

Avis technique Ouvrages d'art **Joint chaussée des ponts-routes**

Validité du : 04-2022
au : 04-2027

F AT JO 22-03

Nom du produit :

Polyjoint

Entreprise :

RCA/SACO

Cet avis technique décrit les principes de ce joint :

Famille de joint : « Joints à revêtement amélioré »

Capacité de souffle : ± 10 mm

Mode de pose : dans l'épaisseur du revêtement de chaussée

Sommaire

I	Fiche d'identification.....	2
II	Essais et contrôles	8
III	Avis de la Commission.....	10
	Information sur la publication	16

Cet avis annule et remplace le précédent avis publié sous le numéro F AT JO 13-08

Important : Les avis techniques « Joints de chaussée des ponts-routes » sont délivrés au fabricant/installateur assurant lui-même la fourniture et la pose du joint, ou à l'association d'un fabricant et d'un installateur liés par un accord permanent garantissant vis-à-vis des clients leur responsabilité solidaire, de façon à pouvoir assurer l'entièvre responsabilité de la tenue du joint dans le temps et garantir la possibilité ultérieure d'interventions d'entretien ou de remplacement.

La validité du présent avis technique est strictement limitée aux entreprises mentionnées en page 2 de cet avis technique (cf. I.1.1).



(Rev) Les paragraphes ou alinéas dont la rédaction est nouvelle ou modifiée par rapport au précédent avis arrivé à échéance sont signalés par **(Rev)** pour révision.

I. Fiche d'identification

I.1. Renseignements

I.1.1 Renseignements commerciaux

NOM ET ADRESSE DU FABRICANT :

SACO

(Rev) Route des Andelys
Courcelles-sur-Seine
27940 AUBEVOYE

Téléphone : 02 32 53 74 60 Télécopie : 02 32 77 30 39

NOM ET ADRESSE DE L'INSTALLATEUR :

RCA

98, avenue de Paris
27220 VERNON

(Rev) Téléphone : 02 32 64 55 55 Télécopie : 02 32 64 55 56

PROPRIÉTÉ(S) INDUSTRIELLE(S) ET COMMERCIALE(S) :

Néant

I.1.2 Principe du modèle de joint

(Rev) Ce modèle de joint est de la famille des joints « **à revêtement amélioré** ». Il consiste à creuser une saignée dans la chaussée au droit du joint et à la remplir avec un matériau constitué d'un mélange de granulats et de liant bitume modifié par des polymères. C'est la viscoélasticité du mélange qui permet les déplacements tout en assurant l'étanchéité.

I.1.3 Domaine d'emploi

I.1.3.1 Classe

(Rev) Il peut équiper les ouvrages supportant **un trafic T3 à T0+** (de 50 à 2 000 poids lourds en moyenne journalière) selon le guide technique Sétra/LCPC « Conception et dimensionnement des structures de chaussée » de décembre 1994.

I.1.3.2 Souffle

Ce joint n'est pas réglable en ouverture à la pose : le souffle à considérer n'est pas celui de l'ouvrage mais la variation que subit le matériau à partir de sa position au moment de la mise en œuvre. Dans ces conditions, son souffle est de ± 10 mm.

I.1.3.3 Adaptation au biais

Pour le moment, il semble possible d'équiper des ouvrages d'un biais allant jusqu'à 30 grades.

(Rev) La représentation du biais est schématisée au § 3.2.3.2, figure 3-8, du Guide Cerema « Joints de chaussée des Ponts-routes (Conception, exécution et maintenance) » de mars 2016.

I.1.4 Modalités de pose

(Rev) Elle est faite exclusivement par l'installateur, selon la technique de pose dans l'épaisseur du revêtement de chaussée.

I.1.5 Références

(Rev) En France, 17 914 mètres de joints de chaussée ont été réalisés avec le joint **Polyjoint** entre 2017 et 2021. Ceux-ci correspondent à 729 références (sur ponts routes) déclarées par la société RCA.

I.2. Plans d'ensemble

Voir pages 4 à 6.

I.3. Caractéristiques techniques

I.3.1 Indications générales et description

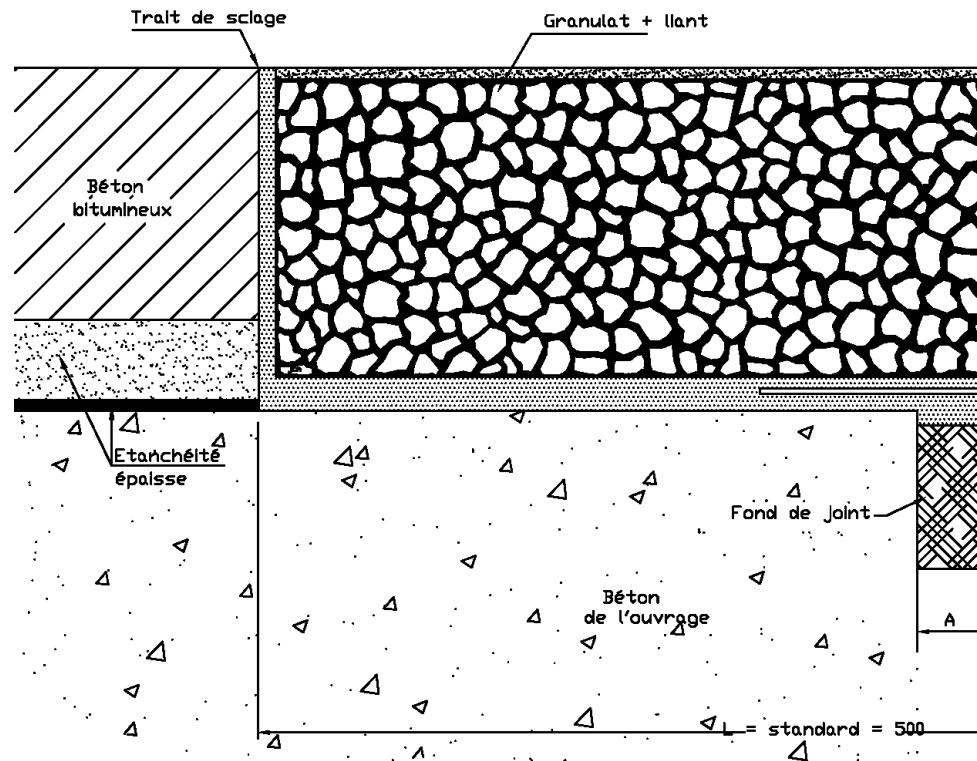
(Rev) Le joint **Polyjoint** est mis en œuvre dans une saignée de 50 cm de large (+/- 2.5 cm), réalisée dans le revêtement de la chaussée jusqu'au support en béton de la structure et parfaitement nettoyée.

