

Avis technique Ouvrages d'art

Jointts chaussée des ponts-routes

Validité du : 12-2022
au : 12-2027

F AT JO 22-10

Nom du produit :

JHV 50

Entreprise :

PCB

Cet avis technique décrit les principes de ce joint :

Famille de joint : « joint à lèvres » (nommé également « joint à hiatus »)

Capacité de souffle : 50 mm

Mode de pose : en feuillure

Sommaire

I	Fiche d'identification	2
II	Essais et contrôles.....	9
III	Avis de la Commission	11
	Information sur la publication	17

Cet avis annule et remplace le précédent avis publié sous le numéro F AT JO 19-04

Important : Les avis techniques « Jointts 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).

JHV 50 – PCB



(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 :

PCB – BAUDIN CHATEAUNEUF

60, rue de la Brosse

CS 30019

45110 CHATEAUNEUF SUR LOIRE

Téléphone : + 33 (0)2 38 46 38 46 Télécopie : + 33 (0)2 38 46 38 98

BAUDIN CHATEAUNEUF est le locataire gérant de PCB.

PROPRIETE(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 lèvres**, comportant des lèvres ou arêtes, en alliage d'aluminium filé, et ancrées dans une longrine en micro-béton. Ces lèvres ou arêtes maintiennent un profilé en élastomère extrudé (EDPM) dont la fonction est d'assurer l'étanchéité à l'eau et aux matériaux. La liaison à la structure est faite par des vis à serrage contrôlé.

I.1.3 Domaine d'emploi

I.1.3.1 Classe

Il peut équiper les ouvrages supportant **tout type de trafic** selon le guide technique Sétra/LCPC « Conception et dimensionnement des structures de chaussée » de décembre 1994.

I.1.3.2 Souffle

(Rev) La capacité de souffle **longitudinal** est de **50 mm** (ouverture entre maçonneries de 20 mm à 70 mm).

(Rev) La distance minimale entre deux éléments métalliques en vis-à-vis, en joint fermé, est de 20 mm.

(Rev) La capacité de souffle **transversal** est limitée, tant en position fermée qu'en position ouverte du joint, à **50 mm** du fait des relevés de bordure.

I.1.3.3 Adaptation au biais

Par sa conception, qui ne comporte pas de dent (ou peigne), il peut équiper des ouvrages quel qu'en soit le biais. Cependant, pour des biais très importants, il y a le risque d'un mauvais comportement du profilé en élastomère.

Le souffle réel du joint, mesuré suivant l'axe longitudinal de l'ouvrage, est alors égal au rapport de la capacité de souffle du modèle par le sinus de l'angle de biais (cf. *représentation du biais 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) La pose est faite **exclusivement** par le **fabricant/installateur** selon la technique de pose en feuillure.

I.1.5 Références

(Rev) En France, environ 283 mètres de joints de chaussée ont été réalisés avec le joint **JHV 50**, entre 2017 et 2021. Ceux-ci correspondent à environ 14 références (sur ponts routes) déclarées par la société PCB.

I.2. Plans d'ensemble

Voir pages 4 à 7.

I.3. Caractéristiques techniques

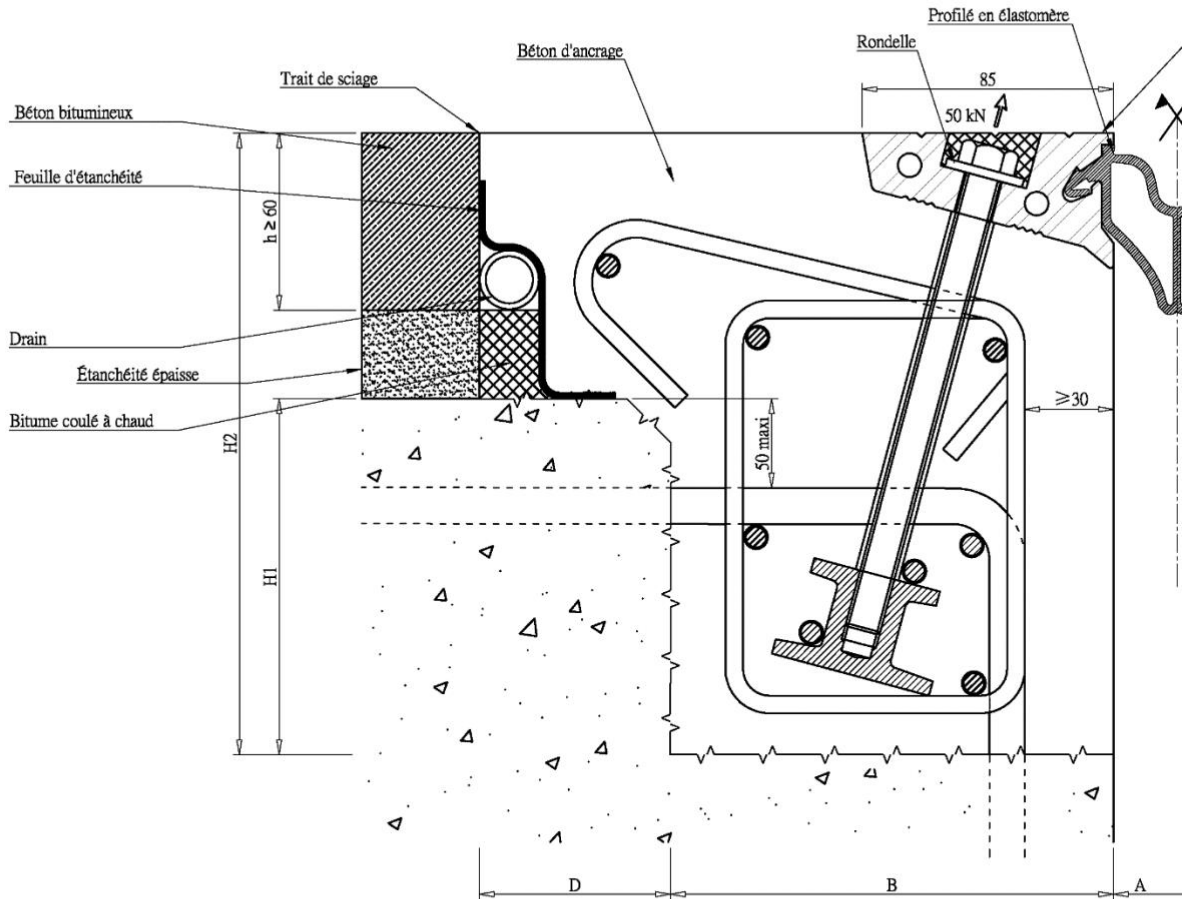
I.3.1 Indications générales et description

