

Entretien et sécurité

L'entretien des routes

Comment ça marche ?

Moins spectaculaire que la construction d'un ouvrage d'art ou la réalisation d'un contournement urbain ou d'un nouveau rond-point, l'entretien des chaussées est indispensable au maintien en bon état du réseau routier. Le Conseil Départemental y consacre chaque année environ 10 M€.

Cet entretien est de deux types, courant ou programmé.

L'entretien courant :

Il se réalise en régie avec les moyens techniques des Unités d'Aménagement, fauchage, petit élagage, bouchage des « nids de poule », entretien des petits ouvrages d'art ou en chantier dit mixte avec les moyens du Parc Départemental, gros élagage, nacelle, point à temps, curage de fossés ou par les équipes du Parc Départemental seul, marquage au sol, glissières, pontage de fissures...

L'entretien programmé :

Les objectifs de la politique d'entretien du Département, poursuivis en 2020, sont :

- › Le maintien et la sauvegarde, grâce à un entretien préventif du Conseil départemental,
- › la programmation, par itinéraires, des renouvellements des couches de surface,

Cette politique d'entretien du réseau routier est fondée sur :

1-Une hiérarchisation du réseau routier répartie en trois classes de Routes départementales :

- › Réseau structurant:693 km
- › Réseau prioritaire:720 km
- › Réseau ordinaire:3.576 km

2-L'utilisation de trois techniques routières différentes pour la mise en œuvre des couches de roulement :

Les Enrobés Bitumineux ou béton bitumineux :

Ces enrobés sont appliqués soit à chaud (environ 150°C) ou tiède (pose à 110°C)

Pour des raisons environnementales, la technique d'enrobé à chaud cède aujourd'hui le pas à la technique tiède moins énergivore. En 2012, une Convention d'Engagement Volontaire (CEV) a été signée à ce sujet entre le Département et les représentants des professions des travaux publics. Si le revêtement est très dégradé, il peut être « raboté » avant la pose d'un nouvel enrobé (on parle de rechargement). Autre alternative encouragée par la CEV, la réutilisation sur place du bitume raboté auquel est rajouté un produit liant. C'est le retraitement en place. La pose des enrobés est réservée aux axes principaux avec un trafic poids lourds important. L'épaisseur moyenne d'un enrobé est de l'ordre de 6 cm. En 2020 ils seront mis en œuvre sur 19 km (133 000m²), pour un montant de 3,7 M€, soit environ 50 % du montant financier total du programme.

Les Matériaux Bitumineux Coulés à Froid (coulis) :

Il s'agit d'un bicouche mettant en œuvre principalement deux granulométries différentes 0/4 et 0/8, employé sur des chaussées structurées. L'épaisseur de ce type de revêtement est de l'ordre d'1,2 cm. En 2020 ils seront mis en œuvre sur 65 km (395 000 m²), pour un montant de 2 M€, soit environ 30 % du montant financier total du programme.

Les Enduits Superficiels d'Usure :

Il s'agit d'un bicouche mettant également en œuvre deux granulométries différentes principalement 4/6 et 6/10. Il s'agit d'un revêtement d'une épaisseur d'environ 2 cm privilégié sur des chaussées souples. En 2020 ils seront mis en œuvre sur 46 km (230 000 m²) pour un montant de 1,4 M€ soit environ 20 % du montant financier total du programme.

La sécurité :

Chaque chantier d'entretien, de réparations ponctuelles (les nids-de-poule) ou de fauchage et d'élagage fait l'objet d'une signalisation appropriée informant les usagers de la route. Il est important de respecter cette signalisation mise en place et de ne pas chercher à forcer le passage. Des comportements malheureusement inciviques voire irréfléchis peuvent mettre en danger la vie de ces agents ainsi que celle des usagers de la route.

La gestion raisonnée des dépendances vertes :

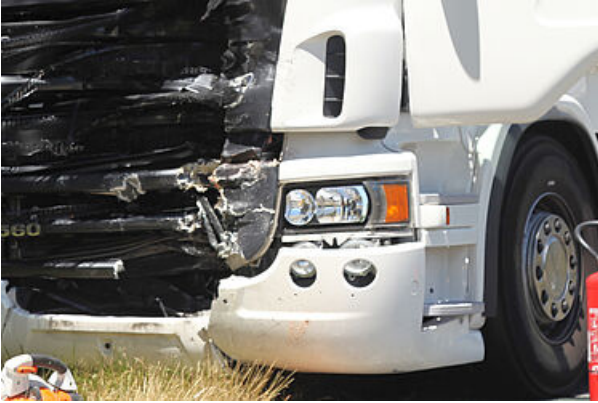
« Faucher autant que nécessaire et aussi peu que possible » c'est le principe de la gestion raisonnée de l'entretien des bas côtés et des haies au bord des routes départementales (les « dépendances vertes » dans le langage des techniciens). L'objectif est de rationaliser d'un point de vue opératoire, mais aussi économique, la gestion de ces dépendances tout en conjuguant sécurité, environnement et paysages

Deux orientations majeures : retarder au maximum la première intervention et augmenter progressivement la hauteur de coupe à 15cm

<https://www.dordogne.fr/a-votre-service/routes-et-mobilites/entretien-et-securite?>

L'objectif est en effet de concilier impératifs de sécurité et protection de la biodiversité. Ainsi les actions d'élagage, qui débutent en août, s'arrêtent-elles à la mi-mars, pour favoriser la nidification. De même, l'essentiel des actions de fauchage s'effectue seulement d'avril à juillet, lorsque la pousse est la plus importante.

Dans cette rubrique



Sécurité routière



Comptages routiers

Plan de P