Celui-ci est composé :

- d'une étanchéité provisoire dans le vide du joint (laine de verre ou de roche) ; son but est d'empêcher le liant, quand il est encore fluide, de couler dans le vide du joint ;
- d'un primaire d'accrochage appliqué sur le béton et les tranches sciées du revêtement de chaussée ;
- d'une tôle en alliage d'aluminium de 15 cm de large et de 2 mm d'épaisseur (dimension standard) ;
- d'un remplissage à l'aide de granulats pré-enrobés d'un liant bitume modifié par des polymères, déposés en couches successives, selon les consignes prévues au manuel de pose, jusqu'au niveau de la circulation. Chaque couche est saturée avec le même liant ;
- d'une couche de finition en granulats fins sur une couche de liant en saturation de surface ;
- au droit du relevé, d'un joint constitué par coulage de liant pur entre les bordures de trottoir. Quant au joint de trottoir, il est constitué par le prolongement de la technique dans le corps du trottoir selon deux dispositions adéquates.

1.2 PLANS REPRESENTATION

Coupe

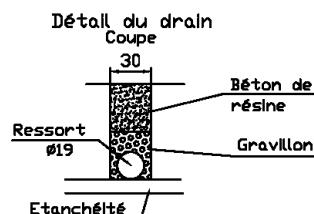
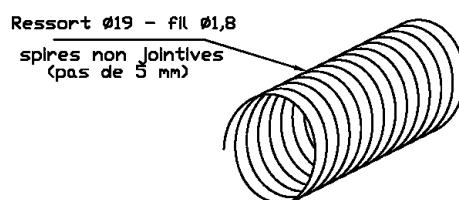


DIMENSIONS PRINCIPALES :

- A = 15 à 65 mm
- L = 475 à 525 mm
- E = 45 à 200 mm
- Plaque de pontage standard :
épaisseur = 2 mm
largeur = 150 mm

