



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

Journée technique

Infrastructures routières : de l'évaluation
à la programmation des travaux

POLITIQUE D'ENTRETIEN DU RESEAU VIAIRE DE LA MEL

SOMMAIRE

- Prise en compte des usages dans la programmation d'entretien
- Hétérogénéité du réseau routier : une hiérarchisation nécessaire avant la redéfinition des niveaux de service
- Entretien du réseau Vs Evolution des usages
- Entretien du réseau Vs Intervention des gestionnaires de réseau

Prise en compte des usages dans la programmation d'entretien

Une base de données de 40 000 tronçons, inspectés tous les 3 à 5 ans environ

Un relevé de dégradations visuelles depuis la fin des années 1990 – (M6)

Fissures
Faïençage
Déformation
Nids de poule
Usure

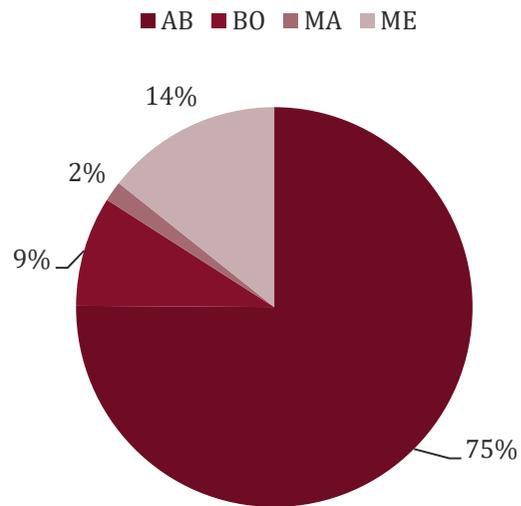
f(dégradations) =
classification en 4 états:
BO, AB, ME, MA

Un lien avec les coûts de remise en état

- Bon = 0 % du coût de construction
- Assez bon = 5 % du coût de construction
- Médiocre = 20 % du coût de construction
- Mauvais = 100 % du coût de construction

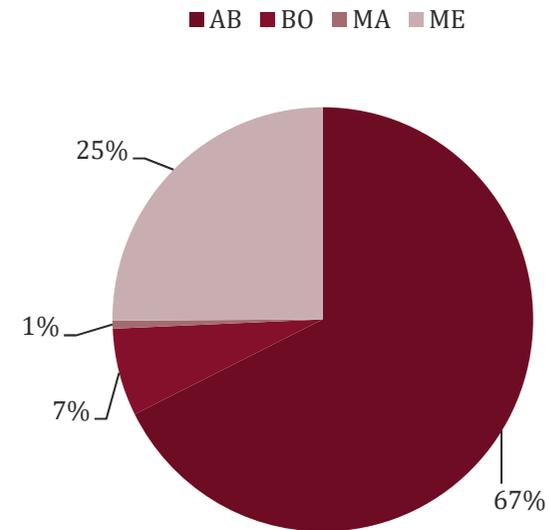
Prise en compte des usages dans la programmation d'entretien

Chaussées



Etat des chaussées

Trottoirs



Etat des trottoirs

Prise en compte des usages dans la programmation d'entretien

Utilisation de critères de centralité/d'usage associés aux critères « techniques » d'état :

- Chaussées :
 - trafic
 - agressivité PL
 - ligne de bus
- Trottoirs :
 - présence d'équipement public
 - arrêt de TC

