

# Petites histoires de granulats et de pelleteuses, et comment vont les impôts...



crédits photos : Loire Nature – CEPA - JS

## ACTE I

Sur le territoire d'une petite commune de montagne se trouve une route départementale qui ne demandait rien à personne. Il n'y passe pas grand monde et elle était en bon état.

Il n'empêche qu'elle a été refaite avec une couche de gravier non aggloméré d'une telle épaisseur que la circulation y fut périlleuse au-delà de la vitesse du char à bœufs.

Pas d'importance : la balayeuse envoya quelques temps après le granulats en excès sur le bas côté. Formant un petit talus continu de chaque côté sur 10 à 20 cm de haut.

## ACTE II

Cette fois il s'agit d'un chemin communal en terre. Certains jours, il n'y passe que le facteur.

Les communes de montagne ne sont pas riches et les habitants ont jugé inutile d'y faire la dépense d'un goudronnage. L'entretien des chemins est quand même un souci constant de la commune qui a pris conseil auprès de la DDE. Ainsi il sera fait appel à une entreprise pour réaliser les travaux d'entretien. Galber le chemin et rétablir les écoulements d'eau, comme faisait le cantonnier, eut été trop simple.

Dans un premier temps le chemin sera décapé et creusé au bull en comblant les fossés ... qu'on recreusera ensuite. L'eau ne pouvant s'évacuer sur les côtés, le chemin fut transformé en torrent avec la pluie. Dans un deuxième temps, pour remplacer le revêtement enlevé par le bull et par les eaux de ruissellement, l'entreprise apporta des camions de granulats.

Nous n'avons pas surveillé le nombre de camions qu'il a fallu pour remblayer 20 cm de profondeur sur 3,5 mètres de large et environ 2 km ; ni demandé le prix de l'opération.

## ACTE III

La recharge du revêtement des routes, sans nécessité apparente, n'est pas chose rare. Nous avons constaté récemment sur un autre itinéraire, à l'écart des grands courants de circulation (et à l'abri des observateurs indiscrets) que la surépaisseur de bitume avait recouvert les caniveaux latéraux en béton et crée une dénivellation avec le bas côté ; ça donnera une bonne raison de recharger ce bas côté et de refaire éventuellement les bordures en béton (à suivre).

Un peu plus loin les riverains ont été avisés que les fossés seraient recreusés (la deuxième fois en quelques années). Les dits riverains étaient intimés de contribuer aux frais de l'opération. En effet le service de voirie leur demandait de régler d'avance des fournitures en béton pour refaire les passerelles d'accès à leur propriété, suite au surcreusement du fossé ; ceci sous peine de se voir supprimer l'accès ou d'avoir à payer 10% supplémentaires s'ils ne réglaient pas de suite. La facture était toute prête jointe à la mise en demeure et à accepter au profit d'une société privée. Un procédé difficilement contournable qui fait marcher l'industrie du terrassement et du béton. Pour le reste, il n'y a plus moyen de se garer sur le bas côté et, en hiver lorsque le fossé est masqué par la neige, n'allez surtout pas vous en approcher de trop ; vous n'en sortiriez pas.



## ACTE IV

Encore plus récemment, cette fois sur une voie à forte circulation, le bitume est décapé en surface par une puissante machine. Nous n'avons pas eu l'outrecuidance de demander pourquoi car nous, malheureux usagers et payeurs, n'avons pas à nous mêler de la haute technicité de ces travaux. Le produit de décapage est emporté par des camions. Ces derniers reviendront, à n'en pas douter, avec des granulats tout neufs, tout enrobés (pas tout gratuits).

Les travaux ont lieu sur un itinéraire faisant l'objet d'un projet de déviation (qui aura, lui aussi, un coût, notamment en matière première).

Nous avons remarqué, mais ce n'est peut être qu'une coïncidence, que les gênes à la fluidité de circulation, du genre radar, limitation de vitesse, circulation alternée pour cause de travaux, se multipliaient sur les itinéraires en attente des crédits nécessaires à leur dérivation. Pourtant leur fluidité, jugée insuffisante, ne devrait elle pas être conservée au mieux.. ? N'allez pas forcément y voir une intention de la part des promoteurs de travaux routiers.

Il n'empêche que la dette publique se compte aujourd'hui en milliards d'euros et que nous aurions, par ailleurs, d'autres chantiers urgents à ouvrir en matière d'économie d'énergie, d'amélioration de la ressource en eau, de recyclage des déchets et bien d'autres. La réponse est toujours la même : « si vous voulez des actions en faveur de l'Environnement il faudra payer ». Ce n'est pas pour autant que la fiscalité soit en baisse. Les impôts locaux notamment, seraient plutôt en hausse.

Même lorsqu'il s'agit de travailler au profit du transport ferroviaire qui nous tient à cœur (l'aménagement du parc à voitures d'une gare par exemple) le plus évident du travail réside dans la sous couche de granulat, les bordures en béton (fabriquées avec des alluvions aquifères) et le coulage de mortier qui les supporte = du profond, du solide, du durable.

Pendant ce temps, certaines voies ferrées sont en tel mauvais état que les trains n'y peuvent rouler qu'à petite vitesse. Mais les gares seront toute neuve.

Vous pouvez observer des chantiers un peu partout, des petits comme des plus grands, en ville ou à la campagne. Posez-vous donc la question de la nécessité de l'opération et de son coût.

On se demande parfois qui commande et surtout qui contrôle les dépenses...

**Par Christian GUINARD,  
administrateur de la FRANE.**

*Novembre 2007.*