DRAIN

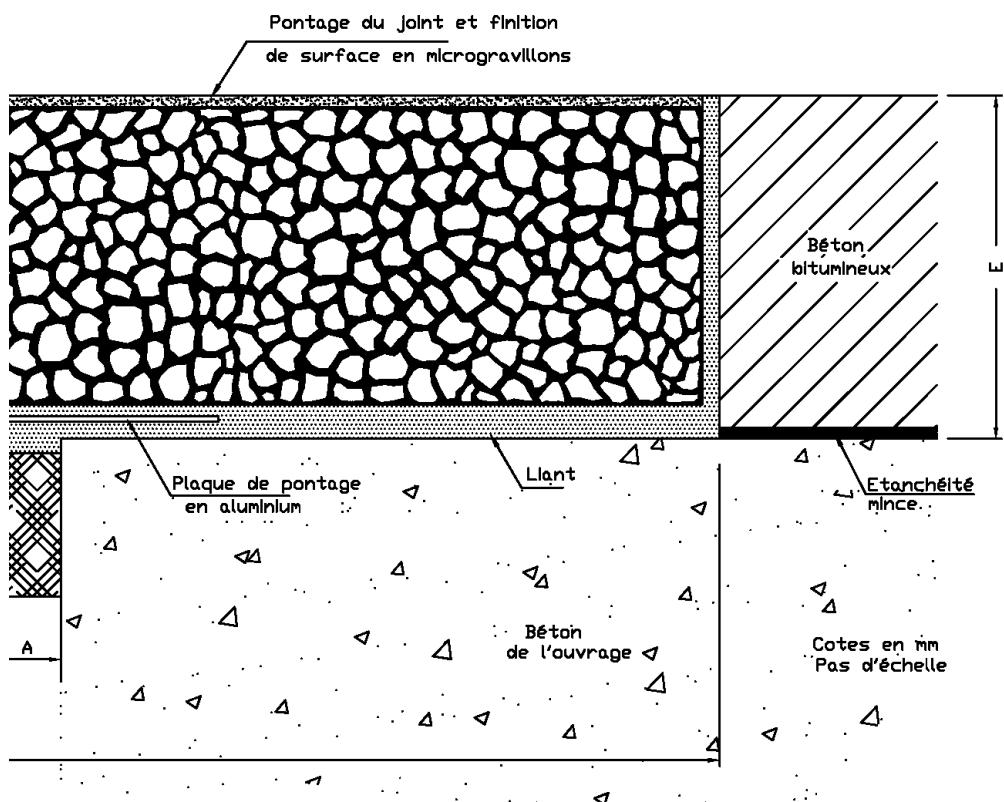
Représentation schématique



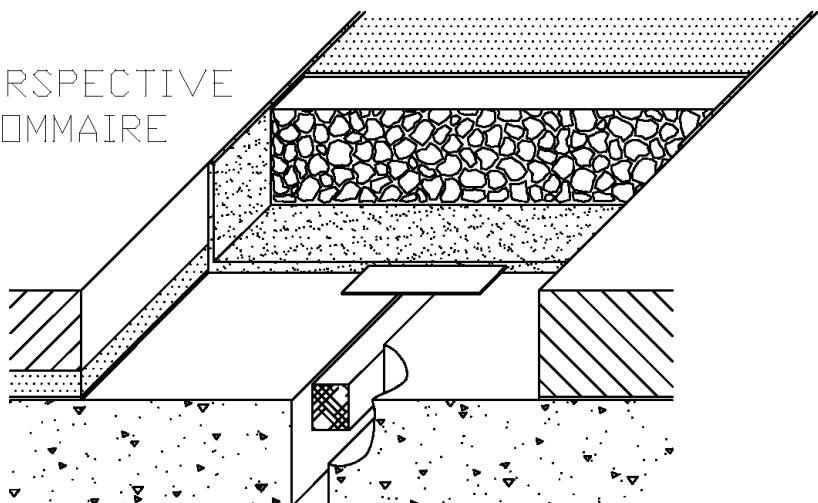
D'ENSEMBLE

SCHEMATIQUE

courante



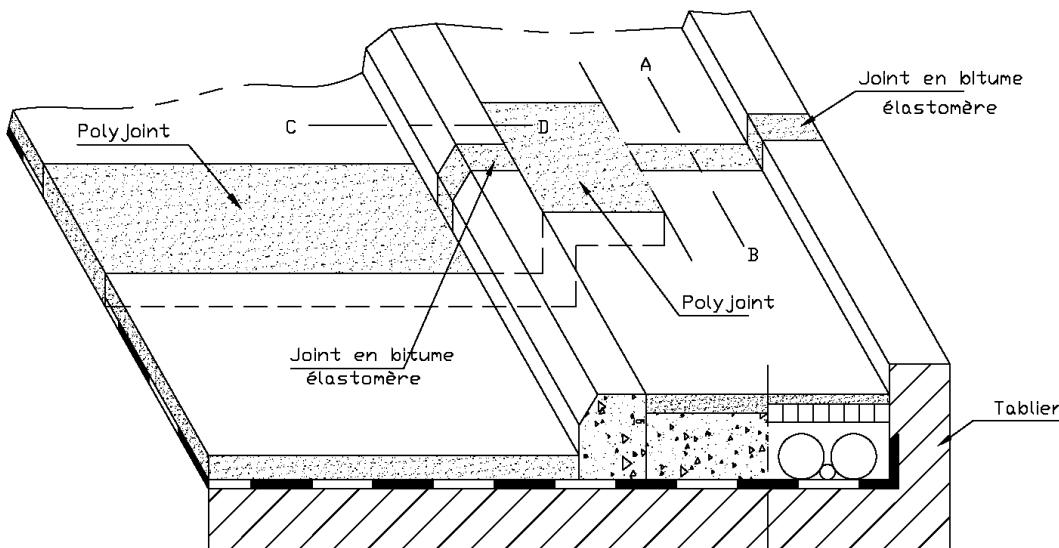
PERSPECTIVE SOMMAIRE



TROTTOIR

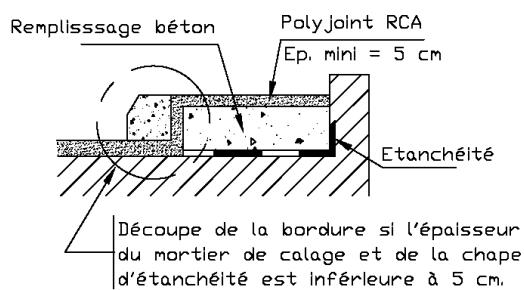
Schéma de principe

Perspective sommaire

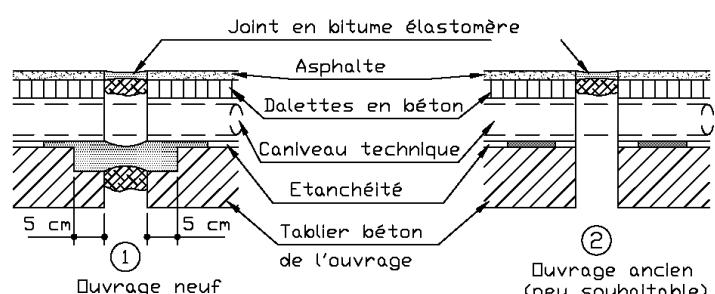


Note: des solutions différentes peuvent être envisagées suivant la configuration du trottoir.

Coupe schématique C-D

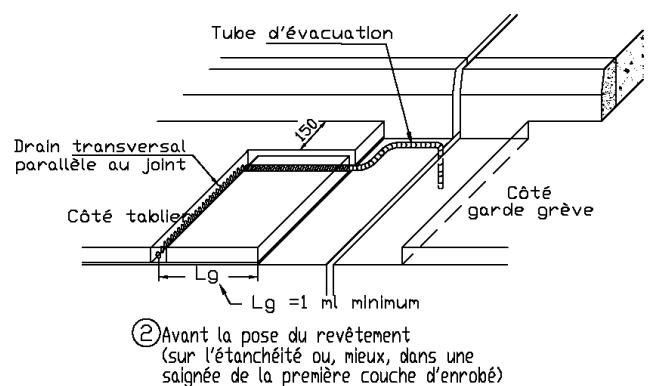
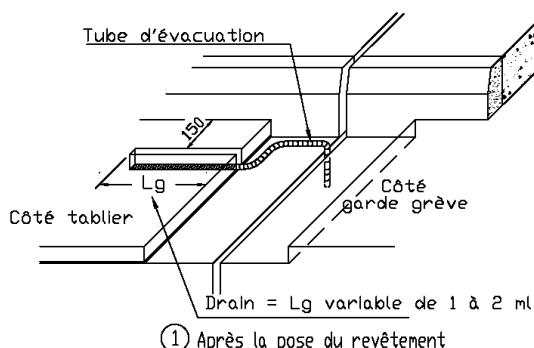


