

# Circulaire n° 2001-39 du 18/06/01 relative à la gestion des déchets du réseau routier national

- Type : Circulaire
  - Date de signature : 18/06/2001
  - Date de publication : 25/07/2001
- 

(BOMELTT n° 13 du 25 juillet 2001)

---

**NOR : EQUR0110129C**

[Le ministre](#) de l'équipement, des transports et du logement, la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement à

Mesdames et Messieurs les préfets (directions départementales de l'équipement) ; Mesdames et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement, centres d'études techniques de l'équipement, directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) ; Messieurs les inspecteurs généraux spécialisés dans le domaine routier ; Monsieur le directeur du service d'études techniques des routes et autoroutes ; Monsieur le directeur du centre d'études des réseaux, du transport, de l'urbanisme et des constructions publiques ; Monsieur le directeur du laboratoire central des ponts et chaussées ; Monsieur le directeur général de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Vous avez été destinataires de la circulaire conjointe du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et du ministère de l'équipement, des transports et du logement, en date du 15 février 2000, relative à la planification de la gestion des déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics, dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs de la loi du 13 juillet 1992.

Cette dernière pose notamment l'obligation de recycler et de valoriser au maximum les matériaux, déchets ou sous-produits issus de l'ensemble du secteur d'activité du bâtiment et des travaux publics, dans le respect des exigences technologiques, environnementales et de santé publique ; seuls les déchets non valorisables seront éliminés, si nécessaire après traitement, la mise en décharge étant limitée aux seuls déchets ultimes dès le 1er juillet 2002.

Il convient de souligner l'ampleur des enjeux qui sont liés au traitement des déchets résultant de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la route, qui représentent une part prépondérante des 100 millions de tonnes provenant de l'activité " travaux publics".

Le réseau routier national, s'il ne constitue qu'un pourcentage faible de l'ensemble du linéaire routier, supporte cependant les trafics de loin les plus élevés et génère des quantités de déchets à la fois très importantes en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien (par exemple, pour une autoroute en zone urbaine, jusqu'à 30 tonnes de déchets de balayage par km et par an), mais également très variables d'une année sur l'autre notamment en ce qui concerne les déchets de construction.

L'importance des volumes concernés et la grande variété des déchets issus de la route imposent une adaptation des moyens à mettre en œuvre, tant sur le plan de l'organisation que des savoir-faire techniques pour lesquels le réseau technique du ministère pourra apporter son appui.

De même, en matière de coût, il conviendra d'être vigilant et de rechercher les solutions techniques les plus économiques, dans le strict respect des exigences environnementales.

La présente circulaire, en référence aux orientations sus-citées, a pour objet de vous donner les instructions afin que vos services se mettent en situation de respecter les objectifs de l'échéance de la loi du 13 juillet 1992 en ce qui concerne l'ensemble de vos activités routières menées pour le compte de l'Etat, c'est-à-dire les instructions concernant la gestion des déchets du réseau routier national (constructions neuves, entretien, exploitation) ; elle précise également les conditions de la collaboration qui doit s'instaurer entre vos services et les partenaires que sont les autres gestionnaires de réseaux, producteurs ou consommateurs de déchets.

L'obligation résultant de la loi implique d'organiser la gestion de l'ensemble des opérations que vous menez dans ce domaine, afin d'être opérationnels au plus tard au 1er juillet 2002, et si possible plus tôt, afin :

- que les déchets produits par le réseau routier national soient :
- ou bien valorisés et si possible recyclés, si nécessaire après traitement, par vous-même dans le cadre de vos opérations, ou réutilisés par d'autres partenaires économiques (BTP, industrie, agriculture,...) ;
- ou bien éliminés, après traitement si nécessaire, au moindre coût et dans le strict respect des exigences environnementales prescrites par les textes,
- que ces déchets valorisés ou des matériaux recyclés provenant d'autres sources puissent être réutilisés dans le cadre des opérations routières que vous menez, afin de faciliter par une approche collective la meilleure application de la loi.