HÉTÉROGÉNÉITÉ DU RÉSEAU

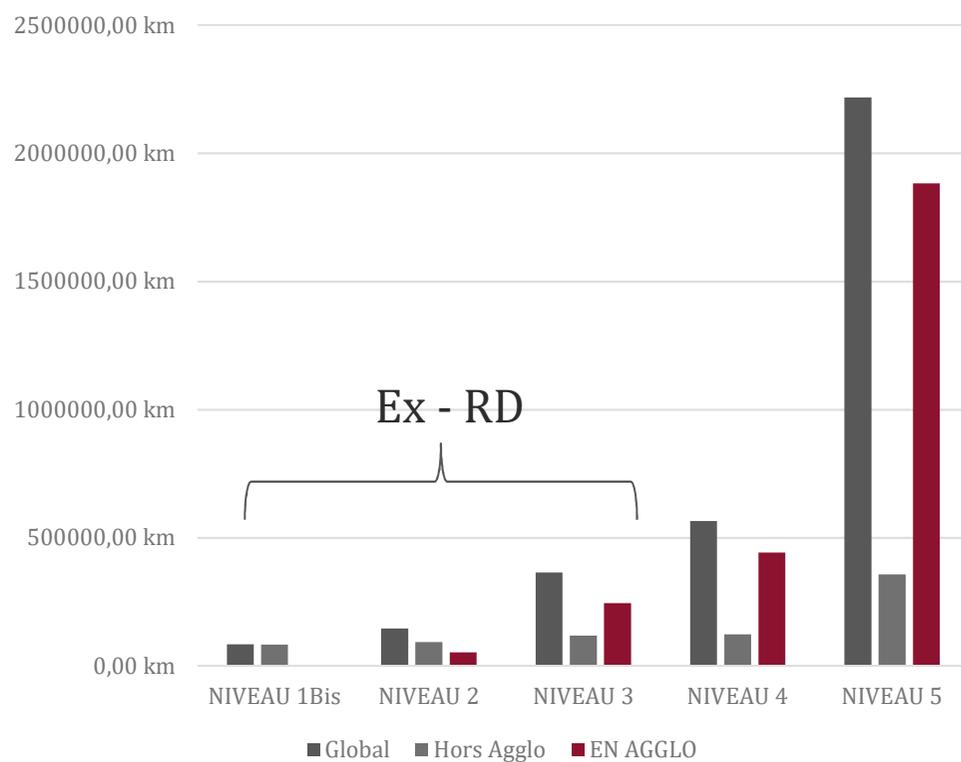
- 1^{er} janvier 2015 : transformation de la CUDL en MEL
 - 20 km de cheminements doux
 - 70 aires de stationnement
- 1^{er} janvier 2017 : Transfert des routes départementales
 - 800 km de routes
 - 350 ouvrages d'art
 - Et tous les accessoires : assainissement, portiques,...



HÉTÉROGÉNÉITÉ DU RÉSEAU

Redéfinition d'une hiérarchisation du réseau

Un réseau viaire très hétérogène (cf répartition selon classification du PDU)



HÉTÉROGÉNÉITÉ DU RÉSEAU

Redéfinition d'une hiérarchisation unifiée du réseau, basée sur la classification du PDU



HÉTÉROGÉNÉITÉ DU RÉSEAU

Des pratiques différentes à la MEL et au CD59

A la MEL :

