



## La gestion de la voirie communale et intercommunale

### Gestion de la voirie – Un patrimoine important à entretenir

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

Pour commencer, avez-vous une idée de la valeur de **reconstruction à neuf** de notre patrimoine commun français de routes et de rues estimé à plus **d'un million de kilomètres ?**

*(Quelques secondes de silence...)*

Elle est estimée à **2 000 milliards** d'euros !

Ce montant très important est comparable au PIB de la France ou encore équivalent à la dette française ...

Concrètement, en France, sans parler des autoroutes ni des ouvrages d'art, une route vaut entre **1 et 10 millions** d'euros du kilomètre, sachant que chaque commune française possède, en moyenne, un réseau d'environ 17 km.

Ce patrimoine, c'est le réseau des routes et des rues qui dessert votre commune, serpente dans vos campagne, irrigue votre territoire. **Premier réseau social**, ces routes et ces rues relient vos administrés, facilitent leur quotidien, favorisent les échanges économiques et culturels et permettent l'accès aux services.

C'est dire toute l'importance que revêt leur maintenance.

#### Combien ça coûte ?

La partie visible d'une route, c'est le « tapis » ou le **revêtement** qui fait quelques centimètres d'épaisseur.

En dessous, il y a la couche de forme, constituée de matériaux rocheux sur une épaisseur de plusieurs dizaines de centimètres voire jusqu'à un mètre. Il y a donc le « **tapis** » et la « **structure** ».

Le « tapis » assure **l'adhérence** et **l'imperméabilité** de la route.

Il est donc fondamental de l'entretenir et de le renouveler régulièrement ; en moyenne tous les 7 à 10 ans.

Son coût de construction à neuf est comparable au prix d'une moquette, de **15 à 45 euros** hors taxes le mètre carré.

La structure, c'est **dix fois plus** ; de l'ordre de **250 à 500 euros** hors taxes le mètre carré suyvant la charge et le trafic qu'on va lui demander de supporter.

Mais je vous rassure, après construction, la structure n'a aucune raison de se dégrader si **l'entretien du revêtement** et **le curage des fossés** sont assurés **régulièrement** et si le trafic poids lourd n'augmente pas significativement.

Nous allons passer en revue quelques exemples de techniques d'entretien du **revêtement**, de manière non exhaustive, en donnant un ordre de grandeur des coûts en 2015.

Nous parlerons des enduits superficiels d'usure (**ESU**), des matériaux bitumineux coulés à froid (**MBCF**), des bétons bitumineux à l'émulsion (**BBE**), des bétons bitumineux minces (**BBM** ou **BBTM**) et des bétons bitumineux semi-grenus (**BBSG**).

L'enduit superficiel d'usure appelé dans le jargon « **ESU** » est une couche de roulement de très faible épaisseur réalisée en place et constituée de couches de liant bitumineux et de granulats répandues successivement.

Le renforcement de l'ancienne couche de roulement par un enduit superficiel d'usure permet de retrouver l'étanchéité et l'adhérence d'une portion complète de la chaussée pour un coût modéré. La durée de vie espérée est de **10 ans**.

Les matériaux bitumineux coulés à froid appelé « **MBCF** » ou « **ECF** » comme « enrobé coulé à froid » sont constitués de granulats enrobés à l'émulsion de bitume et mis en œuvre par coulée en couche mince.

Les opérations de fabrication et de mise en œuvre sont réalisées in situ, par un matériel spécifique. Le matériau n'est pas stockable. Après mise en place, il peut généralement être livré à la circulation sans compactage préalable. Son coût est un peu supérieur à l'ESU. La durée de vie espérée est de **15 ans**.

Le béton bitumineux à l'émulsion dit « **BBE** » est fabriqué avec de l'émulsion de bitume. Il est utilisé hors agglomération sur des chaussées déformées, à trafic faible ou moyen.

Le béton bitumineux très mince dit « **BBTM** », d'épaisseur de couche de 2,5 cm est utilisé pour les couches de roulement, lorsque la chaussée existante est peu déformée et peu dégradée.

Il permet de réaliser une couche d'usure qui, après quelques années, pourra être rabotée et refaite. Il est aussi utilisé pour des points particuliers où une forte macro texture est recherchée.

Il permet également de réaliser des revêtements anti-bruit, équivalant, au niveau sonore, à une division du trafic par 3.

Les bétons bitumineux Minces dit « **BBM** », d'épaisseur moyenne de mise en œuvre de 3 à 4 centimètres, sont appliqués sur des chaussées peu dégradées et légèrement déformées. Ils peuvent être tièdes et contenir des enrobés recyclés.

Enfin, les bétons bitumineux semi-grenus dit « **BBSG** », d'épaisseur d'environ 6 cm, sont très utilisés en France pour les couches de roulement.

Ces techniques minces ont une durée de vie estimée entre **10 et 15 ans** (selon le trafic).

**Rappelons que c'est l'état de la chaussée existante et le trafic qui déterminent la technique adaptée et non le coût.**

L'ensemble des techniques présentées précédemment possèdent des limites d'emploi liées à la qualité du support et à la période de réalisation. Les entreprises de construction routière peuvent vous conseiller sur le bon produit, au bon endroit et au bon moment.

Merci de votre participation.