Une telle démarche devra bien entendu s'inscrire dans le cadre partenarial du plan de gestion départemental des déchets du BTP établi sous votre égide conformément à la circulaire du 15 février 2000.

### [1. Principes relatifs au traitement, à la valorisation et au recyclage des déchets routiers](#)

Dans le cadre des plans de gestion départementaux des déchets du B.T.P., la mise en place de réseaux de traitement et l'organisation de circuits interprofessionnels destinés à mettre sur le marché les produits recyclés, devront permettre dans le domaine routier :

- la valorisation et le recyclage des déchets issus de la route ;
- la réutilisation des matériaux recyclés issus du B.T.P., et d'abord de la route, dans la construction routière.

Il vous appartient donc :

- d'établir un inventaire des déchets issus du Réseau routier national, dans votre département, comportant un état des lieux ainsi qu'une analyse qualitative et quantitative des déchets produits et de leurs réutilisations possibles ;
- de proposer une politique de gestion de ces déchets conforme à la loi, tenant compte de l'ensemble des productions et des besoins, internes et externes, en matériaux recyclés, dans votre département.

Vous pourrez vous appuyer à cet égard sur :

- le recensement des déchets routiers destinés à être recyclés avec ou sans traitement préalable, des produits

obtenus, de leurs caractéristiques et de leurs domaines d'utilisation ;

- les règles de l'art relatives aux spécifications exigibles pour les différents emplois des matériaux de recyclage issus du B.T.P. dans le domaine routier.

#### [1.1. Inventaire des différents déchets liés à la route](#)

Vous pourrez vous référer au tableau de l'annexe I qui incline les différents types de déchets issus de la construction, de l'entretien ou de l'exploitation des infrastructures routières et de leurs dépendances, selon cinq catégories relatives aux activités qui les produisent :

- constructions, démolition, gros entretien des chaussées (projets neufs ou grosses réparations) ;
- entretien et exploitation courants des chaussées ;
- viabilité hivernale ;
- entretien des dépendances ;
- entretien des aires de repos.

Vous pouvez également vous référer, dans l'attente de guides méthodologiques et techniques plus précis, à la note d'information SETRA n° 63 " Gestion des déchets de construction et d'exploitation liés à la route ", avril 2000.

#### [1.2. Déchets destinés à être recyclés quasiment en l'état](#)

Fraisats de produits hydrocarbonés (agrégats d'enrobés hydrocarbonés).

L'ensemble de ces matériaux doit être recyclé. les dispositions techniques suivantes seront appliquées en matière de réutilisation des agrégats dans la fabrication des enrobés hydrocarbonés.

Couche de fondation, couche de base.

Couche de liaison.

Il n'existe aucun inconvénient technique à réutiliser, dans la limite de 10 %, des agrégats d'enrobés hydrocarbonés (fraisats) dans la fabrication des enrobés pour couches de fondation et pour couches de base, constituant le corps de chaussée, ainsi que dans la fabrication des enrobés pour couche de liaison moyennant une élaboration convenable (concassage, criblage). Dans ces trois cas de figure, il n'est pas nécessaire d'effectuer des études préalables de caractérisation des agrégats. Les formulations correspondant à ce taux de réutilisation des fraisats sont donc systématiquement admises.

L'utilisation de fraisats dans ces couches à des taux supérieurs est possible mais nécessite obligatoirement la réalisation d'études préalables de caractérisation des agrégats et de formulation du mélange.

Couches de roulement.

Deux cas peuvent être distingués :

- pour les bétons bitumineux semi-grenus destinés à être employés sous un trafic inférieur ou égal à T1 ou pour les bétons bitumineux minces destinés à être employés sous un trafic inférieur ou égal à T3, il n'y a pas d'inconvénient technique à réutiliser, dans la limite de 10 %, des agrégats d'enrobés hydrocarbonés sans avoir à effectuer des études préalables ;

- dans tous les autres cas l'utilisation d'agrégats d'enrobés hydrocarbonés est possible mais nécessite systématiquement, et quel que soit le taux d'agrégats réutilisés, la réalisation d'études préalables pour l'identification des agrégats afin de s'assurer de la qualité requise des constituants et de formuler le mélange.