Le joint **JHV 50** comprend :

- deux profilés métalliques symétriques en alliage d'aluminium filé. Les deux éléments sont disposés face à face. Ce profilé comporte une face inférieure d'appui sur le béton, inclinée à 15° par rapport à la face supérieure et une rainure sur la face verticale interne pour l'insertion du profilé d'étanchéité en élastomère. La continuité des profilés en aluminium entre eux est assurée par deux goupilles en aluminium logées dans les conduits cylindriques continus débouchant en extrémité des profilés. La longueur d'un élément standard est d'environ 3 ou 4 mètres. Des lamages en face supérieure permettent de loger la tête des vis d'ancrage. Des trous filetés en face supérieure permettent la fixation des règles de pose du joint ;
- des vis d'ancrage, espacées de 200 mm (ou 150 mm à la jonction entre 2 profilés), isolées du béton par une gaine en PVC, et ancrées dans une douille d'ancrage noyée dans le béton. ;
- un profilé en élastomère extrudé, continu de relevé à relevé, inséré solidement entre les éléments métalliques, destiné à empêcher la pénétration de corps étrangers et à assurer l'étanchéité à l'eau à travers le joint ;
- un ferrailage en armatures à béton, assurant la continuité avec le ferrailage existant de la structure. Le façonnage des cadres est adapté spécialement à la géométrie des réservations lorsque les dimensions de celles-ci s'écartent notablement des dimensions minimales requises ;
- une longrine en microbéton coulé entre le vide du joint et le trait de scie du revêtement, directement sur le béton. La résistance minimale du béton requise pour le serrage des vis d'ancrage est de 20 MPa ;
- un dispositif de drainage des enrobés bitumineux disposé sur l'étanchéité du tablier, comprenant un drain ressort et une bande de feuille d'étanchéité alu-bitume collée sur la tranche des enrobés et l'extrados du tablier. Le drain ressort se prolonge par un tuyau en matière plastique pour évacuer les eaux vers le système de drainage général de l'ouvrage ;
- un élément spécial dénommé « relevé de joint » réalisé en usine à partir de tronçons du profilé en alliage d'aluminium coupés « à coupe d'onglet » et soudés entre eux, de sorte à assurer la continuité de la rainure de fixation du profilé en élastomère extrudé ;
- un joint de trottoir, constitué de profilés en alliage d'aluminium filé associés au même profilé en élastomère que celui du joint de chaussée. Ce type nécessite une feuillure de 80 mm de largeur par 40 mm d'épaisseur pour la pose. La position du joint de trottoir en recouvrement du relevé de joint assure la continuité de l'étanchéité ;
- un couvre-bordure en matériau métallique.

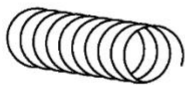
I.2 - PLANS REPRESENTATION

coupe



DRAIN

représentation schématique



Ressort diamètre 18 fil 1.5 mm

Spires non jointives pas de 5 mm

Dimensions :

