

11. L'ENTRETIEN DES CHAUSSÉES

Etat des lieux

1 103 773 km

Longueur du réseau routier en France, 2018

12%

du linéaire du réseau départemental est en mauvais état

19%

du Réseau routier national non concédé est en mauvais état

+4 à +6%

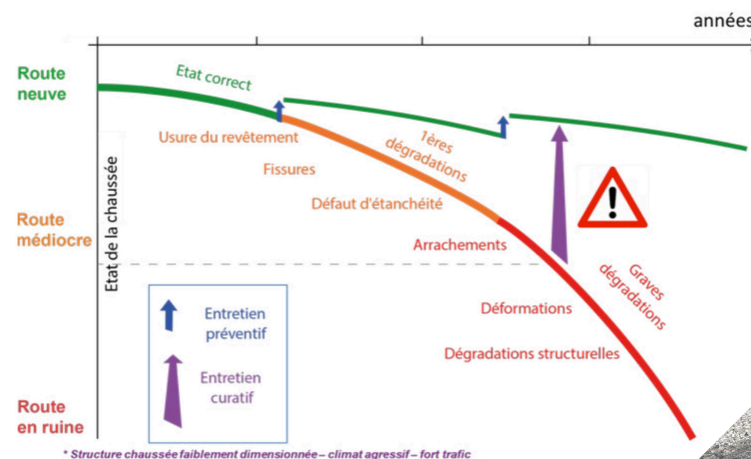
Emissions de GES supplémentaires des véhicules sur une route en très mauvais état

En savoir plus : MTE

L'entretien des chaussées est un poste de dépense important, mais aussi un moyen pour optimiser les coûts de gestion de l'infrastructure routière et pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES). Un véhicule qui circule sur une chaussée bien entretenue consomme moins d'énergie et émet moins de GES qu'un véhicule circulant sur une chaussée dégradée. Les entreprises de Travaux Publics œuvrent au quotidien pour garantir le bon état des chaussées.

Ce qu'il faut savoir sur l'entretien des chaussées

L'entretien d'une chaussée peut être plus ou moins lourd, en fonction du moment d'intervention. Il peut être réalisé avant que des défauts significatifs ne surviennent, lorsque des défauts graves sont déjà observés ou lorsqu'ils ont conduit à une détérioration sérieuse du corps de chaussée. Cet entretien dépend de la politique de gestion patrimoniale du gestionnaire de réseau.



En savoir plus : ONR



11. L'ENTRETIEN DES CHAUSSÉES

Les différentes typologies d'entretien

- L'**entretien préventif** est le plus économique s'il est pratiqué au bon moment.
- L'**entretien curatif** consiste à réparer la chaussée lorsque les dégradations, apparues par défaut d'entretien préventif ou du fait d'une autre cause, deviennent inacceptables soit pour des raisons de sécurité, économiques ou sociales.
- La **réhabilitation lourde** sort du domaine de l'entretien et notamment de l'entretien économique. Elle consiste à une remise en état profonde et durable de la voie. Elle est coûteuse et doit correspondre à des enjeux stratégiques forts.

La connaissance de l'état de la chaussée : un préalable à toute opération

Il s'agit d'un outil de planification pour la gestion du réseau. Il est souhaitable de disposer en permanence d'une bonne connaissance de l'état du réseau afin de prioriser et de planifier les opérations d'entretien. L'état de la chaussée peut être évalué de différents points de vue : l'état de surface relatif au niveau de service offert par l'infrastructure et son état structurel relatif à la durée de vie résiduelle de celle-ci. Le niveau de service permet d'appréhender les notions de confort et de sécurité de l'usager alors que l'état structurel renseigne le gestionnaire sur le niveau d'endommagement du corps de la chaussée.

En savoir plus : IDRRIM

Comment les entreprises de Travaux Publics s'engagent ?

Elles mettent en œuvre leur savoir-faire afin de proposer des solutions adaptées à chaque contexte en fonction des niveaux d'endommagement de la chaussée.

Moyens
d'auscultation à faible
et grand rendement

Méthodes
de relevés
automatiques

Techniques
d'imperméabilisation et de
restauration de l'adhérence

Techniques de
bouchage de nids de poule
et déflachage localisé

Revêtements
superficiels

Enrobés à
l'émulsion

Enrobés à chaud avec ou
sans procédé d'abaissement
de température

Quel impact sur les émissions de GES ?

Selon plusieurs études menées à l'étranger, les émissions de GES d'un poids lourds (PL) sur une route en très mauvais état sont 4% à 6% supérieures à celle d'un PL circulant sur une route en bon état. L'écart peut atteindre 12% pour les véhicules légers circulant à vitesse plus élevée. L'état de la chaussée est caractérisé dans ces études par l'indice international IRI (International Roughness Index).

En savoir plus : Etude de l'Espagnol Route Association, TRB