Equipements annexes.

Les fraisats seront également utilisés pour la réalisation d'équipements annexes (accotements stabilisés, chemins agricoles...), dans des proportions plus élevées, sans prescriptions particulières.

Matériaux excédentaires issus de déblais (terres et minéraux).

Sera privilégiée leur utilisation sur place pour aménagement qualitatifs (modèles paysagers, traitements des délaissés), ou sur d'autres opérations de BTP.

### 1.3. Déchets nécessitant un traitement préalable pour être valorisés

- autres produits de démolition (graves traitées aux liants hydrauliques, bétons de ciment).

Ces types de produits, avant réutilisation, nécessitent de passer par une installation de recyclage (tri, concassage, criblage) et de faire l'objet d'une identification préalable puis d'une étude de formulation qui permettront d'en valider le réemploi envisagé (assises traitées, béton routier, remblais) ; ils seront si nécessaire stockés avant réemploi.

- produits de curage de fossés, déchets de fauchage et d'élagage.

Ces différents produits peuvent être :

- brûlés (exclusivement en chaudière) pour récupérer de l'énergie, ou utilisés pour la production de biogaz par fermentation méthanique ;

- transformés en compost pour utilisation sur place ou dans d'autres aménagements de type paysager notamment ;

- boues de curage des bassins de décantation ;

En général, leur teneur en toxiques est faible (inférieure aux valeurs limites fixées par les arrêtés du 8 janvier 1998 et du 3 juin 1998, pris en application du décret n° 97-113 du 8 décembre 1997 relatif à leur épandage). Dans ce cas, elles peuvent être utilisées comme produits d'épandage dans les emprises routières mais également dans toute installation à vocation non agricole :

- déchets de balayage des chaussées.

Ce produit, débarrassé des encombrants et des particules fines par lavage et criblage à sec, consiste en des graviers de bonne qualité réutilisables dans les travaux routiers.

#### [1.4. Déchets ultimes](#)

Les déchets ultimes seront, selon leur nature, à stocker dans des CET (centres d'enfouissements techniques) de classe I pour les déchets industriels spéciaux (DIS), de classe 2 pour les déchets ménagers ou assimilés (DMA) ou les déchets industriels banals (DIB), de classe 3 pour les déchets inertes.

### [2. Programmes départementaux de traitement, de recyclage et d'élimination des déchets routiers du réseau national](#)

Vous devrez établir un programme prévisionnel de traitement, de recyclage et d'élimination des déchets routiers du réseau national, s'inscrivant dans le plan de gestion départemental des déchets du BTP. Ce programme sera à établir à partir :

- d'une analyse des déchets produits ou susceptibles d'être produits dans les opérations routières envisagée (nature, volume) ;
- d'une analyse des filières de traitement existant au plan local et des coûts correspondant ;
- d'une étude de possibilités de valorisation qui dépendent :
  - de vos propres capacités de recyclage de vos déchets ou d'utilisation des produits issus des déchets du BTP, et des potentialités de valorisation de vos déchets auprès d'autres partenaires,
  - de la proximité des centres de traitement, de tri, des unités de recyclage, des centres d'incinération ou des centres de stockage des déchets ultimes (CET),
  - des coûts correspondants,
  - des conditions d'acceptation des déchets dans ces centres.

