

Circulaire

du

Conseil fédéral aux gouvernements cantonaux concernant l'emploi du goudron normalisé pour la construction et la réfection de routes en Suisse.

(Du 24 octobre 1939.)

Fidèles et chers Confédérés,

Par circulaire du 8 juillet 1939, le département fédéral de l'intérieur a invité les départements cantonaux des travaux publics, dans l'intérêt de l'approvisionnement du pays en matières indispensables en temps de guerre, à faire un plus large usage du goudron comme liant pour le revêtement des routes cantonales. Le département indiquait les raisons sur lesquelles il fondait sa démarche et ajoutait qu'il se réservait au besoin, conformément à l'article 4, chiffre 3, de l'arrêté fédéral du 4 avril 1935 concernant l'amélioration et le développement du réseau routier dans les Alpes, de subordonner, avant d'approuver un projet de route, le choix du revêtement de routes alpestres à l'assentiment de l'autorité fédérale.

Cette circulaire n'a pas provoqué une augmentation sensible de l'emploi du goudron. Or, comme les complications internationales actuelles ne laissent pas d'avoir une répercussion dans notre pays, nous nous voyons contraints, dans l'intérêt aussi de la défense nationale, de revenir sur la question et d'appeler une fois encore instamment votre attention sur l'état de choses que nous vous exposons à nouveau ci-dessous.

Toute une série de matières importantes du point de vue de l'économie de guerre et qu'il est toujours plus difficile, à raison des événements dont l'Europe est le théâtre, de se procurer dans une mesure suffisante par la voie de l'importation, ne peuvent être obtenues chez nous que par la transformation du goudron brut des usines à gaz en produits indispensables à notre économie de guerre et en goudron normalisé destiné au revêtement des routes. Considérant ces besoins de notre défense nationale, l'Association des usines à gaz suisses s'est déclarée prête à organiser la production de

ces dérivés, à la condition de pouvoir écouler le goudron de route ainsi obtenu. Elle a centralisé toutes les opérations dans les usines de l'Industrie suisse des goudrons S. A., à Pratteln. C'est là que, dès le 1^{er} janvier 1940, sera converti en goudron pour chaussées tout le goudron brut produit par les plus importantes usines à gaz du pays. Ainsi, dès la même date, le goudron brut provenant de l'usine à gaz de Zurich sera également traité à Pratteln et les appareils de distillation de cette usine cesseront de fonctionner. Sur les 42 000 tonnes de liants hydrocarbonés employés jusqu'ici annuellement pour le revêtement des routes, on comptait de 15 000 à 18 000 tonnes de goudron. Pour pouvoir satisfaire aux exigences de l'économie de guerre, l'emploi annuel du goudron destiné au revêtement des routes devrait être porté à 25 000 tonnes.

Un des produits obtenus par le traitement du goudron brut, le toluol, joue un rôle important dans la fabrication des explosifs; cela appert d'ailleurs de l'ordonnance du département fédéral de l'économie publique du 6 septembre 1939, qui en interdit la vente et l'emploi.

D'autres produits intermédiaires importants sont aussi obtenus par les opérations susindiquées. Tels sont le benzol, la naphthaline, le phénol, le crésol et différentes huiles de goudron. Le benzol est employé comme adjuvant pour l'amélioration des carburants et il joue un rôle capital dans l'industrie des matières colorantes et la fabrication de produits pharmaceutiques essentiels. La naphthaline offre également de grands avantages pour la fabrication des matières colorantes dérivées du goudron; le phénol et le crésol sont des produits indispensables pour la préparation de résines artificielles et de désinfectants, et les diverses huiles de goudron sont employées comme carburants pour les moteurs Diesel et comme combustibles.

Si l'approvisionnement de notre industrie chimique et de notre armée en substances importantes dépend essentiellement du traitement du goudron brut, celui-ci fournit aussi, pour le revêtement des routes, des goudrons qui, par suite de la centralisation et du contrôle systématique de leur fabrication à Pratteln, offrent toutes les garanties voulues quant à la qualité. En outre, on procède actuellement à la publication des normes relatives au goudron qu'a élaborées la commission des matériaux de construction instituée par l'Union suisse des professionnels de la route. La fabrication, à Pratteln, de goudron pour les chaussées aura lieu désormais conformément aux types exigés par ces normes. Les craintes qui se manifestent encore ici et là au sujet de l'emploi dans une plus forte proportion du goudron pour les travaux routiers sont aujourd'hui sans objet; elles s'expliquent par les expériences fâcheuses faites avec le goudron brut ou même avec du goudron de route impropre à de tels travaux. Le constructeur de routes peut maintenant se faire livrer dans le plus bref délai le goudron de route, d'une qualité invariable, qui convient le mieux dans chaque cas.

De plus, les laboratoires suisses d'essais des matériaux sont à la disposition des constructeurs de routes pour examiner promptement la qualité des goudrons fournis, ce qui donne au maître de l'ouvrage une garantie de sécurité supplémentaire; d'autre part l'entrepreneur, disposant d'un liant irréprochable, ne saurait plus décliner sa responsabilité en cas de malfaçon.

Considérant qu'il y a lieu de tenir plus largement compte des conditions météorologiques lors de l'exécution de revêtements au goudron ou au goudron bitumé, le département fédéral de l'intérieur s'est attaché à obtenir une certaine compensation dans la fixation des prix du goudron de route. A la suite des démarches qu'il a entreprises dans ce sens, l'Association des usines à gaz suisses a réduit le prix du goudron de route de 1 fr. 20 par 100 kilos. Le prix actuel de ce goudron est de 9 fr. 35 les 100 kilos livrés dans le parc des camions-citernes à Pratteln et de 8 fr. 85 les 100 kilos livrés en wagons-citernes dans cette même localité. Ainsi l'industrie suisse du goudron a réduit ses prix à un minimum.

