

GUIDE METHODOLOGIQUE DU RESEAU COMMUNAL

Définition d'une politique routière

Il s'agit d'une gestion raisonnée et optimale d'un patrimoine routier; d'une projection à court, moyen et long terme de son exploitation, de son entretien et de sa modernisation.

Détails de la démarche

1. Acquérir une bonne connaissance du réseau : descriptif technique et évaluation de son état et hiérarchisation par exemple en quatre catégories selon les critères suivants :
 - catégorie 1 : VC de liaisons intercommunales et voies principales,
 - catégorie 2 : VC voies de dessertes habitations
 - catégorie 3 : VC centre bourg à caractère de rues et places
 - catégorie 4 : Chemins ruraux

Etablir une hiérarchisation de la voirie communale sur le plan technique à partir des critères liés aux besoins en entretien et à l'importance économique, social et politique des liaisons assurées par les routes avec ses équipements (trottoirs, réseaux, éclairage, signalisations verticales et horizontales etc.) et suivant l'état de la chaussée au jour du recensement (nature et état couche de roulement et structure en rapport avec le trafic)

2. Définition d'objectifs : niveau de service, qualité d'entretien, ...
Quelle que soit la politique d'entretien adoptée, le niveau de service est variable avec le temps mais doit rester le plus homogène possible d'une route à l'autre de même catégorie pour l'utilisateur.
Il décroît avec l'augmentation des dégradations et s'améliore avec chaque remise en état.
La qualité d'entretien concerne la chaussée, les dépendances, la signalisation et les équipements mais aussi le traitement des chaussées en période hivernale etc.
La finalité de l'entretien est la sécurité de circulation, le confort de conduite, l'agrément des parcours et la conservation du patrimoine.
3. Une gestion programmée : stratégie d'entretien et programmes pluriannuels de modernisation avec enveloppe financière prévisionnelle.

Stratégie d'entretien : Déterminer l'ensemble des dispositions à prendre en type et fréquences de travaux pour atteindre un niveau de service.

Entretien courant des chaussées : Activités réalisées tout au long de l'année pour traiter des dégradations ponctuelles telles que les déformations, les fissures, les arrachements et les remontées de liant type ressuage.

Cet entretien courant peut-être subdivisé en deux catégories de travaux :

- l'entretien courant programmé donc organisé comme des travaux de reprofilage ou d'imperméabilisation localisée.
- l'entretien palliatif pour réparer des réparations quand elles présentent un danger pour l'utilisateur.

Entretien périodique des chaussées : Travaux programmés selon périodicité qui dépend de la constitution des couches de chaussée, du volume et type de trafic et du niveau de service.

Entretien d'urgence liée à la viabilité.

En service hivernal surtout mais aussi le dégagement des chaussées en cas d'obstacle ou d'ouvrages d'assainissement bouchés.

Autres activités d'entretien comme les accotements, les fossés, les plantations, la signalisation, les équipements de sécurité.

Il s'agit d'entretien systématique pour l'essentiel donc avec des fréquences prédéterminées ou si nécessité.

Déterminer une enveloppe financière prévisionnelle.

Sur la base des différents niveaux de priorité, le titulaire élaborera une enveloppe financière prévisionnelle en se fondant notamment sur des ratios pour des travaux similaires en distinguant le fonctionnement (entendu comme la totalité des actions qui permettent de garder la chaussée conforme à son utilité normale) de l'investissement (qui va au-delà de l'entretien par des actes de modification substantielle).

4. Un suivi et une évaluation des résultats obtenus.

Mettre en œuvre un outil simple de gestion permettant :

- de connaître l'utilisation des moyens disponibles (personnels, matériels, matériaux) ainsi que les coûts unitaires de certaines tâches spécifiques pour une meilleure productivité.
- un meilleur suivi d'exécution par des comptes-rendus de chantiers et de coordination.
- une meilleure appréhension des coûts unitaires d'entretien.

On imagine ainsi rapidement l'intérêt que pourrait avoir un Système d'Information Géographique.

En effet, cet outil informatique permettrait d'avoir une représentation graphique en temps réel de la voirie tant en ce qui concerne son état matériel (détérioration, empiètement...) qu'en ce qui concerne sa situation juridique.

Ainsi, le SIG apparaît alors comme un formidable outil d'aide à la décision pour la voirie puisqu'en recoupant la situation des voies et les autres données contenues dans le SIG (extension des zones urbaines, parcours de randonnée...), les améliorations et modifications à apporter au réseau viaire deviennent quasiment évidentes.

Bien entendu, on ne peut négliger que le coût financier de création mais aussi de gestion du SIG le tient hors de portée de la plupart des communes. Toutefois, avec l'intercommunalité et le transfert de la compétence voirie, la mise en place d'un SIG paraît alors bien moins utopique.