A = 20 à 70 mm

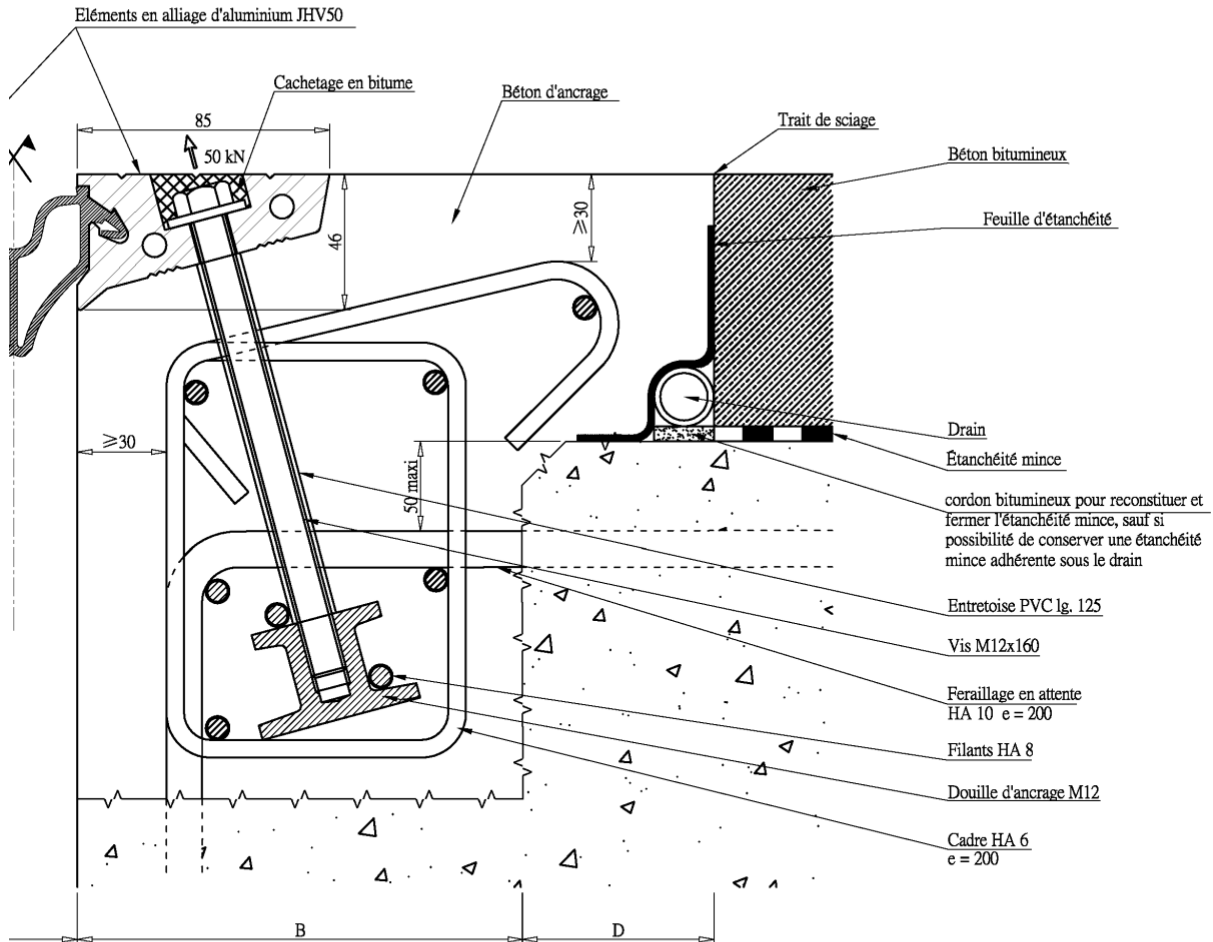
B = 150 mm

H2 ≥ 210 mm et H1 ≥ 120 mm

D = 60 mm

D'ENSEMBLE SCHEMATIQUE

courante

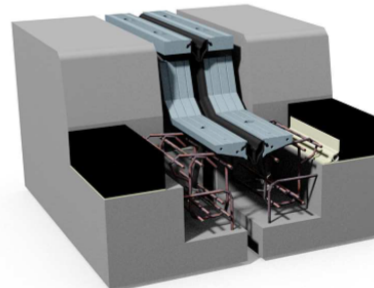


PERSPECTIVE SOMMAIRE (Cache-bordure déposé)

Nota:

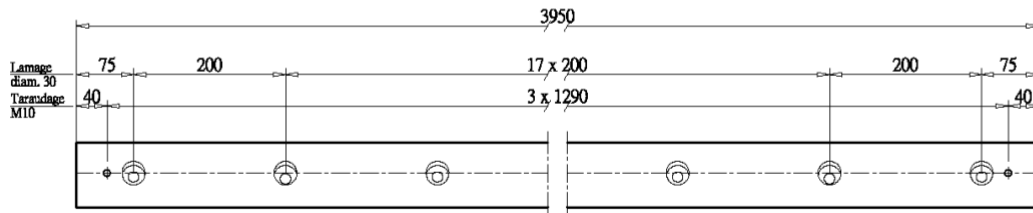
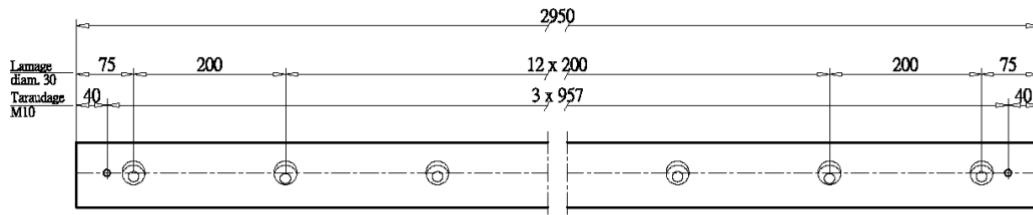
- le type de drain n'est pas lié au système d'étanchéité existant sur ouvrage
- un ferrailage complémentaire du béton d'ancrage est à prévoir lorsque l'enrobage des aciers du cadre est supérieur à 5cm. Il est adapté suivant les feuillures. Il peut également être adapté en fonction de la position des armatures existantes de l'ouvrage.

