

# Avis technique Ouvrages d'art

## Joint chaussée de ponts-routes

Validité du : 06-2022  
au : 06-2027

**F AT JO 22-09**

**THERMO-JOINT – SBTP**

Nom du produit :

**THERMO-JOINT**

Entreprise :

**SBTP**

Cet avis technique décrit les principes de ce joint :

**Famille** de joint : « Joints à revêtement amélioré »

**Capacité** de souffle :  $\pm 10$  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 .....	15

Cet avis annule et remplace le précédent avis publié sous le numéro F AT JO 19-05

**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'entière 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/INSTALLATEUR :**

###### **SBTP**

Rue du Douanier Rousseau

ZAC Garolor

57 365 ENNERY

Téléphone : 03 87 64 14 23

Télécopie : 03 87 51 70 07

Site Internet : [www.sbtp.fr](http://www.sbtp.fr)

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

La société COLAS LIMITED, qui assure la fourniture des granulats entrant dans la fabrication du joint **Thermo-Joint**, est liée à la société SBTP par un contrat de fournitures.

Ses coordonnées sont les suivantes :

Rowfant

CRAWLEY West Sussex

RH10 4NF

United Kingdom

**(Rev)** La société Serepp, qui assure la fabrication du liant **Thermojoint** de la marque Interdesco entrant dans la fabrication du joint **Thermo-Joint**, est liée à la société SBTP par un contrat de fournitures.

Ses coordonnées sont les suivantes :

**(Rev)** 17 Avenue Georges Besse  
ZA des Portes de Bourgogne  
21320 CREANCEY

#### I.1.2 Principe du modèle de joint

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

Il peut équiper tous les ouvrages pour un **trafic T3 à T0+** (de 50 à 2 000 poids lourds en moyenne journalière annuelle) 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 est 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  $\pm 10$  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

Elle est faite exclusivement par la société SBTP.

#### I.1.5 Références

(Rev) En France, environ 1 460 mètres de joints de chaussée ont été réalisés entre 2016 et 2020 avec le joint **Thermo-joint**. Ceux-ci correspondent à environ 70 références (sur ponts routes) déclarées par SBTP.

## I.2. Plans d'ensemble

Voir pages 5 à 7.

## I.3. Caractéristiques techniques

### I.3.1 Indications générales et description

Le joint **Thermo-joint** est mis en œuvre dans une saignée de 45 à 50 cm de large, qui est réalisée dans le revêtement de la chaussée jusqu'au support en béton de la structure et parfaitement nettoyée.

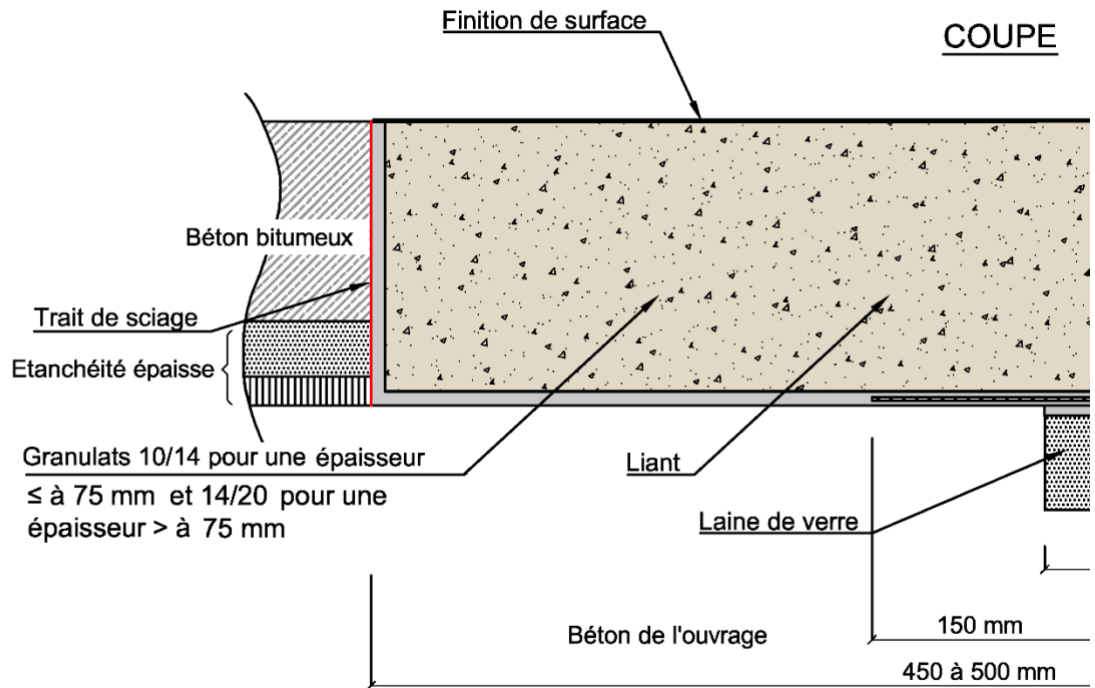
Celui-ci est composé :