Coupe de la feuillure A-B



DRAINAGE

de l'interface revêtement / étanchéité



I.3.2 Caractéristiques des matériaux et produits

- I.3.2.1 **La plaque métallique** assurant le pontage au-dessus du vide du joint est en alliage d'aluminium 5005 H111, 5754 H111 ou 5086 H111 laminé.
- I.3.2.2 **Le liant** est un bitume modifié par l'adjonction de polymères (dénommé Polyjoint). Il est appliqué à une température de l'ordre de 180°C (et toujours inférieure à 200°C). Le numéro du lot est indiqué sur le bon de livraison du fournisseur et reporté sur la fiche RCA « identité des composants ».
- I.3.2.3 **Le primaire d'accrochage** sur le béton et la tranche sciée de l'enrobé est un vernis à base d'élastomère et de plastomère solvanté.
- I.3.2.4 **Les granulats** sont des concassés de granularité 10/14 de roches métamorphiques cristallisées. Le numéro du lot est indiqué sur le bon de livraison du fournisseur et reporté sur la fiche RCA « identité des composants ».
Les **granulats** de la couche de **finition** sont en sable prétraité de granulométrie 0,8 / 1,25.
- I.3.2.5 **Le drain** est en acier inoxydable.
- I.3.2.6 **Le joint de trottoir est constitué :**
 - par le prolongement du joint de chaussée jusqu'à la corniche ou la contre corniche. Dans ce cas le trottoir n'est pas réalisé au préalable dans la zone du joint, la technique du joint est identique à celle de la section courante (cf. coupe de la feuillure A-B p. 6, dessin ①) ;
 - par un joint au niveau du trottoir. La hauteur de la réservation sera au moins de 5 cm et le plus possible compte tenu de l'encombrement des canalisations (cf. coupe schématique C-D p. 6).
- I.3.2.7 **L'obturation du vide** entre les bordures de trottoir est assurée par du liant pur.
- I.3.2.8 **Le mortier de ragréage** éventuel localisé est un mortier à base de résines époxydiques.

I.4. Conditions particulières de transport et de stockage

(Rev)

Pour les conditions particulières de transport et de stockage, se conformer aux fiches techniques des produits utilisés.

II. Essais et contrôles

II.1 Essais

(Rev) **NOTE** : pour l'exploitation des informations contenues dans ce chapitre, voir le § III.5.

II.1.1 Essais de caractérisation

(Rev) Pour l'évaluation des caractéristiques techniques des matériaux et des produits, la société RCA a fait procéder à une série d'essais par un laboratoire accrédité par le **COmité FRançais d'ACcréditation (COFRAC)**, ou, en l'absence de laboratoire accrédité, dans un laboratoire désigné en accord avec la Commission, conformément aux indications du guide d'instruction d'une demande d'avis technique.

A la demande de la Commission, les essais effectués selon les conditions définies dans le guide sont les suivants :

Constituants	Caractéristiques	Norme (indice de classement)	Observations	Références des P.V. d'essais (dates)
Elément métallique en alliage d'aluminium	Sur éprouvettes prélevées : - Analyse chimique - Limite d'élasticité à 0,2% - Résistance à la rupture - Allongement à la rupture	EN 573-3 (A 02-122) NF EN 485-2 (A 50-421)		Certificat de conformité fabricant 3.1 selon NF EN 10204-3.1 n°16928 du 01/07/2021 (Vimetco alro Slatina pour Arcelor Mittal)
Liant	- TBA	NF EN 1427 (T 66-008)		PV d'essais n° LA_CIRY-17-0447 du Laboratoire Central Ciry du 13/02/2018
	- Pénétrabilité au cône à + 25°C et à -10°C - Allongement à la rupture à + 10°C	NF EN 1426 (T66-004)	Sur éprouvettes H2 et pour une vitesse de traction de 100 mm/min	PV d'essais n° 20180201 de Labotech de Février 2018
	- Nature et teneur en polymère au spectre infrarouge - Analyse du polymère par GPC	NF P 98-283		PV d'essais n° LA_CIRY-17-0374 du Laboratoire Central Ciry du 04/12/2017
Granulats (mis à part les granulats de la couche de finition)	- Analyse granulométrique - Coefficient Los Angeles	NF EN 933-1 NF EN 1097-2		PV d'essais n° LA_CIRY-17-0447 du Laboratoire Central Ciry du 13/02/2018
	- Coefficient de polissage accéléré	NF EN 1097-8		PV d'essais n° RT2018-0886 du Laboratoire Qualys Ciry du 16/11/2018
	- Variation du coefficient Los Angeles après l'essai de sensibilité au gel	NF EN 1367-1		PV d'essais n° LA_CIRY-17-0447 du Laboratoire Central Ciry du 13/02/2018

Les procès-verbaux précités ont été soumis à la Commission lors de la demande de renouvellement de l'avis technique.

Le fabricant garantit les caractéristiques des matériaux et produits entrant dans la composition du joint, dans les limites des tolérances de fabrication.

Afin de vérifier la conformité entre le produit soumis à la Commission et celui approvisionné sur le chantier, le maître d'œuvre peut, dans le cadre de son contrôle extérieur, faire certains des essais de caractérisation du tableau ci-dessus. Dans ce cas, le fabricant s'engage, lors de la signature d'un marché, à lui fournir, sur simple demande, la copie des procès-verbaux précités.

II.1.2 Essais pour l'évaluation de l'aptitude à l'usage

(Rev)

Les essais réalisés sur le produit fini sont les suivants

Constituants	Caractéristiques	Norme (indice de classement)	Observations	Références des P.V. d'essais (dates)
Polyjoint	Détermination de la capacité de souffle	XP P 98-092-2	Essai de capacité de souffle effectué à ± 15 mm, suivi d'un essai d'étanchéité	Rapport d'essais du Cerema NC du 03/05/2020
Polyjoint	Comportement à l'ornièrage	XP P 98-090	essais réalisés à 40°C sous 250 daN ce qui correspond au niveau B de la norme	PV du LROP N° 26110 du 14/06/91
			essais réalisés à 60°C sous 500 daN ce qui correspond au niveau A de la norme.	PV du LROP N° 35211 du 12/08/98 essais

II.2 Système qualité

(Rev)

Le Système Qualité de fabrication et de pose de ce modèle de joint a été établi sur la base de la norme NF EN ISO 9001:2015 (classement X50-131).