Qui se prête bien à une gestion communautaire des voiries communales.

1. Mise en commun des budgets : capacité d'engagement d'opérations plus importantes ; possibilité de commandes groupées moins onéreuses.
2. Homogénéisation de la qualité du réseau à un niveau plus global (approche territoriale).

Quel est l'intérêt d'une politique routière pour une gestion technique de son réseau.

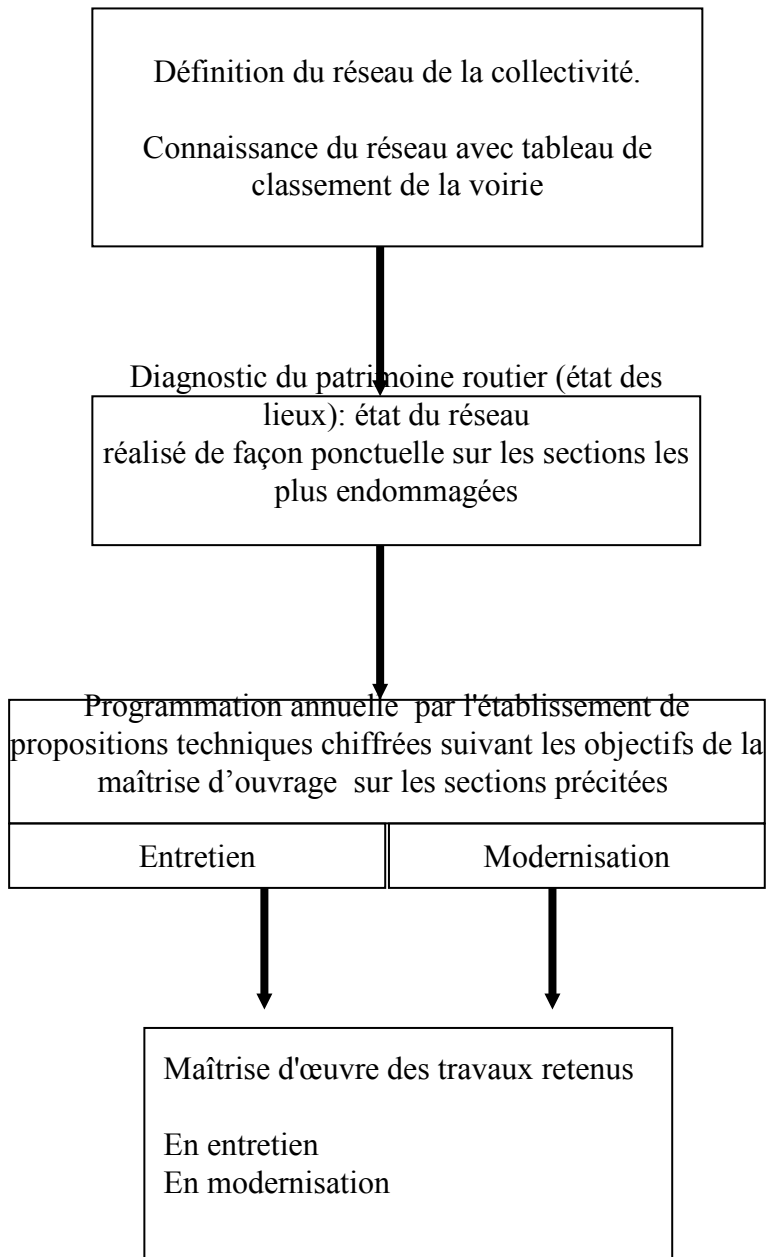
1. L'entretien préventif du réseau routier est moins coûteux que l'intervention curative et permet de conserver un meilleur niveau de service. Il permet l'étalement des dépenses dans le temps et facilite l'anticipation financière.
2. La hiérarchisation du réseau et la définition de niveaux de service par catégorie ouvre un débat et l'obtention d'un consensus sur des objectifs en faisant abstraction des intérêts localisés. L'exercice de programmation des opérations de modernisation peut se faire ensuite dans une plus grande transparence et une meilleure maîtrise des souhaits des différentes communes.
3. Les programmes de modernisation sont établis par rapport à des objectifs de niveau de service clairement affichés; atout de communication au niveau d'une intercommunalité.
4. Possibilité de faire naître des programmes spécifiques (sécurité,...)
5. L'existence d'une stratégie d'entretien programmé facilite le travail de gestion technique et l'élaboration des programmes annuels.
6. L'analyse de différentes stratégies permet de faire le choix optimal au regard des budgets disponibles et des objectifs visés.
7. L'affichage d'un programme pluriannuel satisfait plus d'usagers et d'élus que l'affichage du seul programme de l'année

Dans tous les cas, le service devra promouvoir à chaque fois que possible la définition d'une politique globale de gestion et d'entretien de la voirie selon des principes de développement durable en prenant également en compte les déplacements selon tous ses modes avec les questions d'accessibilité et la sécurité routière en cohérence avec les lieux tant au niveau de l'urbanisme, des transports que des équipements publics.