Cotes en mm
Sans échelle

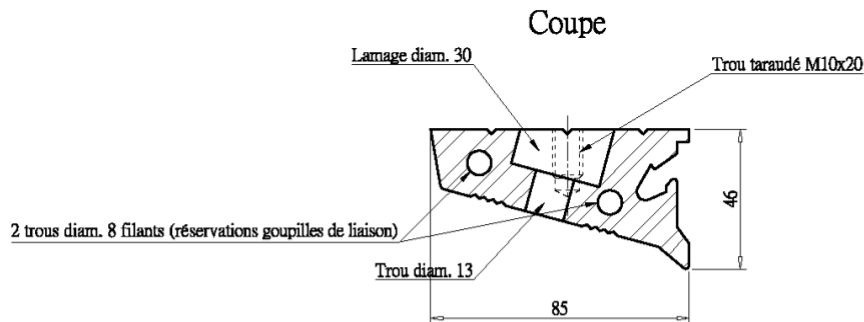


ELEMENT METALLIQUE

Vue en plan



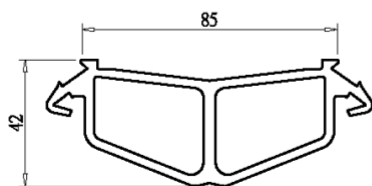
Cotes en mm
Sans échelle



Cotes en mm
Sans échelle

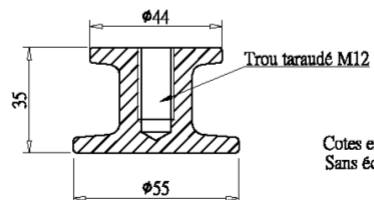
PROFILE EN ELASTOMERE

Coupe



DOUILLE D'ANCRAGE

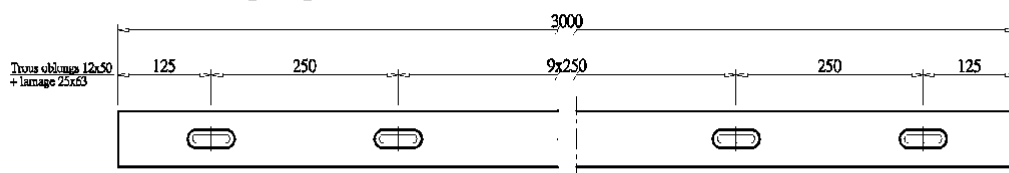
Coupe



Cotes en mm
Sans échelle

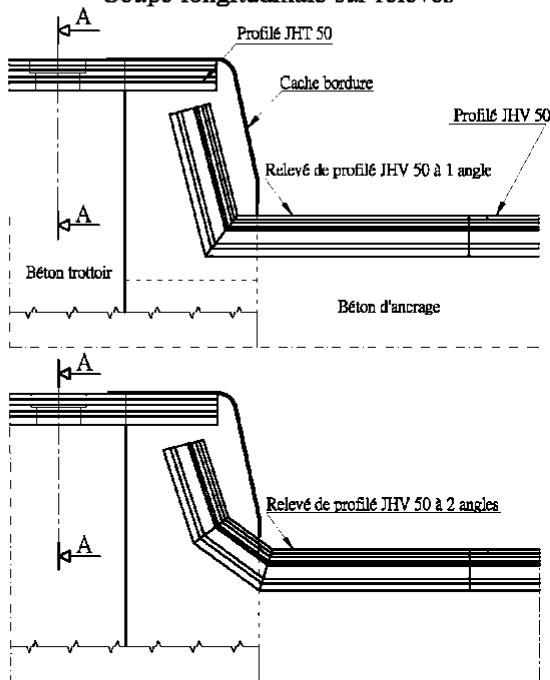
TROTTOIR JOINT DE TROTTOIR PIETONNIER JHT 50

Vue en plan profilé

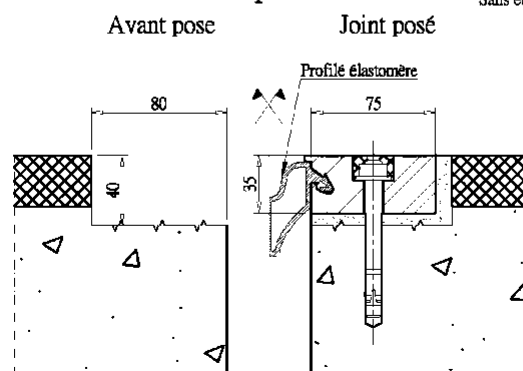


Cotes en mm
Sans échelle

Coupe longitudinale sur relevés



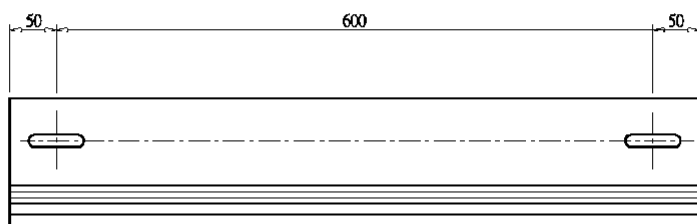
Coupe AA



Cotes en mm
Sans échelle

Fixation par cheville
M10x90 type HSA
et cachetage au bitume coulé à chaud

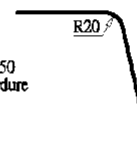
Cache-bordure



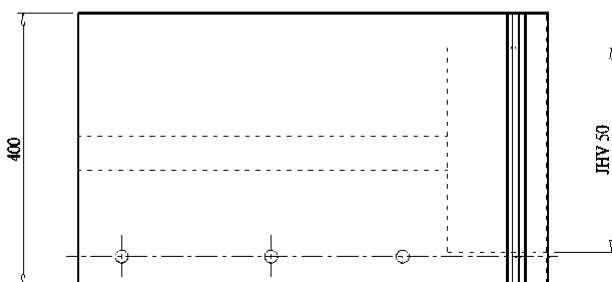
Cotes en mm
Sans échelle

Tôle inox 2 mm
Fixation 2 vis M10
+ chevilles chimiques M10

h = 100 à 150
selon la bordure

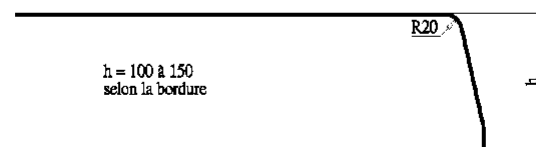


JOINT DE TROTTOIR SUR PASSAGE DE SERVICE



Tôle inox 2 mm
Fixation vis M10
- chevilles chimiques M10

h = 100 à 150
selon la bordure



Cotes en mm
Sans échelle

I.3.2 Caractéristiques des matériaux et produits

- I.3.2.1** Les **éléments métalliques** sont en alliage d'aluminium filé de qualité AW 6061 T6 selon la norme NF EN 755. Ils reçoivent un marquage (n° de suivi) sur la face supérieure.
- (Rev)** **I.3.2.2** Les **vis d'ancrage** liant le profilé métallique à la structure sont en acier de classe de qualité 10.9 de diamètre M12 et de longueur 160 mm, avec protection anticorrosion de type Geomet 500 grade A montées graissées. Après serrage au couple de 7,8 m.kg, afin d'assurer une tension de 50 kN, le lamage, recevant la tête de la vis et la rondelle, est rempli avec un bitume pur coulé à chaud.
- I.3.2.3** Les **douilles d'ancrage** sont en acier C45 selon la norme NF EN 10083-2.
- I.3.2.4** Le **profilé de remplissage** est en élastomère extrudé de type EPDM. D'une dureté Shore A de 70, le profilé est résistant aux UV et aux variations de température.
- I.3.2.5** Le **ferraillage** en armatures à béton est constitué de cadres HA6 et d'armatures filantes en acier HA8.
- (Rev)** **I.3.2.6** La **longrine d'ancrage** est réalisée avec un micro-béton hydraulique :
- soit fabriqué en centrale, de classe C35/45, de granulométrie $\leq 0/16$ et avec une classe d'exposition adaptée,
- soit confectionné sur site à partir de sacs prédosés de mortier de ciment à prise rapide (type PCI Repafast® Fibre ou équivalent conforme à la norme NF EN 1504-3 et de classe R4), en fonction des conditions d'intervention dictées par la maîtrise d'ouvrage, de classe minimale équivalente, et avec éventuellement une charge granulair complémentaire en cas de forte épaisseur selon les préconisations du fournisseur.
- (Rev)** A la mise en tension des ancrages, la résistance minimale du béton, définie dans le guide de pose, doit être de 20 MPa.
- I.3.2.7** Le **drain** ressort est en acier inoxydable.
- I.3.2.8** L'**élément spécial d'extrémité** est en alliage d'aluminium filé de qualité AW 6061 T6 selon la norme NF EN 755.
- I.3.2.9** Le **joint de trottoir** est constitué d'un joint de trottoir JHT50 formé de profilés en alliage d'aluminium filé de qualité AW 6061T6 et du même **profilé** en élastomère extrudé, de type EPDM, que celui du joint de chaussée.
- I.3.2.10** Le **couvre-bordure** est une tôle en acier inoxydable de qualité AISI 316L ou AISI 304L, d'épaisseur 2 mm, formée au profil de la bordure de trottoir et fixée dans celle-ci par 2 vis M10 associées à des chevilles à scellement chimique.

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 PCB 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)
Eléments métalliques en alliage d'aluminium	Sur éprouvettes prélevées - Analyse chimique - Limite d'élasticité à 0,2% - Résistance à la rupture - Allongement à la rupture	NF EN 755-2 (A50-630-2)		Rapport d'essais n°160635B de Metal Control du 04/05/2016