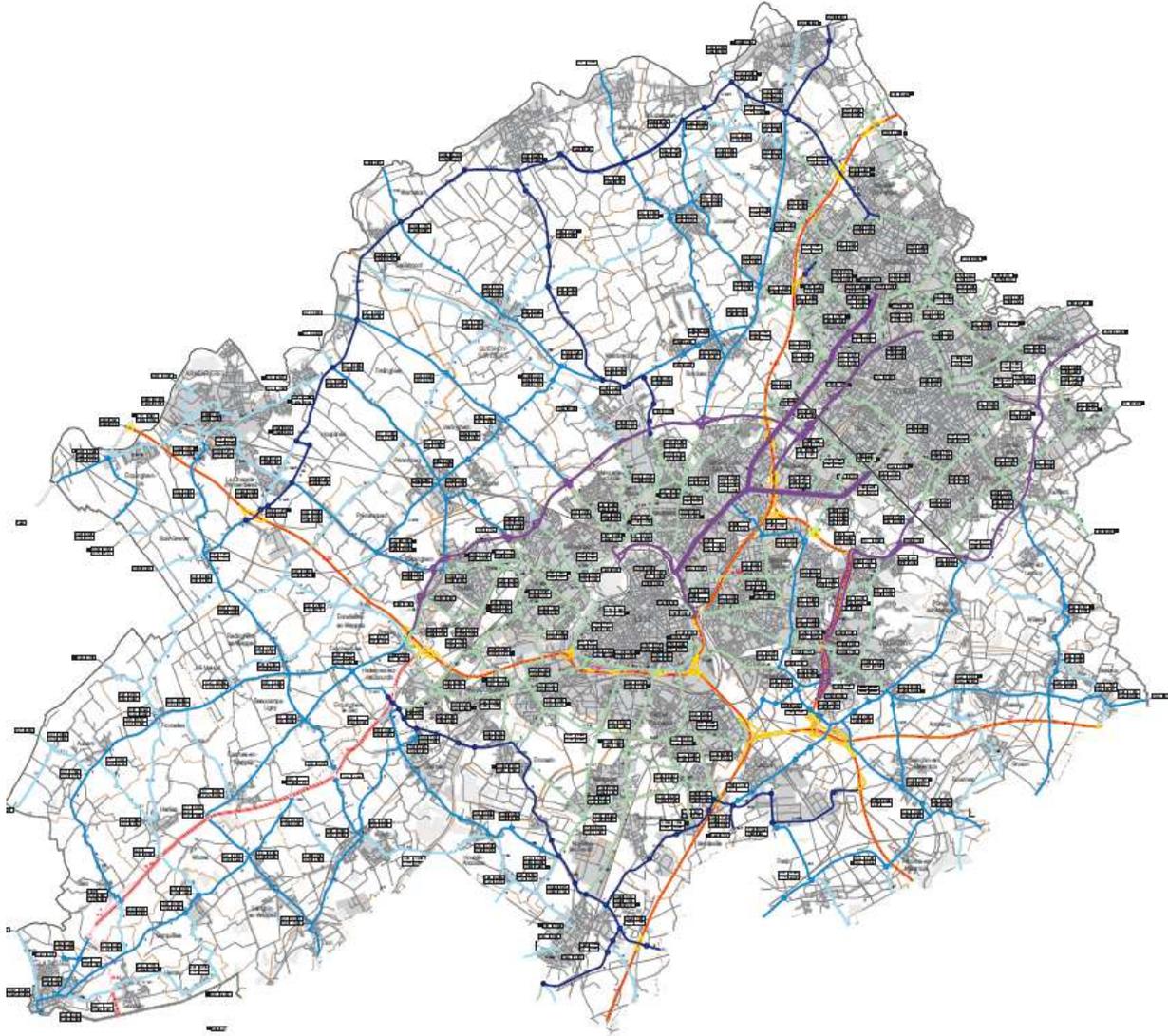
- Un réseau majoritairement urbain, avec peu d'axes structurants
- Des niveaux d'intervention identiques quelle que soit le niveau hiérarchique de la voie pour de nombreuses missions
- Une différenciation engagée pour le programme d'entretien

Au CD59 :

- Un réseau très hétérogène
- Une classification des voies selon le trafic poids lourd
- Des modes d'intervention formalisés selon le niveau hiérarchique des voies en matière de
 - Marquage
 - Patrouille
 - VH
- balayage

HÉTÉROGÉNÉITÉ DU RÉSEAU

Redéfinition des niveaux de service par la suite



- Mise en cohérence des niveaux d'intervention actuels avec la hiérarchie du réseau
- Interrogation sur l'application des niveaux de service aux voies métropolitaines « historiques », notamment en agglomération

ENTRETIEN DU RÉSEAU VS EVOLUTION DES USAGES

	Volet 1	Volet 2	Volet 3	Volet 4		Volet 5		Volet 6	
	Maintenir le patrimoine	Réaliser les grandes infrastructures	Assurer la qualité des lieux de centralité	4a – Mettre en œuvre	4b - Accompagner	Adapter l'espace public		Mettre en œuvre les itinéraires cyclables	
				les projets d'intérêt métropolitain et intercommunal		5a - Conformément aux politiques métropolitaines	5b - En accompagnement des projets des communes	6a – sur voies routières	6b- Véloroutes voies vertes
Périmètre	Opérations de maintenance lourde ou superficielle (voirie et OA)	.Voies nouvelles (LINO, contournements) .OA routiers .Opérations CPER (diffuseurs)	Opérations qualitatives d'intérêt métropolitain sur places majeures	Volet 4a : aménagements de voirie LIANES, voiries internes des zones économiques et d'habitat (<i>maîtrise d'ouvrage globale</i>) Volet 4b : accessibilité des projets de zones depuis de la voirie existante et accompagnement des projets intercommunaux (<i>maîtrise d'ouvrage voirie</i>)		Volet 5a : parcs au sol, accessibilité PMR, modes doux (itinéraires et OA), « micro-PDU », parcs stationnement, etc. Volet 5b : accompagnement des projets communaux		.Voies et pistes cyclables .Double-sens cyclables .Itinéraires VVV	
Logique de priorisation	Usage / Vétusté	Participation à l' accessibilité générale de la métropole	Centralité / rayonnement de la métropole	Intérêt du projet « fait générateur » des aménagements de voirie		Pertinence au regard des objectifs du PDU		Selon schémas d'itinéraires (métropole cyclable 2020)	
Volet 7 – Crédits transférés du CD59	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de grands projets infrastructures - Aménagement et requalification des voies - Maintenance de la voirie (en et hors agglomération, ainsi que l'amélioration locale de la sécurité) <ul style="list-style-type: none"> - Maintenance des ouvrages d'art - Les « deux roues » 								