(Rev)

Un Manuel Qualité¹, ainsi que la procédure de pose du joint² ont été déposés lors de la demande d'avis technique.

Une formation périodique du personnel est assurée par les sociétés SACO et RCA.

II.3 Chantier et conditions minimales d'application

La température extérieure pour l'application doit être supérieure à +3°C.

(Rev)

En cas d'intempéries, la mise en œuvre est interrompue ; après arrêt des précipitations, l'eau se trouvant dans la cavité est éliminée par action de la lance thermopneumatique, grâce à la pression développée (0,6 MPa). La mise en œuvre peut alors reprendre après réchauffage soigné de la dernière couche mise en place dans la cavité.



(Rev)

(Rev) Le Directeur de la société demanderesse soussigné ou son représentant autorisé atteste l'exactitude des renseignements fournis dans les chapitres I et II du présent avis.

R.C.A. G.BEHEN
Robert Chartier Application
98 Avenue de Paris
27200 VERNON
Tél. : 02 32 64 55 55
Fax : 02 32 64 55 55

Le 27/04/2022

¹ A la date d'établissement du présent AT, le manuel qualité porte la référence « Q. 1.03. M Indice 7 » du 07/03/2017 ;
² A la date d'établissement du présent AT, le manuel de pose porte la référence « J 22 20 P Indice 3 » du 20/06/2018.

III. Avis de la commission

(Rev) Le produit présenté dans les chapitres précédents a été examiné par la Commission des avis techniques « Joints de Chaussée des ponts-routes » comprenant des représentants des maîtres d'ouvrage (Directions Interdépartementales des Routes, Conseil Départemental, ASFA), de l'Université Gustave Eiffel (UGE), du Cerema et de la Profession représentée par son syndicat professionnel : le SNFIJEE (Syndicat National des Fabricants-Installateurs de Joints, d'Équipements et d'Eléments de Structure).

(Rev) **NOTE** : toutes les dispositions techniques spécifiées dans l'Avis Technique doivent être appliquées. Pour les configurations non-courantes, lorsque ces dispositions ne peuvent être mises en œuvre, les attentes du maître d'ouvrage doivent être clairement définies afin de permettre à l'entreprise de proposer une solution dérogatoire garantissant le même niveau de performance.

III.1 Capacité de souffle – Confort à l'usager

III.1.1 Capacité de souffle

(Rev) Le joint **Polyjoint**, comme tous les autres joints de cette famille « à revêtement amélioré », a un comportement particulier que l'on doit prendre en considération avant toute utilisation sur un pont. Ces particularités sont les suivantes :

- ce joint a une capacité de souffle évoluant autour d'une position d'équilibre ;
- le comportement du matériau est meilleur lorsqu'il est sollicité en compression plutôt qu'en traction ;
- la position d'équilibre est celle obtenue lors de la mise en œuvre car ce joint n'est pas réglable à la pose.

(Rev) Ce joint a été testé en laboratoire selon la norme XP P 98-092-2 pour une capacité de souffle de ± 15 mm. Toutefois, la capacité de souffle a été limitée à ± 10 mm dans l'avis technique en raison des désordres relevés sur cette famille de joint, pour des valeurs de souffles supérieures à cette valeur, et plus particulièrement quand le joint subit des tractions.

(Rev) **Le souffle maximum de ± 10 mm ne peut être pleinement utilisé que lors d'une mise en œuvre en condition moyenne de température de la zone concernée (généralement proche de +10 °C).** Dans le cas d'ouvrage précontraint susceptible de fluer, il faudra tenir compte de ce retrait-fluage et s'efforcer de le poser le plus tard possible et en condition de température moyenne ou basse. La capacité de souffle réelle dépend donc des conditions de température régnant au moment de la mise en œuvre.

III.1.2 Confort à l'usager

De par son principe, ce joint, comme tous les joints de cette famille, est susceptible de donner un confort excellent sous réserve d'une bonne qualité de l'uni du revêtement adjacent. De fait, l'examen des sites montre une bonne maîtrise du niveling par les équipes de pose.

Seule la pose après exécution du tapis, qui permet un réglage précis du joint par rapport au revêtement adjacent, est possible compte tenu du procédé.

III.2 Robustesse

III.2.1 Liaisons à la structure

(Rev) **Le joint Polyjoint ne comporte pas de liaisons à la structure, ce qui rend la pose facile sans démolition ni coulage de béton** ; dans le cas de remplacement de joint mécanique existant, la dépose de celui-ci doit absolument être prévue au préalable, en se limitant toutefois à l'arasement du béton pourvu que celui-ci reste sain.

Si la démolition provoque des cavités notables, celles-ci doivent être rebouchées avec le mortier de réparation (inscrit à la marque NF) soumis préalablement à l'acceptation du maître d'œuvre. Les armatures éventuellement mises à nu seront recouvertes par un enrobage minimum. Par contre la présence ponctuelle d'irrégularités de 1 à 2 cm de profondeur n'est pas nuisible à la tenue du joint.

Une réception de l'état du support est à prévoir en liaison avec le maître d'œuvre ou son représentant. Les reprises éventuelles seront à faire conformément aux instructions formulées dans le manuel de pose.

(Rev) Le respect des dimensions maximales de l'ouverture entre maçonneries est en outre nécessaire. Cependant, pour des contextes particuliers (en zone sismique par exemple) nécessitant une ouverture du vide entre maçonneries supérieure à celle spécifiée (65 mm), le fabricant a prévu l'utilisation de plaques de pontage en acier de géométrie différente de celle du produit standard et ce pour un hiatus maxi de 120 mm.

(Rev) Le procédé **Polyjoint** est prévu pour des épaisseurs de revêtement comprises entre 4,5 et 20 cm. En cas de fortes épaisseurs de revêtement, les temps de refroidissement sont augmentés.