### [3. Implications sur l'organisation et les tâches des DDE](#)

Dans un premier temps, chaque DDE devra désigner, un responsable fonctionnel de l'ensemble de la filière des déchets routiers, cadre de 2e niveau qui pourrait être le RGR, chargé :

- d'enquêter sur l'existant (état des lieux de la gestion actuelle, quantité et nature des divers déchets, inventaire des domaines de valorisation) ;
- d'engager, au sein de la DDE une réflexion stratégique se concrétisant par le programme prévisionnel de traitement, de recyclage et d'élimination des déchets routiers du réseau national, décrit ci-dessus, en évaluer le coût et en déduire, le cas échéant, des pratiques nouvelles, et dans ce cas les expérimenter rapidement ;
- de former et conseiller les différents niveaux d'intervenants concernés ;
- d'analyser les premiers résultats de ces expérimentations, en particulier au niveau économique, ainsi que les dysfonctionnements et les difficultés constatés ;
- d'amorcer des relations partenariales avec les autres intervenants des filières de valorisation et de traitement des déchets (entreprises, industriels).

Vous en informerez la direction des routes (REN), avant le 15 septembre 2001.

Dans un second temps, les tâches permanentes du responsable désigné seront :

- de mettre en œuvre, sous votre autorité, le volet routier du plan de gestion départemental des déchets du BTP et, en particulier, le programme prévisionnel défini précédemment avec le triple objectif de réduire la production des déchets ainsi que le volume des mises en dépôt, de recycler ou valoriser les déchets subsistant, de réduire la consommation de matériaux nobles " non renouvelables au profit de matériaux locaux de recyclage ;
- d'assurer le contrôle par des audits internes de la bonne exécution de ces plans de gestion et particulièrement des actions spécifiques au réseau routier national, et de les adapter en conséquence;
- d'intégrer à l'amont dans les études routières l'impératif de réduire la quantité de déchets produits à la source (vers le " dépôt zéro ",) et les objectifs de développement durable (vers le " zéro emprunt");
- d'assurer la liaison avec les autres administrations déconcentrées de l'Etat ainsi qu'avec les collectivités territoriales et les professionnels ;
- de gérer un tableau de bord permanent donnant l'état des lieux actuel et prévisionnel des productions et des besoins, internes et externes, en matériaux recyclés ou valorisés intéressant le domaine routier ;
- de contribuer aux qualités techniques, juridique et économique des marchés ou conventions à mettre en œuvre entre les partenaires concernés ;
- d'assurer la gestion des chantiers routiers en veillant à intégrer dans les cahiers des charges des prescriptions comprenant la gestion et la traçabilité des déchets et la définition des moyens financiers correspondants, et en responsabilisant maîtres d'oeuvre et entreprises ;
- d'assurer la communication sur le thème de la gestion des déchets de la route ;
- d'assurer au sein de la DDE une fonction d'animation transversale sur le thème.

#### [4. Mobilisation du réseau scientifique et technique](#)

Il existe d'ores et déjà un corpus technique suffisant pour mettre en oeuvre les dispositions prescrites par la présente instruction. Ces documents (cf. [annexe II](#), Eléments de bibliographie) sont notamment disponibles auprès du réseau scientifique et technique de l'Equipement.

Ce corpus devra néanmoins être complété et évoluer avec l'expérience acquise. A cet égard le réseau scientifique et technique, sous le pilotage du SETRA et du LCPC, avec l'appui du comité français pour les techniques routières (CFTR), est chargé d'élaborer les éléments de méthodologie complémentaires qui pourraient améliorer les conditions de mise en oeuvre des présentes dispositions, illustrés en tant que de besoin par des études de cas pertinents ; ils porteront sur :

- les déchets routiers susceptibles d'être recyclés, la caractérisation et la typologie des matériaux recyclé obtenus, leurs conditions d'élaboration et les procédés techniques de tri, traitement, recyclage ou valorisation, avec les coûts afférents ;
- les processus permettant de déterminer les conditions d'emploi dans le domaine routier des recyclats issus du

BTP, (respect des exigences en matière d'environnement et de santé publique, qualités physiques et durabilité des matériaux, conditions de mise en oeuvre, types d'usage).

Dans ce cadre, l'ADEME, le BRGM et l'INERIS, en tant que réseau technique du MATE, seront associés à cette démarche.