- d'une étanchéité provisoire dans le vide du joint (laine de verre) ; son but est d'empêcher le liant, quand il est encore fluide, de couler dans le vide du joint ;
- d'une couche d'accrochage appliquée à la balayette sur le béton du tablier et du mur garde-grève et sur les tranches sciées de l'enrobé ;
- d'une couche de liant bitumineux modifié **Thermojoint** de 3 à 5 mm d'épaisseur mis en œuvre à l'aide d'un couteau à enduire sur les parties verticales et horizontales ;
- (Rev) • d'une plaque métallique pour assurer le pontage au-dessus du vide du joint ;
- d'un remplissage à l'aide de granulats chauds de 25 à 40 mm d'épaisseur, suivi de la mise en œuvre en couches successives du liant bitume modifié par des polymères, selon les consignes prévues au manuel de pose<sup>1</sup>. Chaque couche est saturée avec le même liant ;
- d'une couche de pré-enrobage moins riche en liant et en granulats sur une couche de liant en saturation de surface ;
- d'une couche de finition en liant bitumineux modifié **Thermojoint**, sablée à refus ;
- 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 trois dispositions adéquates ;
- d'un dispositif de drainage disposé en « barbacane » et comprenant un drain type « ressort » de 20 mm de diamètre.

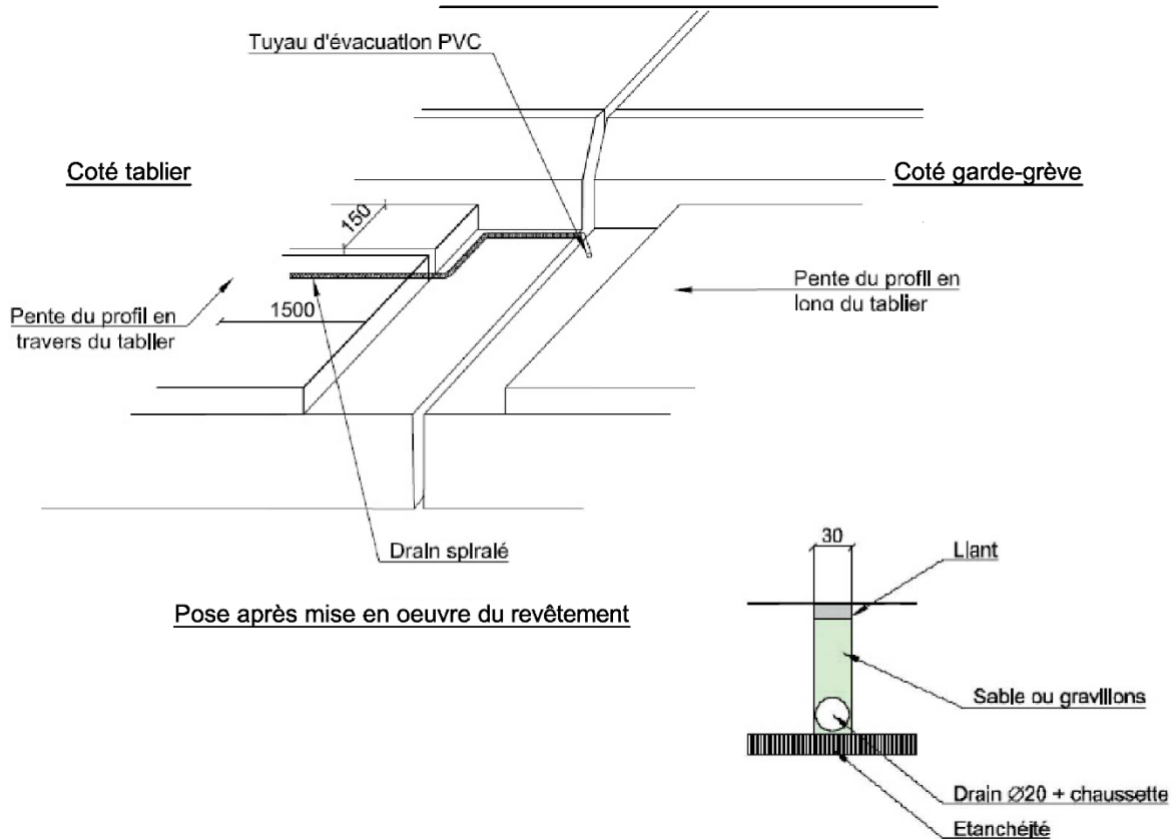
---

<sup>1</sup> A la date d'établissement du présent avis technique, ce manuel porte la référence « PRO TH001 Indice 4 » du 25/11/2019.

