaissances solides. Un plan de formation sera à envisager pour l'ensemble des acteur du plan. Ces formations entrent aux niveau du PA, de nombreuses formation sont délivrées par le CNFPT.

2 – Les Travaux entreprises

De nombreux marchés devront être entrepris pour la réalisation de ce plan. Des marchés à lots ou la création d'un accord cadre à marchés subséquent rempliront les besoins. Des clauses dans les CCTP peuvent maintenant être ajoutées concernant le code de l'environnement et de l'aide social.

3 – Évaluation

Une constante évaluation du procésus est nécessaire. À la demande du maire, des audits pourront être engagés auprès des différents services afin d'être sûr que la démarche entreprise ainsi que les procédures soient respectées. Des indicateur peuvent ressortir afin de s'améliorer.

Un plan d'attaque bien posé permet bien souvent d'éviter de perdre la bataille. Pour Émile Victor disait : « Se dire que l'on va faire ce que l'on peut n'est pas suffisant, il faut se dire que l'on va faire ce qu'il faut faire ».