Une technique bien codifiée, économique, et un bilan carbone optimisé

Décembre 2024

Gilles Lacassy, exploitant DIR Atlantique, secrétaire de la commission de normalisation Assises de chaussées :

En ma qualité d'exploitant à la DIRA, je n'ai pas eu, à vrai dire, à gérer des chantiers en BCR, mais plutôt des chantiers d'entretien et de réhabilitation de routes et d'autoroutes dont la **fondation** avait été réalisée en matériaux traités aux liants hydrauliques et dont la date de réalisation remontait à plusieurs dizaines d'années. Par cette expérience, je peux aujourd'hui témoigner de la bonne tenue de ces matériaux traités aux liants hydrauliques après de longues périodes de service, preuve que les chaussées en grave-**ciment** ou grave-LHR et a fortiori en BCR, quand elles sont bien conçues et bien réalisées, peuvent résister durablement aux sollicitations de trafic très importantes et aux aléas climatiques.

Comme toutes les structures de chaussées, ces matériaux nécessitent un entretien et une maintenance spécifiques pour optimiser leur durabilité et il convient de bien prendre en compte l'analyse du **cycle de vie** global de l'infrastructure.

En ma qualité de secrétaire de la commission de normalisation Assises de chaussées (CNAC), j'ai eu à piloter les travaux de normalisation des matériaux traités aux liants hydrauliques et, en particulier, la **norme** relative au BCR NF P98 128, dont la dernière version a été publiée en 2023 et qui complète la précédente de 2014. Cette version prend en compte toutes les évolutions normatives relatives aux constituants du BCR ainsi que tous les progrès acquis ces dernières années en matière de **formulation**, de dimensionnement et de mise en œuvre du BCR. Sur ce dernier point, on peut souligner de nouvelles utilisations et les améliorations obtenues sur le plan de l'uni et des caractéristiques de surface.

Le BCR conjugue un ensemble d'atouts techniques (procédé parfaitement codifié et performances mécaniques élevées), environnementaux (**bilan carbone** optimisé dans le cycle de vie global de l'infra-structure), d'économie et d'acceptabilité locale (du fait de sa rusticité). Je suis convaincu de son potentiel et de l'intérêt de l'intégrer dans une gamme d'applications de plus en plus large, allant des applications traditionnelles en plates-formes industrielles, commerciales, logistiques, portuaires et aéroportuaires aux applications nouvelles dans les infrastructures de mobilité de type « piste cyclable » et « voie verte ».

Toujours avoir en tête que, dans le**cadre** de la décarbonation des infrastructures, une « bonne infra-structure » est surtout une infrastructure qui dure !

À lire aussi

Le BCR : un matériau polyvalent, à la fois rustique et moderne
Lire la suite

À lire aussi

Le BCR : une technique ancienne qui revient en force
Lire la suite

À lire aussi

Retours d'expérience sur l'usage du BCR
Lire la suite

À lire aussi

Le BCR : recherches actives et mise au point de produits répondant à la demande des aménageurs de voies douces et de pistes cyclables
Lire la suite

À lire aussi

Le BCR : un matériau polyvalent pouvant répondre à différents types de projets
Lire la suite



Retrouvez toutes nos publications sur les ciments et bétons sur infociments.fr

Consultez les derniers projets publiés
Accédez à toutes nos archives
Abonnez-vous et gérez vos préférences
Soumettez votre projet

Article imprimé le 29/11/2026 © infociments.fr