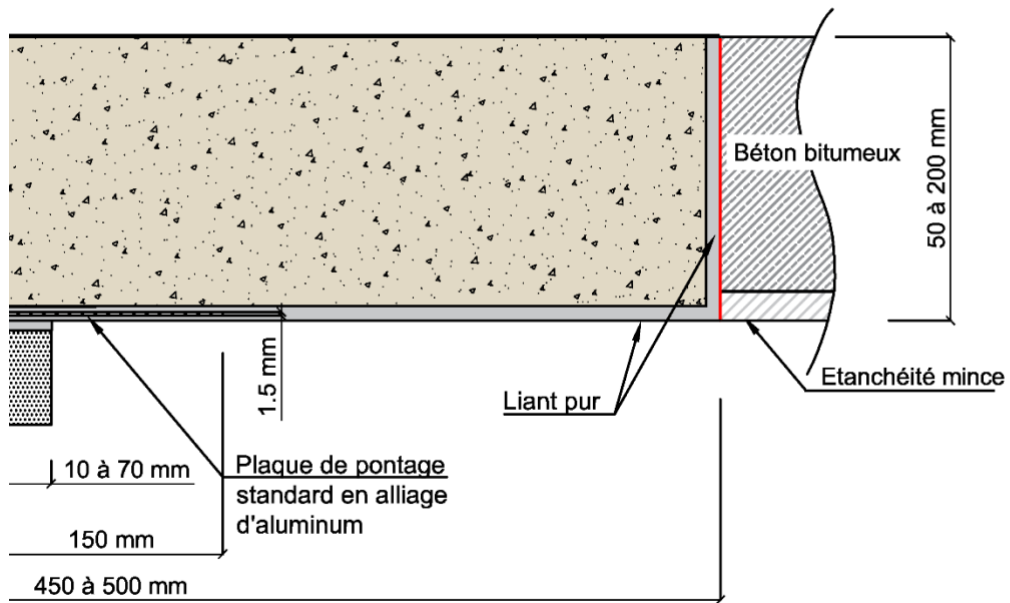
## I.2 PLAN REPRESENTATION COUPE



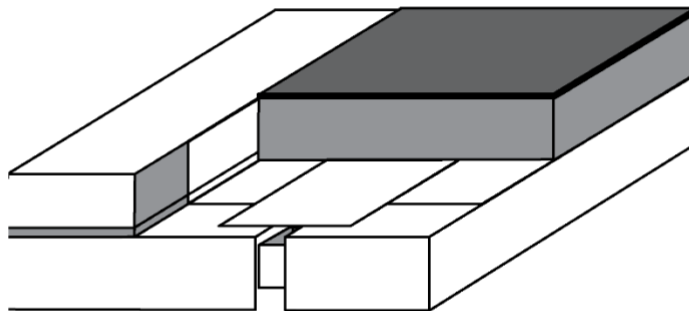
## DRAIN OBLIGATOIRE



**D'ENSEMBLE**  
**SCHEMATIQUE**  
**COURANTE**



**PERSPECTIVE SOMMAIRE**



# JOINTS DE TROTTOIR

## Schémas perspectives de mise en œuvre

Schéma de principe n°1

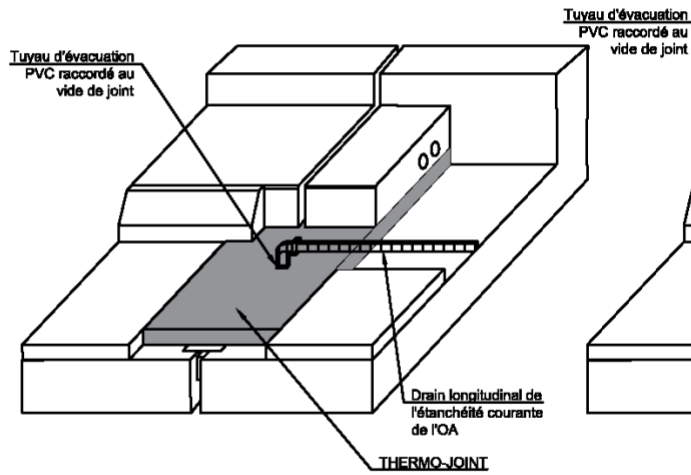
