

La gestion de la voirie communale et intercommunale

Gestion de la voirie - Les interventions les plus courantes

Nicolas DELECOURT, Secrétaire général du SPRIR Nord-Pas-de-Calais

Outre les travaux nécessaires et réguliers de **fauchage** des accotements et de **curage** des fossés dont nous avons vu le rôle quant aux effets de l'eau, nous nous intéresserons principalement dans cette séquence aux interventions liées à 4 désordres les plus fréquents des revêtements de chaussées :

- **l'usure** du revêtement
- l'apparition de **fissures**
- l'apparition d'un **faïençage**
- l'apparition de **nids de poule**

Rappelons-nous que le rôle du revêtement est de garantir une bonne **adhérence** et une parfaite **étanchéité**.

Or, **l'adhérence** du revêtement, facteur primordial de la sécurité des usagers, est assurée par la qualité et la régularité des granulats superficiels.

A l'usage, ceux-ci sont polis ou arrachés par les pneumatiques des véhicules circulants. La chaussée perd progressivement de sa rugosité, ce qui entraîne un risque de perte **d'adhérence** des véhicules notamment sur chaussée humide.

En outre, le départ de granulats et le vieillissement du liant bitumineux peuvent être à l'origine d'une perte **d'étanchéité** de la chaussée.

Par ailleurs, la perte d'étanchéité peut aussi et surtout provenir de l'apparition de **fissures** transversales ou longitudinales sur la chaussée, ce qui est souvent un signe de faiblesse structurelle liée ou non à une augmentation de trafic.

En l'absence d'un entretien adapté ces fissures peuvent évoluer rapidement vers un **faïençage**.

Sans intervention, ce faïençage évolue vers le trop célèbre **nid de poule** ce qui conduit inexorablement à une fragilisation accélérée de la structure de la chaussée.

Pour éviter cette véritable «spirale infernale», une bonne programmation permet des interventions précoces pour maintenir l'état de la chaussée. Ceci réduit considérablement les interventions ultérieures qui sont plus lourdes techniquement et financièrement.

Face à ces désordres, quels sont les techniques de base à mettre en œuvre ?

La technique la plus classique consiste à utiliser un « **point à temps** », aussi appelé PATA. C'est un engin équipé d'une cuve d'émulsion de bitume « la bouille », d'une réserve de graviers et d'une rampe d'aspersion. Il permet la réparation adaptée aux dégradations ponctuelles touchant aux couches de roulement des chaussées, en des points **localisés** telles que fissures ou faïençage localisés, arrachement ou nid de poule.

En ce qui concerne **les fissures**, il existe une autre technique d'entretien localisé : la technique du **pontage**. Elle consiste à boucher les fissures avec un mastic bitumineux afin de limiter la dégradation des bords de la fissure et de maintenir la chaussée imperméable.

Enfin, en ce qui concerne la restauration de l'adhérence sur une portion complète de chaussée, la solution la plus commune consiste à pratiquer l'imperméabilisation et le scellement de surface à partir de techniques à **l'émulsion de bitume et gravillonnage**.

Elle est également réalisée à l'aide d'un « point à temps automatique » (PATA), équipé d'une bouille ou d'une répandeuse pour des surfaces à traiter plus importantes.

Les avantages de ces systèmes de répandage sont tout d'abord techniques, de par la maîtrise des dosages en granulats et en liant. L'intérêt est aussi économique, de par le rendement élevé en linéaire de chaussées traitées.

Mais attention, cette technique n'est pas recommandée si la structure de la route est fragilisée, ce qui se traduit souvent par des déformations importantes - par exemple avec l'apparition de déformation en rives de chaussée.

Elle ne peut pas prétendre se substituer aux techniques très onéreuses de reconstruction des couches de structure lorsque celle-ci est nécessaire et de renouvellement de la couche de roulement si celle-ci est en béton bitumineux (2 à 4 cm d'épaisseur).

Ces techniques d'entretien courant ne doivent pas masquer le fait que c'est l'état de la chaussée et le trafic qui déterminent la technique adaptée et non le coût.