Il importe donc de connaître l'épaisseur de la chaussée car cela risque d'influer sur la durée du chantier (et, accessoirement, sur le coût qui est basé sur un volume de remplissage correspondant au joint nominal, à savoir pour une épaisseur comprise entre 7 et 10 cm). Au-delà et en deçà des épaisseurs précitées, notamment en cas de rechargement de la chaussée, une étude particulière est à faire.

III.2.2 Simplicité des mécanismes

Pas d'observations.

III.2.3 Qualité des matériaux constitutifs

Le dossier présenté lors du dépôt de la demande de renouvellement de l'Avis Technique précise les qualités des matériaux utilisés.

Ces qualités paraissent satisfaisantes en l'état actuel des connaissances.

En cas de doute, il est recommandé au maître d'œuvre de procéder à des prélèvements et de les soumettre à des essais de laboratoire. Les résultats seront à comparer avec ceux portés sur le (ou les) PV signalé(s) au chapitre II.1. En cas de non-conformité, il est demandé de rendre compte au Secrétariat de la Commission.

III.2.4 Dimensionnement, résistance aux sollicitations du trafic

Dans l'état actuel des connaissances, ce type de joint ne peut pas a priori être dimensionné ; aussi, seul le comportement sous trafic permet de vérifier sa bonne tenue.

(Rev) Dans le but de bien cerner le comportement du joint sous trafic, la Commission a procédé à un examen de la tenue des joints en service de 2013 à 2017. Le linéaire total visité représente environ 11 % du linéaire des références des joints déclarés posés pour cette période.

(Rev) Les **conclusions de ce suivi sont globalement satisfaisantes pour les trafics annoncés au § I.1.3.1. sous réserve** d'une bonne préparation à la lance thermopneumatique de la surface de sciage du revêtement (comme pour tous les joints de cette famille).

Les joints visités se comportent bien, mais certains présentent des décollements à la jonction avec l'enrobé bitumineux qu'il convient de traiter lors des interventions d'entretien (cf. § III.4.2).

Et plus généralement pour les joints de cette famille :

- d'une application correcte en épaisseur et en qualité du liant ;
- d'une bonne qualité du revêtement adjacent au joint (des fissures ont d'ailleurs été observées sur des ouvrages présentant un revêtement médiocre) ;
- d'une bonne préparation des abords de l'ouvrage : pas d'ouverture en V trop écartée, enlèvement du joint existant, etc ;
- **du respect des limitations d'emploi de ce type de joint** (cf. § III.1).

(Rev) Par ailleurs, il est important de veiller à la bonne préparation du support, afin de permettre une accroche optimale entre celui-ci et le JRA.

(Rev) Dans certaines configurations [zone de freinage (approche de carrefour par exemple), zone d'accélération en pente (départ de feu par exemple), zone de circulation en courbe (OA sur giratoire dénivelé par exemple), zone de stationnement autorisé], l'utilisation des JRA est déconseillée, afin de limiter les effets néfastes générés par les contraintes induites dans de tels cas (fluage localisé notamment).

(Rev) Dans le cas d'un trafic très lourd et très canalisé, il est recommandé d'être attentif au respect des proportions des différents constituants et à la procédure de mise en œuvre, en particulier de la bonne finition de la surface, sous peine de voir apparaître de l'ornierage (cf. § I.1.3 relatif au domaine d'emploi préconisé par le fabricant).

(Rev) Du point de vue de la tenue à l'orniérage, les essais ont été effectués au simulateur de trafic, à une température d'essai de 40°C (niveau B de la norme d'essais XP P 98-090), pour une charge d'essai de 250 daN. Le comportement du joint de l'essai effectué à cette température de 40°C s'est révélé très satisfaisant. Dans le tableau du § II.1.2, il est fait référence à un essai suivant les conditions de niveau A de la norme citée ci-dessus. Si le comportement de l'une des éprouvettes a été satisfaisant : ornière de 6,7% à 30 000 passages, l'autre n'a pu dépasser 1 000 cycles. Ceci montre bien la sensibilité de ce produit à l'orniérage et on pense qu'il a suffi d'une très légère différence dans la fabrication du joint pour avoir un comportement aux deux extrêmes. Ceci corrobore bien les observations in situ.

III.2.5 Résistance à la fatigue

(Rev) Il s'agit de la résistance à la fatigue des matériaux bitume à liant modifié : elle est, en général, satisfaisante. On notera que l'emploi sur ouvrage soumis à des mouvements de faible amplitude mais rapides est à déconseiller.

III.3 Étanchéité

III.3.1 Etanchéité dans le vide du joint de chaussée - Relevé de trottoir

Le fait que le matériau assurant le remplissage entre les traits de scie soit à excès de mastic lui confère **la qualité d'étanchéité** dans l'épaisseur totale du joint, **tant que le joint ne présente pas de fissuration**.

L'adhérence du liant au béton bitumineux et à l'étanchéité est satisfaisante et doit, là aussi, assurer une bonne liaison à l'étanchéité générale de l'ouvrage.

Pour évacuer les eaux de l'interface revêtement/étanchéité, un drain de type « barbacane » a été rendu obligatoire pour ce type de joint (cf. schéma de principe p 4) sauf si l'option de pose du drain en amont du joint a été retenue. Il importe donc au maître d'œuvre d'exiger un équipement complet conforme à ces dispositions.

Si des arrivées d'eau par le revêtement de la chaussée sont importantes (enrobés drainants par exemple), il peut être posé un (ou plusieurs) drain(s) disposé(s) parallèlement et en amont de la ligne de joint. **Le drain positionné sur la tranche de l'enrobé** est une disposition à proscrire car cela risquerait de nuire à l'efficacité de l'adhérence du joint sur l'enrobé. Il est, en outre, rappelé l'importance de bien préciser la technique retenue et le détail de l'évacuation de ce drain lors de chaque installation.