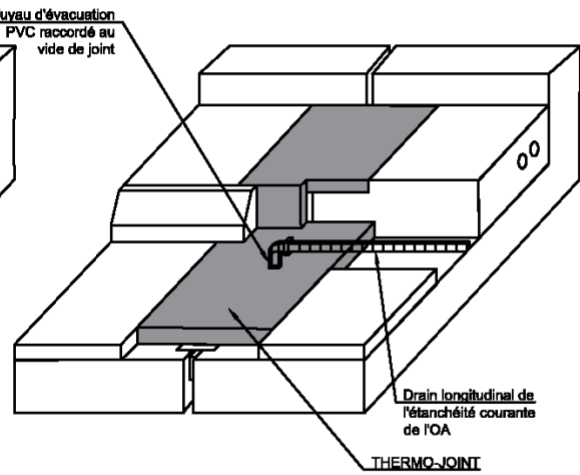
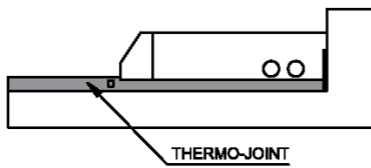


Schéma de principe n°2



Coupe



Coupe

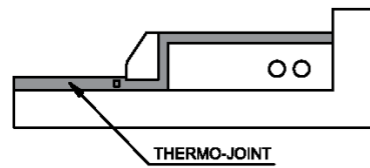
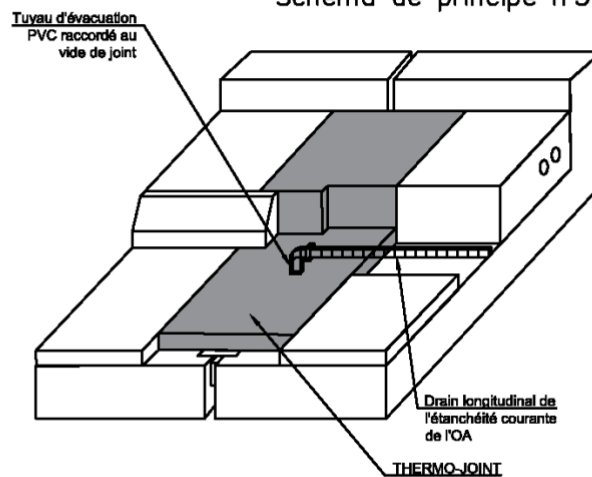
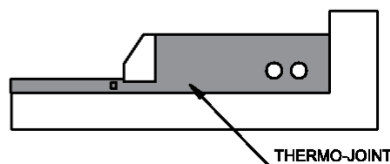


Schéma de principe n°3



Coupe



### I.3.2 Caractéristiques des matériaux et produits

(Rev)

