

L'évolution des techniques de revêtements

L'usage de l'une ou l'autre de ces techniques dépend de la qualité des routes traitées : les enrobés sont plutôt utilisés sur [les réseaux structurants n°1 et 2 \(renvoi sur page réseau routier\)](#), les plus circulés ; les enduits superficiels sont davantage utilisés sur [les réseaux de développement locaux n°1 et 2 \(renvoi sur page réseau routier\)](#), sauf études particulières. Ces techniques réduisent également les coûts d'entretien des chaussées.

Le Traitement En Place



La technique du traitement en place aux liants hydrauliques permet de réutiliser les matériaux du site et évite ainsi de nombreuses rotations de camions pour l'acheminement des matériaux.

Les Enrobés



Diverses méthodes existent pour la réfection d'une chaussée : enrobé à chaud, enrobé tiède ou enrobé à froid. Leur finalité est de diminuer la gêne occasionnée aux usagers de la route, grâce à des techniques de mise en œuvre plus rapide, pour la même durée de vie des chaussées et la même performance.

Les enrobés coulés à chaud sont traditionnellement utilisés pour la réfection des routes. Énergivores, ces techniques ont aujourd'hui des alternatives : les enrobés tièdes, qui réduisent de 25% la consommation de carburant pour leur fabrication, et les enrobés à froid (50% d'économie).

Remplaçant progressivement les enrobés à chaud depuis 2010, les bétons bitumeux tièdes sont aujourd'hui majoritairement utilisés lors des chantiers de réfection ; ils offrent aussi un confort de travail plus supportable pour les équipes de mise en œuvre. Les produits froids sont également utilisés sur les chantiers de reprofilage.

Les enduits



L'ennemi de la route est l'eau qui pénètre à l'intérieur de la chaussée et l'affaiblit, notamment en période hivernale lorsqu'elle gèle et précipite sa dégradation. L'utilisation d'enduit (voile de liant et de gravillons fins) sur la chaussée l'étanchéifie et la protège. Cette technique réduit le recours au bitume et espace les périodes de réfection. Elle garantit le périmètre des chaussées et redonne une adhérence de surface gage de sécurité. Cependant elle ne corrige pas les déformations de la chaussée.

Les fraisats



Ils sont le résultat du rabotage du revêtement des chaussées usagées. Recyclés et réutilisés sur d'autres chantiers, ils permettent de réduire la consommation de liant (bitume), déjà présent dans ces matériaux, ainsi que l'apport de granulats des carrières exploitées. Selon les chantiers, le réemploi des fraisats peut atteindre 25 à 30%.