ENTRETIEN DU RÉSEAU VS EVOLUTION DES USAGES

Un projet d'entretien d'une voie est souvent l'occasion :

- D'une mise aux normes : adoucissement de bordure,...
- D'une amélioration qualitative : boulevards du Pentagone à Lille
- De l'application, même partielle, des principes du PDU
 - mise en sécurité : coussins,...
 - partage de l'espace
- De l'extension du réseau cyclable

ENTRETIEN DU RÉSEAU VS INTERVENTION GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX

... ou l'esprit Shaddock...

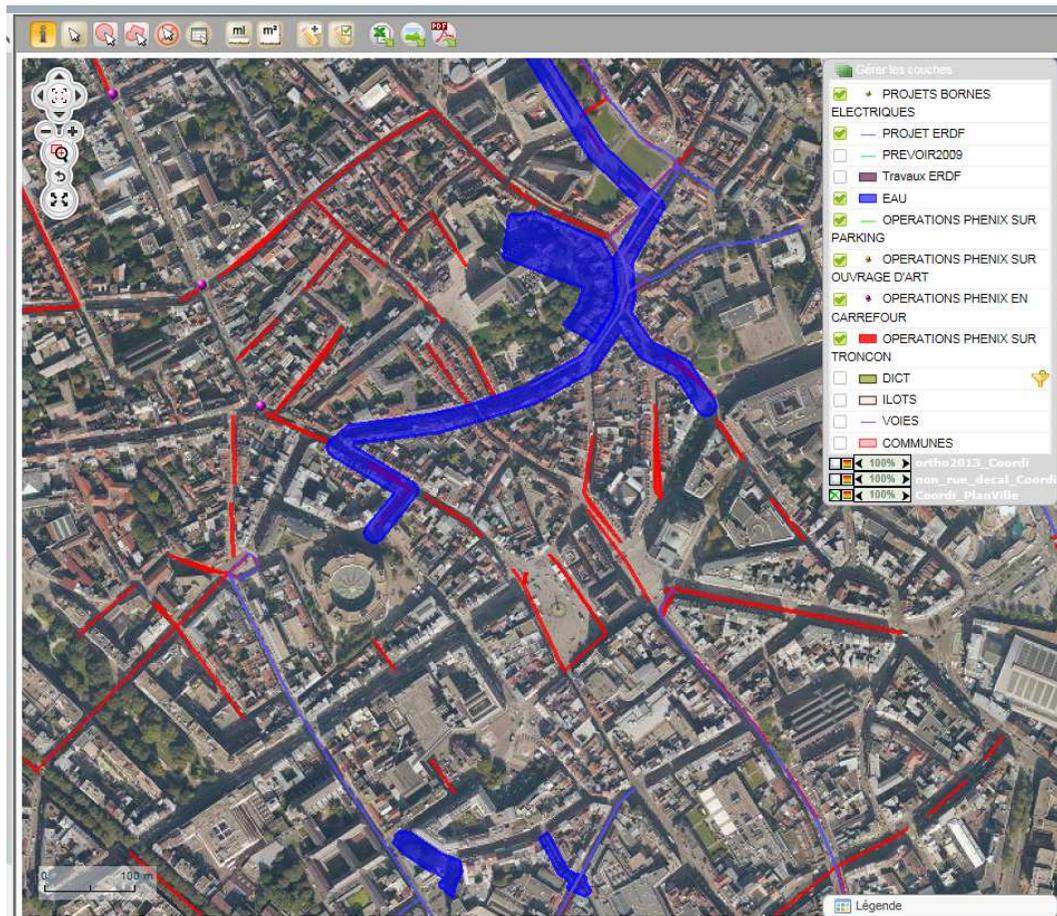
- 15 000 ouvertures par an sur la MEL
- Deux problématiques :
 - Coordination des programmes de travaux
 - Mauvaise qualité des réfections



ENTRETIEN DU RÉSEAU VS INTERVENTION GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX