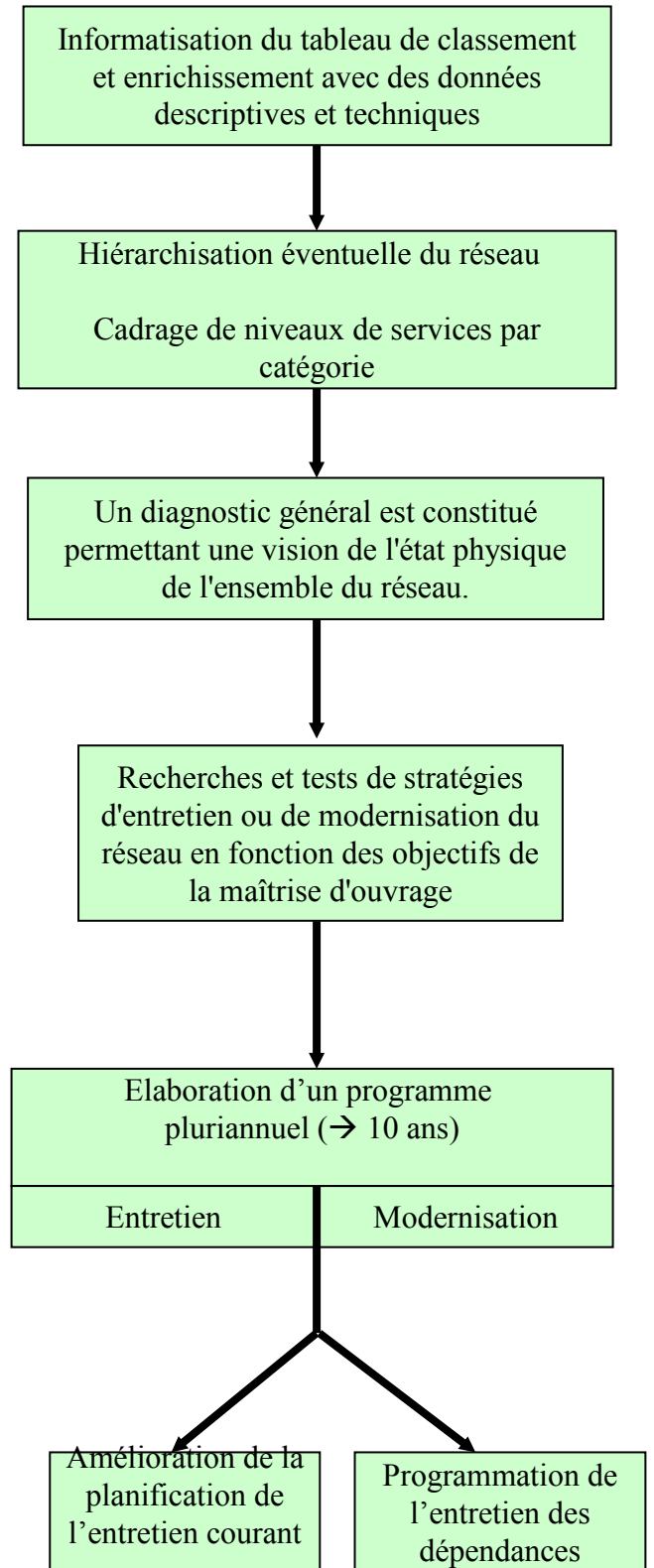
A titre d'exemple, le service peut suggérer le recours à des matériaux recyclés ou retraités en place, une politique d'effacement d'obstacles latéraux, une politique de fauchage et de débroussaillage respectueuse de l'environnement, une mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Le contenu de la démarche

Gestion du réseau routier avec une perspective à court terme



Gestion du réseau avec une mise en place d'une véritable politique routière avec une gestion à court, moyen et long terme



Mars 2012

Il est important que le maître d'ouvrage définisse les objectifs poursuivis :

- S'agit-il de mettre en place une politique routière complète (réseau hiérarchisé, niveaux de service en entretien et en modernisation, gestion du patrimoine chaussées, des dépendances, optimisation de l'intervention des services en régie; ...) ?

- S'agit-il uniquement de disposer d'une gestion programmée de l'entretien chaussées ?