(Rev) **NOTE** : lorsque l'ouvrage est équipé, le long du caniveau, d'un drain longitudinal et que celui-ci ne s'évacue pas dans un avaloir en amont du joint, ce drain peut être prolongé (après gainage), avec l'accord formel préalable du client, au travers du joint, sous réserve de dispositions adaptées de récupération des eaux dans le vide du joint (dans ce cas, le volume d'eau est nettement plus élevé). Cette disposition doit être reportée sur la fiche de suivi chantier.

(Rev) Pour le relevé de trottoir, les dispositions constructives présentées sur les dessins de la page 6 sont a priori satisfaisantes. Le suivi de comportement des joints n'a pas révélé de défauts particuliers.

III.3.2 Etanchéité dans le vide du joint de trottoir

Le joint de trottoir, constitué par le prolongement de la technique sur chaussée dans le corps du trottoir, présente une disposition satisfaisante.

Chaque ouvrage constitue un cas particulier. Aussi, préalablement à la signature du marché, une étude spécifique est à réaliser en s'inspirant des dessins présentés dans l'avis technique. Il conviendra d'étudier particulièrement les problèmes posés par la présence de réseaux concessionnaires dans les trottoirs, par le biais, etc.

(Rev) **Le suivi de comportement des joints sur sites a montré sur certains ouvrages visités l'absence des dispositions prévues dans l'avis technique concernant les joints de trottoir. Aussi, il importe au maître d'œuvre d'exiger un équipement respectant ces dispositions.**

Il est rappelé que l'Avis Technique porte sur l'ensemble indissociable « joint de chaussée-relevé-joint de trottoir » et que les propositions techniques sont faites sur cette base. C'est au maître d'œuvre de préciser s'il souhaite avoir un équipement différent. Dans ce cas, il devra en apprécier l'intérêt.

III.4 Facilité d'entretien

III.4.1 Facilité d'entretien et de remplacement

Ce type de joint ne nécessite pas d'entretien particulier. Cependant en cas :

- d'apparition de fissure(s) il faut traiter avec un coulis de liant dans la fissure, après avoir déterminé, dans la mesure du possible, l'origine de la fissuration pour essayer d'éliminer sa cause ;
- de remplacement du joint, l'opération est absolument identique à celle d'un joint neuf. A noter que le fait de scier de part et d'autre de l'ancien joint peut entraîner une largeur plus importante ;
- de rechargement ou de régénération de la chaussée, l'opération peut être faite sans se préoccuper du joint moyennant des précautions avant application des enrobés. Il faut, ensuite, déposer l'enrobé jusqu'au niveau de l'ancien joint et reconstituer le joint en ajoutant une (ou plusieurs) couche(s) de granulats et de liant **Polyjoint**.

(Rev) La réparation localisée ou le remplacement du joint sont décrits dans la procédure de remplacement (référence : « *J 22 02 P Indice 4* » du 17/03/2014).

Important : l'examen de sites comportant ce type de joint a montré que, parfois, une couche de chaussée avait été mise en œuvre sur le joint sans reprendre celui-ci. Cette pratique n'est pas acceptable sous peine de causer des désordres dans le revêtement : fluage, fissure, ... et compliquer la réalisation ultérieure d'un joint de ce type.

(Rev) La pose d'un nouveau joint, en rehausse, doit être réalisée dans les meilleurs délais, selon la procédure spécifique définie par l'entreprise.

III.4.2 Périodicité des interventions d'entretien

Ce joint ne nécessite pas d'entretien particulier autre que celui prévu dans le guide d'application de l'Instruction Technique Surveillance et Entretien des Ouvrages d'Art – Fascicule 21 – Equipements des ouvrages d'art.

Cette opération d'entretien peut alors être réalisée (pour les ouvrages gérés par l'État) à l'occasion du contrôle annuel rendu obligatoire par la circulaire du 16/02/2011 de la Direction des Infrastructures de transports relative à la révision de l'Instruction Technique précitée.

(Rev) La **notice d'entretien** du joint peut être fournie, par le fabricant/installateur, sur simple demande du gestionnaire de l'ouvrage (référence : « *J 22 02 P Indice 4* » du 17/12/2012).

(Rev) **NOTE** : l'attention des gestionnaires est attirée sur le fait que la jonction avec le revêtement de chaussée bitumineux présente régulièrement une fissuration qu'il est souhaitable de traiter par un pontage adapté afin d'éviter les infiltrations.

III.4.3 Facilité de vérinage du tablier

La conception de ce joint et la tenue des matériaux constitutifs font **que les mouvements verticaux relatifs acceptables entre les maçonneries sont très faibles**. Le changement d'appareils d'appui n'est donc, en principe, pas possible car il suppose des dénivélés supérieurs.

Cependant, la Commission a eu connaissance d'ouvrages comportant un joint de nature similaire et pour lesquels un changement d'appareils d'appui a entraîné une dénivellation de 10 mm sans désordres. L'opération semble, a priori, pouvoir être réalisée sous réserve de l'effectuer en période de température plutôt chaude et après avoir pris l'avis du Cerema.

III.5 Contrôle de la conformité

Il est rappelé que l'avis technique est un document mis à la disposition des maîtres d'œuvre pour les éclairer dans le choix ou l'acceptation d'une technique, notamment de la bonne adaptation du produit au domaine d'emploi visé. L'avis technique porte donc sur un joint parfaitement identifié sur lequel sont effectués des essais d'évaluation de l'aptitude à l'usage.

L'avis technique se limite à cette appréciation et la procédure ne prévoit pas de suivi de la fabrication pendant la période de validité de l'avis technique. Il appartient donc au maître d'œuvre de faire procéder aux vérifications de conformité du produit approvisionné par rapport à celui identifié dans les chapitres I & II.

Le § II.1 donne les caractéristiques qui ont été déposées auprès de la Commission lors de la demande d'avis technique.

En cas de non-conformité des résultats par rapport aux éléments donnés au § II.1, il est demandé de transmettre le dossier aux fins d'analyse complémentaire au secrétariat de la Commission.