Coordination des programmes de travaux

- Des difficultés :
 - Séparation pouvoir de police conservation du domaine et circulation
 - Manque de vision pluriannuelle de certains gestionnaires
- Des opportunités
 - Transfert des pouvoirs de police hors agglomération
 - Outil de coordination



ENTRETIEN DU RÉSEAU VS INTERVENTION GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX

Mauvais qualité des réfections

- Sur 100 points de contrôles réalisés en 2012 sur tranchées :
 - 53% : Non conformité des épaisseurs de matériaux
 - 45% : Défauts de prise de grave
 - 58% : Défauts de collage
 - 23% : Défauts de compacité des remblais
- 95% des tranchées contrôlées présentant des défauts

→ Une dégradation accélérée du patrimoine

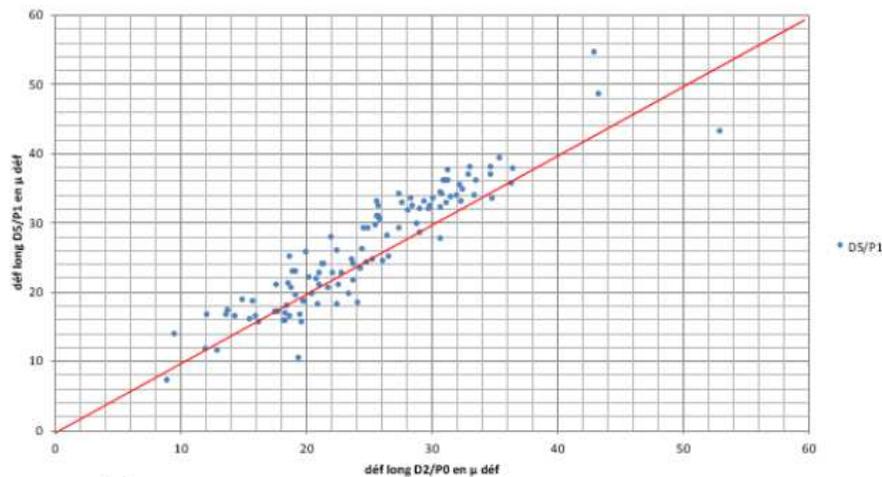
ENTRETIEN DU RÉSEAU VS INTERVENTION GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX

Mauvais qualité des réfections

- Des résultats intéressants : projet d'instrumentation de chaussée
 - Une tranchée bien faite n'est pas problématique pour la voirie
 - Il faut mettre l'accent sur les contrôles !

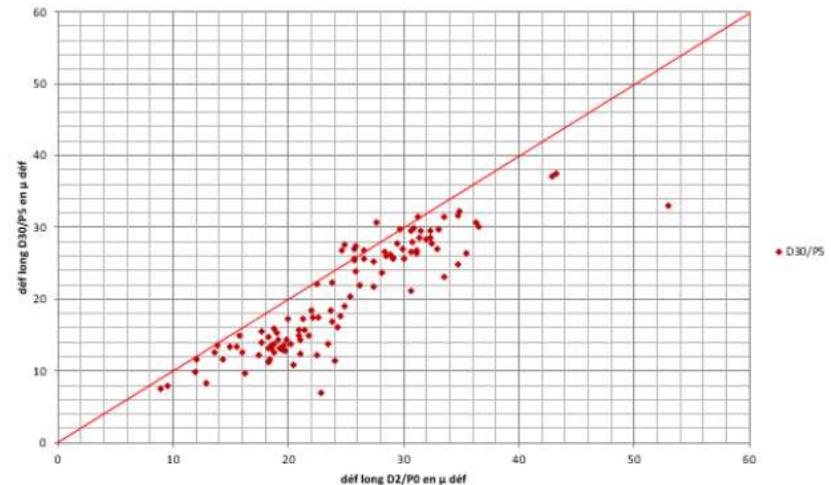
2-2-1. Comportement longitudinal

A. Interaction entre P0 (hors tranchée) et P1 (à 1 m de la tranchée)



- 108 événements

C. Interaction entre P0 (hors tranchée) et P5 (sur tranchée)



- 108 événements

CONCLUSION

Pour une politique durable d'entretien en milieu urbain...

Connaissance, notation, et définition niveaux de services, programmation de travaux mais aussi...

...Intégration et anticipation de l'évolution des usages

...Coordination des interventions de tiers

...Contrôle des interventions de tiers