MINISTERE DE L´EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L´AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

DIRECTION DES ROUTES

Paris, le 6 Août 1986

Le Ministre à

- Messieurs les Commissaires de la République de Région - DRE
- Messieurs les Commissaires de la République de Département - DDE

Lettre Circulaire n° 86/66

OBJET :
Choix des techniques de construction, de renforcement et d´entretien des chaussées. Abrogation de la Circulaire n° 80-29 du 25 février 1980 relative aux économies d´énergie et aux restrictions d´emploi du bitume dans les travaux routiers.

Quelles que soient les circonstances économiques, l´objectif général des Maîtres d´ouvrage et de leurs Maîtres d´oeuvre doit rester celui de l´économie globale des projets.

Dans le domaine des chaussées, cet objectif a été poursuivi avec vigueur depuis une quinzaine d´années, tant en construction neuve qu´en renforcement et en entretien. Cette période a été fortement marquée par le développement :

- des techniques de couches de roulement minces, économes en granulats et en bitume,
- des assises traitées aux liants hydrauliques, qui constituent une originalité de la technique routière française,
- de l´utilisation des couches de forme épaisses, en matériaux de bonne qualité souvent traités à la chaux et (ou) au ciment.

Ces développements ont été plus marqués au cours de ces six dernières années, qui ont vu l´application de la circulaire du 25 février 1980 citée en objet.

Cette dernière circulaire, rédigée dans un contexte de hausses importantes du prix des produits pétroliers et de risque de pénurie de bitume, avait pour objet essentiel de réduire le coût des projets et la consommation de produits pétroliers.

Cependant :

- les conditions du marché des produits pétroliers ont évolué depuis la fin des années 1970 et il est permis aujourd´hui de considérer que le risque de pénurie de bitume est écarté à moyen terme ;
- il est apparu à l´expérience, que certaines dispositions de la circulaire de 1980 ne contribuent pas toujours à l´optimisation des coûts d´entretien, d´exploitation et d´usage.

Ces observations motivent **l´abrogation de la circulaire du 25 février 1980.**

Les choix stratégiques et techniques à effectuer dans le domaine des structures et des matériaux de chaussées devront intégrer les préoccupations suivantes :

- **l´utilisation optimale des produits d´origine pétrolière** reste une nécessité ;
- un axe fort de la politique routière vise à la **réutilisation optimale des sous-produits** industriels (et notamment les laitiers de hauts-fourneaux, et les cendres volantes de centrales thermiques) contribuant ainsi à l´équilibre économique du pays et au respect de l´environnement, ainsi qu´à la réutilisation aussi complète que possible des produits extraits des carrières ;
- la bonne gestion de **l´équilibre dans l´utilisation des techniques** de chaussées faisant appel aux liants hydrauliques et hydrocarbonés suppose :
  . de rechercher pour chaque technique, de la plus rigide à la plus souple, son créneau préférentiel, tout en veillant à **garder la palette** la plus large possible de techniques ; les cas pour lesquels les circonstances empêchent la réalisation de cet objectif pourront faire l´objet d´une circulaire spécifique ;
  . d´autoriser cependant des **ajustements liés à l´évolution de la conjoncture** économique dans le but de réaliser, avec des délais de réponse aussi brefs que possible, la meilleure adéquation prix/qualité, le niveau de qualité devant rester élevé. Le recours à cette possibilité ne devra pas conduire pour autant à des ruptures brutales avec les pratiques en cours de façon à ne pas perturber gravement la structure du tissu industriel**. Si les circonstances l´exigent, des instructions à caractère conjoncturel pourront être envoyées aux Commissaires de la République, Directions Départementales de l´Equipement.**

En effet, il apparaît que les ingénieurs routiers disposent aujourd´hui d´une **large gamme de techniques entre lesquelles la concurrence doit librement jouer,** leurs choix devant s´effectuer dans le cadre de **stratégies d´investissement d´entretien et d´exploitation** clairement définies et adaptées au contexte propre à chaque Maître d´ouvrage.

Pour ce qui concerne le Réseau Routier National, les Directives et les règles de dimensionnement en vigueur, conduisent à concevoir lors de l´investissement, des structures suffisamment dimensionnées pour permettre un entretien réduit à

caractère préventif (ne nécessitant donc pas d´interventions lourdes ou fréquentes au titre de l´entretien), et ceci quelles que soient les techniques utilisées.

En zone urbaine ou péri-urbaine, pour les chaussées à fort trafic, les difficultés liées aux travaux d´entretien sous circulation conduisent à concevoir des structures dont l´entretien ultérieur sera aussi faible que possible.

Pour faciliter la mise en oeuvre pratique de cette politique en s´appuyant sur l´expérience de l´ensemble des maîtres d´oeuvre, je demande au SETRA, avec l´appui du LCPC, de préparer un ensemble de documents modulaires portant **recommandations pour le choix des techniques de chaussées.** Ces documents s´appliqueront à définir les critères utilisables pour la sélection de la technique de chaussée adaptée au problème à résoudre, et seront applicables au Réseau Routier National. Ils intègreront des considérations relatives au niveau de service à offrir aux usagers et contiendront également des indications pour la transposition à d´autres maîtrises d´ouvrage.

Je renouvelle mes instructions pour qu´un effort particulier soit fait pour améliorer la conception des projets et la qualité des travaux, en particulier pour les chaussées neuves, dont on constate paradoxalement que les besoins d´entretien sont significativement plus importants que ceux des chaussées renforcées.

Je demande donc qu´en travaux neufs, on veille particulièrement à la **qualité et au compactage des couches de forme,** ainsi qu´au **respect absolu des épaisseurs** des couches, résultant du dimensionnement. S´il apparaît au moment de la réalisation des travaux sur chaussée, que les crédits disponibles ne permettent pas ce respect absolu, une **demande de réévaluation** devra m´être adressée et sera étudiée dans les meilleurs délais avec le souci permanent de réaliser des ouvrages de qualité.

La **qualité du collage des couches,** notamment entre assises et couche de roulement, est également un objectif vital pour la durabilité des structures.

Je demande que chacun agisse pour que le processus de programmation et de préparation des chantiers conduise à éviter au maximum l´exécution de travaux en arrière-saison, afin d´éliminer les défauts de durabilité qui ont été trop souvent constatés, et qui en sont la conséquence directe.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur des Routes

Jean BERTHIER

Ressaisie DTRF