Profilés en caoutchouc	- Sur éprouvettes prélevées avant et après vieillissement pour : . Dureté Shore A ou DIDC . Résistance à la rupture . Allongement à la rupture	NF ISO 188 (T 46-004) NF ISO 48 (T 46-003) NF ISO 37 (T46-002)	La variation des caractéristiques mécaniques après vieillissement à l'étuve doit être inférieure aux valeurs précisées dans les normes précitées. Le matériau doit présenter une bonne résistance à l'action des huiles, des intempéries, de l'ozone et des températures extrêmes en service.	Rapport d'essais n°C3101270_z de LRCCP du 31/08/2016
Vis	- Analyse chimique - Limite d'élasticité à 0,2 % - Résistance à la rupture - Allongement à la rupture	NF EN ISO 4014 (E25-112) NF EN 15048	L'essai a été réalisé sur l'ensemble vis + douille d'ancrage	Rapport d'essais n°161661 de Metal Control du 24/10/2016, complété le 24/10/2019
Rondelles sous vis	- Conformité à la norme - Protection corrosion	NF EN ISO 7091 (E25-528) NF EN ISO 4042 (E 25-009)	Certificats de conformité fabricant 3.1 selon NF EN 10204-3.1	-----
Gaine de protection en PVC	Cf. norme	NF EN 61386	Certificats de conformité fabricant 3.1 selon NF EN 10204-3.1	-----

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

NOTE : lorsque les matériaux sont identiques, les essais de caractérisation peuvent être communs à plusieurs modèles de joints.

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

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

Les essais réalisés sur le produit fini sont les suivants :

Constituants	Caractéristiques	Norme (indice de classement)	Références des P.V. d'essais
JHV 50	Etanchéité	XP P98-494	Compte rendu d'essais n°C16RB0219 du 11/01/2017 du LR de Blois
	Détermination de la capacité de souffle dans les trois directions de l'espace	XP P98-492-1	Compte rendu d'essais n°C16RB0219 du 11/01/2017 du LR de Blois
	Robustesse : - tenue sous charge - sollicitations horizontales (freinage)	Note de calcul	Note justificative de dimensionnement de PCB du 08/04/2016

II.2 Système qualité

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 PCB¹, ainsi que la procédure de pose du joint² ont été déposés lors de la demande d'avis technique.

II.3 Chantier et conditions minimales d'application

(Rev) Pas de sujétions spécifiques autres que celles mentionnées ci-avant et celles inhérentes à la construction des ouvrages d'art.

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 13 décembre 2022

Gaël CHAPEAUX
Directeur département PCB



BAUDIN CHATEAUNEUF
Département PCB
60 rue de la Brosse
45110 Châteauneuf sur Loire
Tél. 02 38 46 38 46
Siret 085 780 534 00013 – APE 2511Z

¹ A la date d'établissement du présent avis technique, le manuel qualité porte la référence version 10 de Juillet 2016.

² A la date d'établissement du présent avis technique, le manuel de pose porte la référence : PRO J311 version2 – Juillet 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 SNFIJEES (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) Ce modèle de joint est de la **famille des joints à lèvres**. De par son principe, ce type de joint ne réalise pas le pontage du vide.

Les éléments métalliques « habillant » les lèvres de la coupure pour résister aux sollicitations du trafic ont pour fonction secondaire la tenue du profilé en caoutchouc assurant l'étanchéité dans le vide.

NOTE : le joint **JHV 50** est adapté pour un hiatus, entre les structures en regard, de 70 mm maximum. Au-delà de cette valeur, notamment pour répondre aux contraintes liées aux zones à risques sismiques, il conviendra d'adapter le choix du joint aux conditions d'appuis (pose de corbeau(x) fusible(s)) ou d'utiliser un joint de capacité supérieure.

III.1.2 Confort à l'utilisateur

(Rev) Les qualités de confort requises pour les joints de chaussée (*précisées à l'article 1.3.2.3 du guide Cerema « Joints de chaussée des Ponts routes » de mars 2016*) amènent à déconseiller l'emploi de ce type de joint sur des ouvrages lorsque l'ouverture entre deux éléments métalliques en vis-à-vis dépasse 50 mm. Pour le joint **JHV 50**, cela conduit à ne pas dépasser un souffle de 30 mm.