- I.3.2.1** La **plaque métallique** assurant le pontage est en aluminium EN573 laminé de 150 mm de large et de 1,5 mm d'épaisseur (dimensions standards) pour un vide de dilatation inférieur ou égal à 70 mm, ou, d'une tôle de largeur adaptée de 3 mm d'épaisseur pour un vide de dilatation supérieur à 70 mm et n'excédant pas 100 mm.
- I.3.2.2** La **couche d'accrochage** sur le béton et la tranche sciée de l'enrobé est une couche solvantée pour mastic à chaud nommée primaire B, et est fabriquée et fournie par la société Interdesco.
- I.3.2.3** Le **liant** est un bitume modifié par l'adjonction de polymères (dénommé **Thermojoint**). Il est appliqué à une température comprise entre 185°C et 195°C (sans excéder 200°C) jusqu'à une épaisseur maxi de 20 cm. Le numéro du lot est indiqué sur les sacs du fabricant et reporté sur les fiches de préparation et de suivi de chantier.
- I.3.2.4** Les **granulats** sont des concassés de roche magmatique plutonique (granite) de granulométrie 10/14 et 14/20. La granulométrie est du 10/14 pour des épaisseurs de joints, inférieures ou égales à 75 mm ou du 14/20 pour des épaisseurs supérieures à 75 mm.
- Les **granulats de la couche de finition** sont des matériaux de roche métamorphique broyée de granulométrie 0.6/1.25.
- I.3.2.5** Le **drain** est en acier inoxydable ou en aluminium.
- 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 ;
  - par un joint au niveau supérieur du trottoir avec une remontée située derrière la bordure de trottoir. La hauteur de la réservation devra être au moins de 5 cm ;
- I.3.2.7** L'**obturation du vide** entre les bordures de trottoir est assurée par le liant pur **Thermojoint**.

### I.4. Conditions particulières de transport et de stockage

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

## II. Essais et contrôles

### II.1 Essais

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

#### II.1.1 Essais de caractérisation

Pour l'évaluation des caractéristiques techniques des matériaux et des produits, la société SBTP a fait procéder à une série d'essais par un laboratoire accrédité par le **CO**mité **FR**ançais d'**AC**créditation (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)
<b>Plaque métallique en alliage d'aluminium</b>	Conformité à la norme	- Aluminium NF EN 573-3 (A 02-122) NF EN 485-2 (A 50-421)		Certificat d'inspection n°109360-5 d'Hydro Aluminium Rolled Product du 25/08/2015
<b>Liant</b>	- TBA	NF EN 1427		PV de contrôle d'Interdesco du 21/05/2015
	- Pénétrabilité au cône à +25 °C et à -10 °C - Allongement à la rupture à +10 °C	NF EN 1426	Sur éprouvettes H2 et pour une vitesse de traction de 100 mm/min	
	- Nature et teneur en polymère au spectre infrarouge - Analyse du polymère par GPC	NF P 98-283		
<b>Primaire d'accrochage</b>	Cf. fiche technique du fabricant			Fiche 068D du 30/08/2016 d'Interdesco
<b>Granulats (exceptés les granulats de la couche de finition)</b>	- Analyse granulométrique - Coefficient Los Angeles - Coefficient de polissage accéléré - Variation du coefficient Los Angeles après l'essai de sensibilité au gel	NF EN 933-1 NF EN 1097-2 NF EN 1097-8 NF EN 1367-1		PV du laboratoire CELTEST du 12/10/2017

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)
Thermo-joint	Détermination de la capacité de souffle	XP P98-092-2	Essai de capacité de souffle effectué à $\pm 10$ mm, suivi d'un essai d'étanchéité	Rapport d'essais du Cerema NC du 23/11/2021
Thermo-joint	Essai de tenue à l'orniérage	XP P98-090	Etude en vue de la mise au point de la norme	Etude réalisée par le LROP en 1999 (dossier 36066)

## 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 Qualité<sup>2</sup>, ainsi que la procédure de pose du joint<sup>3</sup> ont été déposés lors de la demande d'avis technique.

Une formation périodique du personnel est assurée par la société SBTP.

## II.3 Chantier et conditions minimales d'application

La température extérieure pour l'application doit être supérieure à +2 °C.

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 thermo pneumatique, 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.



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.

Le 09 juin 2022

**S.B.T.P.**

Rue du Douanier Rousseau - Zac Garolor

57365 ENNERY

Tel. : 03 87 64 14 23 - Fax : 03 87 51 70 07

Siret : 449 119 395 00035 - APE : 4312A

M<sup>r</sup> Sidney GRIMON-BRICE (Directeur)

<sup>2</sup> A la date d'établissement du présent AT, le manuel qualité porte la référence « PAQ THERMO-JOINT V1 » du 22/06/2018 ;

<sup>3</sup> A la date d'établissement du présent AT, le manuel de pose porte la référence « PRO TH001 Indice 4 » du 25/11/2019.

### 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 SNFIJES (Syndicat National des Fabricants-Installateurs de Joints, d'Equipements et d'Eléments de Structure).

