

Introduction de la journée COTITA par Frédéric ALPHAND sur la valorisation des matériaux alternatifs en techniques routières

Frédéric ALPHAND du Conseil Départemental des Yvelines et coprésident de la conférence technique interdépartementale sur les transports et l'aménagement (COTITA), a rappelé que les COTITA font partie du dispositif de coopération entre État (Réseau Scientifique et Technique (RST) du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie) et les collectivités locales mis en place au moment de la décentralisation de 2006.

Ce dispositif comprend au niveau central le CoMOAR (Comité des Maîtres d'Ouvrages Routiers) qui avait pour vocation de cadrer la commande vis-à-vis des services techniques centraux tels que le SETRA et le CERTU (devenus la Direction Technique Infrastructures de Transports et Matériaux et la Direction Technique Territoires et Villes depuis la création du Cerema), en lien avec les besoins des maîtres d'ouvrages de l'État et des collectivités. Au niveau régional, des COTITA sont mises en place afin de développer les échanges techniques entre les services des collectivités locales et ceux de l'État.

La COTITA de l'Île-de-France fonctionne depuis 2009, avec un bureau qui se réunit régulièrement et sept clubs d'échanges d'expériences sur les thématiques liées aux routes, aux ouvrages d'art, aux liaisons douces, aux transports et aux bâtiments. Par ailleurs, la COTITA organise des journées techniques comme celle qui nous réunit le 23/06/2015 auxquelles étaient invités des techniciens de l'État, des collectivités, mais aussi des représentants des professionnels de l'ingénierie et des travaux publics.

Aujourd'hui, le Cerema a remplacé une partie du réseau scientifique et technique du Ministère en charge de l'Écologie et les COTITA poursuivent leur existence.

Le thème de la journée concerne la valorisation sur les chantiers routiers des matériaux alternatifs, terme « pudique » pour désigner les déchets minéraux produits par les activités du bâtiment, des travaux publics (BTP) ou de l'industrie. En effet, les secteurs du BTP et de l'industrie génèrent de l'ordre de 250 millions de tonnes de déchets minéraux par an que sont les mâchefers d'incinération de déchets non dangereux, les laitiers sidérurgiques, les matériaux de déconstruction de BTP, le ballast des voies ferrées, les sédiments de dragage et les matériaux géologiques naturels issus des activités du BTP... Après transformation, ces matériaux alternatifs peuvent selon leurs caractéristiques environnementales et géotechniques, se substituer aux matériaux naturels dans les travaux routiers.

L'intérêt pour ce type de matériaux est assez ancien, mais, il a connu un nouvel essor depuis 5 à 6 ans, notamment suite à la signature des conventions d'engagement volontaires portées par les collectivités qui ont pris en compte, entre autre, le principe du recyclage dans l'industrie routière afin de réduire la quantité de matériaux extraits du milieu naturel.

Aujourd'hui, dans un contexte de crise économique, la valorisation de ces matériaux alternatifs prend encore plus de sens dans une logique d'économie circulaire. Ce sont des produits accessibles notamment en plate-formes de recyclage, en général peu onéreux, disponibles localement ce qui limite les transports, et leur valorisation permet de diminuer la mise en installation de stockage.

Toutefois, les matériaux alternatifs, ne peuvent pas être valorisés de n'importe quelle manière et c'est ce qui a conduit les experts du Ministère en charge de l'Écologie et les professionnels à élaborer des outils méthodologiques. C'est cet état de l'art qui est présenté par des experts du Cerema, de la Maîtrise d'Ouvrage et des Professionnels.