Le canton des Grisons fait exécuter depuis quelques années, au moyen de liants hydrocarbonés, des revêtements suivant la formule suivante: un béton de goudron bitumé présentant un minimum de vides et composé, pour 67 pour cent, de goudron de route normalisé, fabriqué à Pratteln, et, pour 33 pour cent, d'asphalte ajoutée sous la forme de filler bitumé. Grâce à leur rugosité, ces revêtements peuvent être appliqués sur des pentes d'une déclivité maximum de 10 pour cent. Des revêtements mixtes fillerisés sont également en voie d'exécution dans d'autres régions. Les cantons de Bâle-Campagne et de Soleure ont fait, dans les cinq dernières années, d'excellentes expériences avec des revêtements dont le liant est composé d'un fort pourcentage de goudron ou même de goudron pur. Les cantons de Vaud, du Valais, de Neuchâtel et du Tessin font aussi exécuter des revêtements contenant une forte proportion de goudron. Il appartiendra d'ailleurs au constructeur de routes de décider si, pour augmenter la proportion du goudron, il veut exécuter le type des revêtements fillerisés, ou celui des revêtements composés de deux couches dont l'inférieure est surtout liée par du goudron, ou encore le système des revêtements d'une couche unique à liant mixte dont les éléments sont dosés d'une façon appropriée. Il tranchera la question selon sa propre expérience, en tenant compte des facteurs climatiques régionaux, de la qualité du matériel minéral dont il dispose et du genre, parfois très varié, de la circulation à laquelle la route doit répondre. Les revêtements à deux couches dont la supérieure est plus dure et les revêtements fillerisés permettant d'ouvrir la route à la circulation immédiatement après la pose du revêtement présentent entre autres des avantages pour la construction des routes dans les villes. En outre, un plus large emploi de goudron comme liant a pour conséquence de réduire les frais des revêtements urbains.

L'expérience a montré que, même en augmentant largement la part du goudron de route normalisé à la quantité totale de liant nécessaire, on obtient, à un prix équitable, des revêtements présentant toutes les qualités désirables. Ainsi, du point de vue technique également, l'emploi plus abondant de goudron de route se justifie pleinement.

Considérant ces faits et vu l'absolue nécessité d'assurer l'approvisionnement du pays en matières premières importantes pour l'économie de guerre,

vu l'article 4, chiffre 3, de l'arrêté fédéral du 4 avril 1935 concernant l'amélioration et le développement du réseau routier dans les Alpes,

vu l'article 7 de la loi fédérale du 1^{er} avril 1938 tendant à assurer l'approvisionnement du pays en marchandises indispensables, nous avons

décidé :

1. L'octroi de subventions fédérales

pour les routes alpestres, conformément à l'arrêté fédéral du 4 avril 1935 concernant l'amélioration et le développement du réseau routier dans les Alpes,

pour les voies publiques ouvertes aux automobiles, conformément à l'arrêté fédéral du 21 septembre 1928 allouant des subventions aux cantons pour les routes ouvertes aux automobiles, pour la construction de routes, conformément à l'arrêté fédéral du 6 avril 1939 concernant un nouveau renforcement de la défense nationale et la lutte contre le chômage,

est subordonné à la condition que tous les revêtements à liant hydrocarboné qui seront exécutés à partir de la date de la présente décision contiennent au moins 60 pour cent de goudron de route normalisé par rapport à l'ensemble du poids total du liant.

2. Les subsides alloués par les cantons en faveur de la construction ou de l'amélioration de routes de district, communales, de corporation ou d'autres routes ouvertes à la circulation automobile ne pourront être pris en considération pour le calcul de la part des cantons provenant des droits sur la benzine que si les cantons obligent les propriétaires des routes mentionnées à observer les règles, prévues sous chiffre 1, concernant l'emploi du goudron pour les revêtements de routes.

3. Les cantons devront prouver qu'ils ont rempli les conditions consignées sous chiffres 1 et 2. S'il devient nécessaire, plus tard, de donner des instructions conformes au but visé, il appartiendra au département fédéral de l'intérieur de le faire, d'entente avec le département fédéral de l'économie publique.

4. Les contrats relatifs à l'exécution prochaine de revêtements, qui auront été conclus avant la date de la présente décision, devront être annoncés, avant l'exécution des travaux, aux services fédéraux intéressés,

lorsque, selon l'avis de l'autorité cantonale compétente, la composition du revêtement ne pourra pas être rendue conforme après coup à ce qui est dit sous chiffres 1 et 2 ci-dessus. On y joindra une demande de dérogation avec motifs à l'appui.

5. Demeure réservée, au cas où les circonstances viendraient à changer, une modification de la quantité minimum de goudron de route à employer dans l'ensemble du liant. Le département fédéral de l'intérieur est compétent à cet effet.

Nous vous remettons la présente décision en quatre exemplaires. D'autres exemplaires sont à disposition à l'inspection fédérale des travaux publics.

Nous saisissons cette occasion, fidèles et chers Confédérés, pour vous recommander avec nous à la protection divine.

Berne, le 24 octobre 1939.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

ETTER.

Le chancelier de la Confédération,

G. BOVET.

**Circulaire du Conseil fédéral aux gouvernements cantonaux concernant l'emploi du
goudron normalisé pour la construction et la réfection de routes en Suisse. (Du 24 octobre
1939.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1939
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.10.1939
Date	
Data	
Seite	497-501
Page	
Pagina	
Ref. No	10 089 036

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.