**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'utilisateur

##### III.1.1 Capacité de souffle

(Rev) Le joint **Thermo-joint**, 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 modèle de joint a été testé en laboratoire selon la norme XP P98-092-2 pour une capacité de souffle de  $\pm 10$  mm.

**Le souffle maximum de  $\pm 10$  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'utilisateur

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 nivellement 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 Thermo-joint ne comporte pas de liaisons à la structure, ce qui rend la pose facile sans démolition ni coulage de béton** ; en présence d'un joint mécanique à déposer avant la mise en œuvre du **Thermo-joint**, il est nécessaire d'assurer la dépose du joint en démontant les parties métalliques (dévissage des ancrages), l'arasement des tiges d'ancrages, la démolition des solins et l'évacuation des armatures des solins. Une attention particulière sera accordée à la reprise de l'étanchéité de l'ouvrage. Ceci peut conduire, soit à augmenter la largeur du **Thermo-joint** pour retrouver l'étanchéité, soit à reprendre l'étanchéité pour permettre une largeur de **Thermo-joint** conforme à l'avis technique.

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 (70 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 100 mm.

Le procédé **Thermo-joint** est prévu pour des épaisseurs de revêtement comprises entre 5 et 15 cm. En cas de fortes épaisseurs de revêtement (jusqu'à 20 cm), les temps de refroidissement sont augmentés.

**(Rev)** 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 8 et 10 cm). Au-delà et en deçà des épaisseurs précitées, notamment en cas de rechargement de la chaussée, une étude particulière est à mener.

### III.2.2 Simplicité des mécanismes

Pas d'observations.

### III.2.3 Qualité des matériaux constitutifs

**(Rev)** Le dossier présenté lors du dépôt de la demande de renouvellement de l'Avis Technique initial 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 2019. Le linéaire total visité représente environ 10 % (154 m sur 1414 m) du linéaire des références signalées de joints 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).

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 abouts de l'ouvrage : pas d'ouverture en V trop écarté, enlèvement du joint existant, etc ;

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

**(Rev)** La visite des sites en service a montré l'existence de quelques fissures longitudinales à la jonction avec l'enrobé bitumineux qu'il convient de traiter lors des interventions d'entretien (cf. § III.4.2).

**(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).

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 P98-090), pour une charge d'essai de 250 daN. Le comportement de l'essai effectué à cette température de 40 °C est satisfaisant (moyenne d'ornière de 6,5 % pour 30 000 cycles).

**(Rev)** Toutefois, pour **les trafics très importants, et/ou très canalisés**, des phénomènes de fluages ou d'orniérage peuvent être constatés, en particulier par forte chaleur ou en cas d'excès de liant bitumineux dans la couche de finition. Il est donc 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.

- (Rev) L'examen de certains sites de joints pour des trafics très lourds a mis en évidence ce type de problème particulier.
- (Rev) Le choix de ce type de joint pour de tels trafics doit être assorti d'une politique d'entretien prenant en compte les paramètres de coût, de durabilité et de gêne à l'utilisateur.

### III.2.5 Résistance à la fatigue

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 Étanchéité 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 du comportement des joints a néanmoins montré que la présence d'un cache-bordure permettrait d'éviter un écoulement du liant pur mis en œuvre entre les bordures de trottoir.**

### III.3.2 Étanchéité 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.

**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 **Thermo-joint**.

La réparation localisée ou le remplacement du joint sont décrits dans la procédure de remplacement (référence : « PRO TH001 Indice 4 » du 25/11/2019).

**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.

Cependant, 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) 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 dénivelées supérieures.

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.

## **(Rev) 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 SBTP ne semble pas poser, *a priori*, de problèmes et leur expérience paraît satisfaisante.

La société SBTP 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.**

**(Rev)** 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

Le suivi de comportement des joints sur sites (présentant des biais jusqu'à 60 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'orniérage 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.**

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.6.3 Circulation des 2-roues

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

### III.6.4 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.

**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](http://www.cerema.fr)

## Renseignements techniques

- Fabricant/Installateur : SBTP  
Rue du Douanier Rousseau  
ZAC Garolor  
57365 ENNERY  
téléphone : + 33 (0)2 38 46 38 46 – télécopie : + 33 (0)3 87 64 14 23
- Correspondant Cerema ITM : Laurent CHAT  
téléphone : +33 (0)1 60 52 30 97  
courriel : laurent.chat@cerema.fr