(Rev) En effet, un hiatus entre les éléments métalliques au-delà de 50 mm conduit à des chocs de roues sur l'arête du joint, qui génère de l'inconfort à l'utilisateur de la route, ainsi que des bruits pouvant être nuisibles à l'environnement (riverains, faune). De plus, ces chocs de roues ont comme corollaire, une augmentation des effets dynamiques et donc des sollicitations sur la structure.

Les conséquences peuvent être une réduction des performances du joint lui-même, et de sa durabilité, une mauvaise tenue du revêtement aux abords de celui-ci, ainsi qu'une accentuation de l'inconfort et du bruit du fait du ressaut des véhicules.

L'importance de ces effets secondaires est évidemment liée à la grandeur du hiatus, au volume du trafic et au biais (plus le joint est biais, moins l'effet est grand).

Ceci conduit donc la Commission à **déconseiller l'emploi de ce modèle de joint pour des souffles conduisant à des hiatus supérieurs à 50 mm**. Cependant, dans le cas de trafic de classe T3 à T2 ou de pont présentant un biais important (de 70 à 85 gr), ce modèle de joint reste acceptable.

(Rev) L'attention est attirée, en outre, sur **l'obligation de caler le joint** à la pose à **une ouverture minimale de l'ordre de 25 mm** pour faciliter l'introduction du profilé caoutchouc dans les rainures des profilés métalliques. Le choix de l'époque de la pose sera donc primordial pour bénéficier du maximum de la capacité de souffle du joint sans dépasser, pour le hiatus, la valeur de 70 mm.

Même si le joint possède un coefficient de sécurité en matière de souffle, il est déconseillé de dépasser la valeur nominale d'ouverture au risque de provoquer un déjantage du profilé caoutchouc.

La **pose avant l'exécution des couches de chaussées** est possible mais fortement **déconseillée** d'autant que le réglage de la couche de roulement par rapport au joint est une opération moins aisée (*cf. chapitre « Les méthodes de pose » du Guide Cerema « Joints de chaussée des Ponts-routes (Conception, exécution et maintenance) » de mars 2016*).

(Rev) Enfin, la **méthode de pose**, telle que décrite dans le manuel, devrait être un **bon garant d'un nivellement correct du joint par rapport au niveau du tapis adjacent**.

III.2 Robustesse

III.2.1 Liaisons à la structure

(Rev) Ce modèle de joint est lié à la structure par des vis à serrage contrôlé, dont la tête est protégée contre la corrosion par du bitume pur coulé à chaud, et des douilles d'ancrage.

Ce principe d'ancrage, utilisé dans des conditions similaires depuis de nombreuses années, donne satisfaction.

La pérennité des ancrages est assurée sous réserve, comme le prévoit le manuel de pose, que les vis soient serrées graissées et protégées contre la corrosion par un système zinc lamellaire et que les lamages de logement des têtes de vis soient entièrement remplis de bitume.

L'accessibilité des têtes de vis reste aisée ce qui permet le démontage d'un élément abîmé et son remplacement par un élément neuf dans un délai court (en cas d'accident par heurt d'engin, de lame de déneigement, etc.) sous réserve d'une reconstitution du béton d'assise (cf. § III.4.1, 2^e alinéa). Toutefois, dans ce cas, la boulonnerie de fixation doit être impérativement remplacée.

(Rev) La procédure de démontage/remontage d'un élément de joint peut être fournie, par le fabricant, sur simple demande du gestionnaire. Ces prestations doivent néanmoins être réalisées par les équipes spécialisées de l'installateur.

III.2.2 Simplicité des mécanismes

Ce modèle de joint est de **conception simple** et ne comporte pas de pièces en mouvement relatif, ce qui devrait permettre de s'affranchir des risques d'usure ou de blocage.

III.2.3 Qualité des matériaux constitutifs

Le dossier présenté lors du dépôt de la demande d'avis technique précise les qualités des matériaux utilisés.

Ces qualités paraissent satisfaisantes en l'état actuel de nos 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) P.V. signalé(s) au chapitre II.1. En cas de non-conformité, il est demandé de rendre compte au secrétariat de la Commission.

(Rev) Les solins de raccordement réalisés en béton de ciment constituent un élément favorable à la durabilité du joint. Par contre, cette durabilité ne peut être garantie que si le béton est correctement formulé. Conformément à la norme NF EN 206/CN, les classes d'exposition à spécifier au producteur de béton sont :

- vis-à-vis de la tenue à la corrosion par carbonatation : XC4 ;
- vis-à-vis de la tenue à la corrosion par les chlorures provenant des sels de déverglaçage : XD3 ;
- vis-à-vis de la tenue à la corrosion par les chlorures d'eau de mer : XS1 ou XS3 ;
- vis-à-vis de la tenue au gel dégel, selon la zone de gel et le niveau de salage : XF1, XF2, XF3 ou XF4.

(Rev) De plus, le béton du solin de raccordement s'il est un élément favorable en réalisant un massif de protection contre le choc des roues sur le joint peut aussi être une source de désordres si le béton est de mauvaise qualité (faible compacité, faible tenue aux cycles de gel-dégel, etc.).

(Rev) Par ailleurs, pour des implantations sur des **sites à conditions hivernales très difficiles** (nombreux cycles de gel/dégel, grandes quantités de sels de déverglaçage, etc.), **il est recommandé de demander une formulation adaptée du béton.**

(Rev) Du fait des ajouts spéciaux ou de leur formulation spécifique, ces bétons peuvent présenter des difficultés de mise en œuvre (talochage délicat, montée en résistance retardée, etc.) nécessitant du personnel expérimenté.

(Rev) Pour les solins de raccordement, l'utilisation d'un mortier de ciment prêt à l'emploi est également possible, après validation du maître d'œuvre. Les caractéristiques du mortier de ciment, auquel peut être ajoutée une charge granulaire, devront être conformes à la classe R4 de la norme NF EN 1504. Les conditions de préparation sur chantier et de mise en œuvre seront alors anticipées et adaptées.