III.6 Système qualité

III.6.1 Système Qualité à la fabrication

Les dispositions préétablies en matière d'assurance qualité et décrites dans le Manuel et le Plan Qualité sont de nature à donner confiance en l'obtention de la qualité requise.

III.6.2 Système Qualité à la mise en œuvre et garantie du service après-vente

(Rev) Ce type de joint est fabriqué **in situ**. Aussi, le bon respect des opérations de mise en œuvre est encore plus essentiel que pour des joints mécaniques et est un élément primordial de sa tenue et de son comportement (cf. §III.2.4).

La qualification des équipes de pose de la société RCA ne semble pas poser, a priori, de problèmes et leur expérience paraît satisfaisante.

(Rev) La société RCA a préparé, à l'attention de son personnel de chantier, un manuel de pose (référence citée au § II.2). Il constitue un élément essentiel du système qualité à la mise en œuvre.

Ce manuel, qui constitue le référentiel de mise en œuvre du joint, peut être consulté à tout moment par le maître d'œuvre ou son représentant autorisé.

Il est rappelé que les maîtres d'œuvre doivent exiger le **renseignement de la fiche de suivi de chantier et sa fourniture à la fin des travaux**. Celle-ci sera portée au dossier de l'ouvrage de manière à pouvoir être consultée lors des opérations de surveillance ou lors des visites de sites.

Il est rappelé également que les joints posés par d'autres équipes que celles du fabricant/installateur ne sauraient se prévaloir des garanties de la procédure des Avis Techniques, le cahier des charges de cette procédure spécifiant une pose par le fabricant/installateur.

III.7 Divers

III.7.1 Biais

(Rev) Les dispositions décrites au § I.1.3.3 n'appellent pas de commentaires.

(Rev) Le suivi de comportement des joints sur sites (présentant des biais jusqu'à 30 grades) n'a pas mis en évidence de défaut d'adaptation. Cependant, il faut signaler que pour des joints très biais de cette famille, des cas d'ornièrage ont été observés sous trafic T0 et plus. Ils seraient dus au fait que le biais augmente la largeur de joint subissant le trafic. Aussi, dans le cas d'ouvrages biais, il est recommandé, après étude particulière, de diminuer la largeur standard entre traits de scie afin que la largeur du joint subissant le trafic soit acceptable sur ce point.

III.7.2 Pose entre deux structures accolées

Les mouvements verticaux provenant de flèches différentielles entre deux structures accolées (élargissement d'ouvrages par exemple) sont, en l'état actuel des connaissances, peu compatibles avec les performances et la tenue des matériaux constituant le joint, surtout quand celui-ci est sous une bande de circulation.

(Rev) Devant l'intérêt de cette technique qui évite une hétérogénéité d'uni et de surface, donc de glissance, et élimine le risque provenant de la présence d'une cavité linéaire parallèle à l'axe du trafic, des applications prototypes avec ce procédé comme sur des produits similaires ont été faites. Le suivi de leur comportement montre que cette disposition est envisageable moyennant certaines précautions (cf. en particulier l'article sur ce sujet dans le Bulletin OA n° 33 de décembre 1999).

III.7.3 Circulation des 2-roues

(Rev) Ce joint ne présente pas de danger particulier pour la circulation des 2 roues.

III.7.4 Hygiène et sécurité pendant la mise en œuvre et en service

Le liant et le primaire d'accrochage doivent se conformer à la législation en vigueur, notamment, mais non uniquement, en ce qui concerne l'étiquetage.

Les fiches de sécurité peuvent être fournies par le fabricant sur simple demande de la maîtrise d'œuvre. En cas de doute, il convient de se rapprocher des organismes habilités dans ce domaine.

(Rev) **NOTE** : l'attention est attirée sur la nécessité d'assurer une protection adaptée des personnels intervenant dans la mise en œuvre, l'entretien et la surveillance des joints. En particulier, les travaux par demi-chaussée ou par voie avec maintien de la circulation accroissent considérablement les risques pour les intervenants ; il convient alors de privilégier la coupure totale de l'ouvrage ou de mettre en place des protections lourdes adaptées.

Avis technique pour les joints de chaussée des ponts-routes

Les avis techniques fournissent un avis officiel sur le comportement prévisible de produits, de procédés ou de matériels pour éclairer les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre dans l'exercice de leur travail et le choix de techniques, et pour leur permettre de prendre leur décision en pleine connaissance de cause.

Ces avis techniques ont été préparés sous la responsabilité d'une commission mise en place par le Cerema, associant l'administration et la profession représentée par son syndicat.

Le secrétariat et la présidence de cette commission sont respectivement assurés par le Cerema et la profession.

L'élaboration d'un avis technique est soumise aux étapes suivantes :

- dépôt de la demande ;
- enquête préalable (s'il s'agit d'une première demande jugée recevable) ;
- examen du dossier technique et établissement du programme d'essais et d'audit ;
- établissement d'un avis technique.

Ces avis techniques sont consultables sur : www.cerema.fr

Renseignements techniques

- Fabricant : SACO
Route des Andelys – Courcelles-Sur-Seine
27940 AUBEVOYE
téléphone : +33 (0)2 32 53 74 60 – télécopie : +33 (0)2 32 77 30 39
- Installateur : RCA
98, avenue de Paris
27200 VERNON
téléphone : +33 (0)2 32 64 55 55 – télécopie : +33 (0)2 32 64 55 56
- Correspondant Cerema ITM : Laurent CHAT
téléphone : +33 (0)1 60 52 30 97
courriel : laurent.chat@cerema.fr

**Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables**

L'autorisation du Cerema est indispensable pour la reproduction même partielle de ce document.

© 2022 Cerema

Référence: 2205w- : FAT JO 22-03

ISRN : CEREMA-DTecITM-2022-005-1-FR

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction technique Infrastructures de transport et matériaux – 110, rue de Paris – 77171 Sourdun – Tél : +33 (0)1 60 52 31 31

Siège social : Cité des mobilités – 25, avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F-69674 Bron Cedex – Tél : +33 (0)4 72 14 30 30