Le réseau scientifique et technique devra également :

- mener une réflexion prospective conforme aux objectifs du développement durable pour tous les types de chantier, y compris ceux nécessitant des matériaux alluvionnaires. Il se tiendra à la disposition des DDE pour les aider à concevoir et réaliser de tels projets ;

- organiser un cycle de formation des responsables " déchets routiers " des DDE, puis un cycle de sensibilisation de l'ensemble des cadres des DDE.

Afin de compléter les recommandations techniques par une approche de l'acceptabilité environnementale, le réseau technique du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement entame un travail commun avec le réseau scientifique et technique de l'équipement. Ce travail a pour objectif d'élaborer une méthodologie afin de déterminer les conditions d'utilisation, en technique routière, de déchets issus de la route ou extérieurs, matériaux recyclés ou déchets prétraités.

Chaque gestionnaire d'infrastructure doit aujourd'hui prendre conscience de la nécessité de faire évoluer les pratiques actuelles pour se mettre en conformité avec la réglementation, et en particulier avec les exigences de la loi du 13 juillet 1992, et engager une réflexion stratégique en matière de valorisation et de recyclage des déchets, en liaison avec le réseau des partenaires de l'administration, des collectivités territoriales et des acteurs professionnels concernés.

Les enjeux en matière d'économie de matières premières, de réduction des apports en décharge de déchets ultimes et de diminution des coûts afférents, sont considérables.

Nous comptons sur vous et vos services pour mettre ces principes en application dans l'ensemble des activités routières menées pour le compte de l'Etat.

Vous voudrez bien nous faire part des conditions de mise en oeuvre des dispositions de la présente circulaire et des difficultés que vous pourriez rencontrer dans leur exécution. A cet égard, vous voudrez bien nous adresser un rapport sur l'application de ces dispositions, avant le 15 décembre 2001.

## **Annexe I : Inventaire sommaire des déchets de la route et de leurs potentialités de valorisation**

(Sources : note d'information n° 63 du SETRA ; CIFP de Tours, dans le cadre des travaux de Dequade Environnement)

Activité	Nature du déchet		Usage
Construction, démolition, gros entretien de chaussées	Matériaux naturels	Dépôts de matériaux de déblais excédentaires (minéraux, terre)	Valorisation et recyclage
		Végétation, bois non	Valorisation

		traité	
	Produits manufacturés	Béton	Recyclage avec précaution
		Emballages, palettes, bidons	Valorisation avec précaution
		Huiles, graisses, détergents	DIS
	Produits hydrocarbonés	Fraisats d'enrobés, enrobés, asphalte, enduits superficiels	Recyclage avec précaution
		Goudron, brais	DIS
	Fibres minérales naturelles	Enrobé contenant de l'amiante	Recyclage avec précaution Vérifier DIS*
	Autres matériaux	Graves traités aux liants hydrauliques ou bétons	Valorisation et recyclage avec précaution Vérifier DIS
Entretien et exploitation courants des chaussées	Matériaux divers	Produits de décolmatage d'enrobés drainants, de grenailage ou d'hydrorégénération	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
		Sables de balayages des chaussées	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
		Restes de produits absorbants après pollution accidentelle	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
		Déchets de produits de marquage	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
	Sous-produits de l'assainissement	Boues de curage de bassins	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
		Produits issus des déshuileurs et des séparateurs à hydrocarbures	DIS
Viabilité hivernale	Matériaux d'épandage	Sel, sable, mâchefers	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
Entretien des dépendances	Matériaux naturels	Végétation (fauchage, élagage)	Valorisation
		Produits de curage des fossés, accotements	Valorisation avec précaution
	Autres matériaux	Déchets ménagers	Valorisation avec

---

	précaution
Eléments de glissière, portiques, délinéateurs, panneaux	Valorisation avec précaution
Restes d'entretien des ouvrages d'art	Valorisation avec précaution
Restes de produits phytosanitaires ou désherbant	DIS
Objets abandonnés	Valorisation avec précaution Vérifier DIS*
Cadavres d'animaux	