(Rev) Si lors de l'étude du projet, l'enrobage des aciers armant ce solin apparaît réduit (faible épaisseur du revêtement), l'utilisation d'aciers inox ou traités par zingage bi-chromatage pour ce ferrailage devra être envisagée, notamment en environnement très agressif.

(Rev) **NOTE** : l'attention est attirée sur les problèmes de fissuration (sens de la circulation) qui pourraient être causés par un enrobage supérieur à 50 mm (cf. NF EN1992-1-1/NA, Note du § 4.4.1.2 (5)), ainsi que par rajout d'eau lors de la finition de surface. Afin de réduire ces problèmes de fissuration liés à un enrobage trop important, il convient d'adapter le ferrailage de la longrine pour que l'enrobage des aciers supérieurs soit compris entre 30 et 50 mm.

III.2.4 Dimensionnement, résistance aux sollicitations du trafic

Certains éléments de ce modèle de joint ont fait l'objet d'une approche par le calcul. Le dimensionnement présenté n'appelle pas d'observations a priori.

(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 2018 à 2020. Le linéaire total visité représente environ 35,35 % (100 m sur 283 m) du linéaire des références signalées du joint **JHV 50** posés pour cette période.

(Rev) **Les conclusions de ce suivi, vis-à-vis des sollicitations du trafic, sont globalement satisfaisantes, y compris sous un trafic parfois lourd (T0).**

(Rev) Bien que ne mettant pas en cause la durabilité des solins béton, la fissuration observée de type retrait empêché n'apparaît pas grave, mais elle explique l'importance du suivi de la qualité du béton (choix d'une formulation peu sensible au retrait, cure, etc.), de la protection contre la corrosion des aciers (cf. § III.2.3) et du respect d'un bon nivellement.

Lors de la mise en œuvre du béton, on veillera à bien vibrer le béton pour éviter l'apparition de bulles piégées par les rainures en sous face des éléments métalliques.

L'observation de certains sites soumis à des opérations de déneigement par chasse neige montre que, comme tous les modèles de joint, la tenue de ces joints peut être affectée plus particulièrement sur les ouvrages en pente et/ou à dévers variable. Le gestionnaire devra être averti afin de mettre en place les dispositions adéquates.

La bonne tenue de la longrine béton dépend non seulement de la qualité du béton de ciment, mais également de la planéité des enrobés bitumineux de part et d'autre de celle-ci. En effet, une déformation de l'enrobé bitumineux favorise le choc des roues sur la longrine, et peut être source de dégradation de celui-ci. Lors de la pose du joint, il est recommandé de réaliser le nivellement à 0/-2 mm par rapport aux enrobés bitumineux.

Cette recommandation appliquée aux profilés métalliques par rapport au solin béton permet par ailleurs de limiter l'exposition des éléments métalliques au choc des lames des engins de déneigement, lors des opérations de viabilité hivernale.

Sur les voies notamment à fort trafic, il peut y avoir un grand intérêt, à coupler les travaux de renouvellement des couches de chaussée et de remise en état ou réparation des joints de chaussée (cf. § 6.4.3 du Guide Cerema « Joints de chaussée des Ponts-routes (Conception, exécution et maintenance) » de mars 2016).

(Rev) Préalablement à la pose, un calepinage doit être réalisé afin que les liaisons entre les profilés métalliques soient dans la mesure du possible, localisées en dehors des bandes de roulement, notamment celles empruntées plus particulièrement par les poids-lourds.

(Rev) **NOTE** : en cas de pose du joint en plusieurs phases, il est nécessaire d'assurer la continuité du ferrailage des longrines d'ancrage de chaque phase.

III.2.5 Résistance à la fatigue

Ce joint ne paraît pas présenter de faiblesse sur ce point.

III.3 Etanchéité

III.3.1 Liaison à l'étanchéité générale de l'ouvrage

Selon le dossier technique, la **liaison à l'étanchéité générale de l'ouvrage est assurée** selon le principe mis au point pour les joints à solin béton : **mise en place d'une bande de feuille d'étanchéité bitumineuse adhérente, coulage d'un bitume à chaud et pose d'un drain « ressort »**.

(Rev) Cette **disposition n'appelle pas d'observations**. Il est cependant rappelé l'importance de bien préciser le détail de l'évacuation de ce drain lors de chaque chantier, afin de s'assurer de l'absence de déversement sur les parties structurelles sous-jacentes.

En outre, l'étanchéité de l'ouvrage est arrêtée au trait de scie et la zone du solin en béton ne reçoit pas d'étanchéité mais ceci ne paraît pas préjudiciable à la tenue du joint et à la structure sous-jacente au vu de l'expérience acquise depuis plus de 20 ans d'utilisation de cette technique.

(Rev) Il est rappelé que la **fermeture de l'étanchéité doit être systématique au droit de tout trait de scie coupant l'étanchéité**, même sur le côté ne recevant pas de drain, par un procédé d'étanchéité adapté.

NOTE : le calage du drain en présence d'étanchéité épaisse de type Moyens à Haute Cadence (MHC), ou d'un reprofilage en enrobé bitumineux sous le procédé d'étanchéité du tablier, doit faire l'objet d'une analyse spécifique et d'une mise en œuvre adaptée.

III.3.2 Etanchéité dans le vide du joint de chaussée - Relevé de trottoir

L'étanchéité dans le vide du joint est assurée au moyen du profilé en élastomère extrudé de type EPDM inséré entre des éléments métalliques, tel que décrit dans le dossier technique.

En général, les profilés en élastomère ainsi fixés sur un profilé métallique donnent une étanchéité satisfaisante, comme cela a été confirmé lors des visites de sites, sous réserve :

- **d'un profilé en caoutchouc d'une seule pièce d'un bord à l'autre de la chaussée.** Normalement, une organisation rationnelle du chantier doit permettre d'avoir ce profilé en une seule pièce dans la plupart des cas. Les profilés sont généralement fabriqués en longueur unitaire de 25 m mais des longueurs de 45 m et plus peuvent être obtenues sur commande afin d'éviter tout raboutage sur chantier. Si le linéaire de joint à équiper ou le phasage de chantier requièrent exceptionnellement un raboutage, les modalités de jonction entre éléments devront être soumises préalablement à l'acceptation de la maîtrise d'œuvre. En particulier, en cas de pose en demi chaussée, les dispositions pour la mise en place d'un profilé en continu devront être étudiées avant la réalisation des travaux ;
- **d'une bonne tenue de ce profilé** (cf. *qualité des matériaux*) ;
- **de mettre en place une étanchéité entre les éléments métalliques contigus comme le dossier technique le prévoit.**

Au droit de la bordure de trottoir, le relevé est constitué d'un segment de profilé spécial en alliage d'aluminium, comportant un ou deux angles, qui assure la jonction avec l'élément de joint de chaussée, et permet ainsi d'assurer la continuité et le maintien du profilé caoutchouc au droit de la bordure de trottoir.

(Rev) **Le couvre-bordure métallique prévu au dossier technique permet d'assurer la continuité de la bordure de trottoir.** En l'absence de cet élément, le vide créé entre les bordures et le relevé est propice à l'encrassement et peut entraîner, en été, le blocage du joint et sa détérioration. **Aussi, il importe au maître d'œuvre d'exiger un équipement complet.**

(Rev) **Cet ensemble est a priori satisfaisant. Une attention devra être néanmoins portée lors de la découpe de la partie inférieure des alvéoles du profil pour permettre le pli au droit du relevé. Le détail de la liaison à l'étanchéité générale de l'ouvrage dans la partie du relevé doit faire l'objet d'une étude particulière systématique.**

III.3.3 Étanchéité dans le vide du joint de trottoir

(Rev) Le joint de trottoir est constitué d'un élément spécial **JHT 50** assurant l'étanchéité du trottoir. Son encombrement nécessite une épaisseur minimale de 40 mm, hors ancrage.

(Rev) Le comportement de ce dispositif est satisfaisant, sous réserve d'une pose correcte du couvre bordure dans le sens de la circulation, et d'une bonne protection contre la corrosion de la boulonnerie de fixation de ses éléments.

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.

(Rev) **NOTE** : la continuité de l'étanchéité sous trottoir n'est pas traitée par le joint de trottoir qui ne collecte que les eaux de surface. Celle-ci doit faire l'objet d'une étude particulière systématique.

III.4 Facilité d'entretien

III.4.1 Facilité d'entretien et de remplacement

Les profilés métalliques et en caoutchouc peuvent être **assez facilement changés** en toute circonstance dès qu'ils présentent une détérioration. Cependant, il faut un **écartement minimal de l'ordre de 25 mm** entre les éléments métalliques, ce qui ne permet les interventions que si le joint est ouvert (les périodes de températures chaudes extrêmes sont en principe exclues). Il est à noter que ceci permet de vérifier la libre dilatation du tablier.

(Rev) Les ancrages, eux, ne sont pas démontables.

La liaison entre le profilé en aluminium remplacé et le support béton est assurée au moyen d'une fine couche de colle époxydique. Aussi, un soin tout particulier devra être apporté au traitement préalable de la surface du support, par meulage ou bouchardage afin d'éviter alors tout défaut de nivellement par rapport à la longrine et ainsi s'affranchir d'une reconstitution du béton d'appui.

La procédure de réparation des différents éléments est décrite dans la notice de réparation localisée du joint (référence : PRO J333 version 0 du 17/06/2016).

(Rev) En cas de rechargement de chaussée, non préjudiciable à la pérennité de la structure de l'ouvrage (intervention par régénération des enrobés par exemple) il est **possible de rehausser le joint par calage** sur un béton entre le châssis et les éléments métalliques. Les vis sont alors remplacées par des tiges filetées de longueur et de caractéristiques adéquates **Une telle opération est délicate et doit être réalisée avec soin**. Pour cela, il est alors conseillé de demander à PCB la procédure spéciale d'exécution.

(Rev) L'existence de tiges inclinées va avoir comme conséquence une fermeture du joint de quelques millimètres. **Une vérification de la capacité de souffle restante s'impose.**

(Rev) NOTE : lors des opérations de renouvellement d'enduits ou de régénération de la chaussée, il convient de protéger le joint contre d'éventuelles dégradations par chauffage, rabotage ou passage d'engins, de préférence en déposant, avant l'intervention, les éléments (après les avoir repérés).

III.4.2 Périodicité des interventions d'entretien

Dans le cadre de la surveillance prévue dans le guide d'application de l'Instruction Technique Surveillance et Entretien des Ouvrages d'Art – Fascicule 21 – Equipements des ouvrages d'art, le fabricant préconise une surveillance plus particulière des points suivants :

- vérification visuelle des éléments métalliques ;
- tenue des ancrages du joint, par examen visuel de la présence du bitume de remplissage et par sondage au marteau ;
- absence d'encrassement du joint et nettoyage éventuel (notamment dans la zone du relevé).
- tenue des solins en béton, par examen visuel et par sondage au marteau ;
- tenue des profilés en caoutchouc ;
- vérification de l'étanchéité par une visite en sous-face ;
- vérification du bon fonctionnement des évacuations des drains ;

La périodicité conseillée par le fabricant est annuelle, ce qui est parfaitement justifié. Cette opération peut alors être réalisée (pour les ouvrages gérés par l'Etat) 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.

La **notice d'entretien** du joint peut être fournie, par le fabricant/installateur, sur simple demande du gestionnaire de l'ouvrage (référence : PRO J332 version 0 du 17/06/2016).

NOTE : l'attention des gestionnaires est attirée sur le fait que la liaison solin béton/revêtement bitumineux présente fréquemment un décollement (par retrait du revêtement) qu'il serait souhaitable de traiter par un pontage adapté afin d'éviter l'altération du système de drainage par l'apparition d'épaufrure de l'arête du solin et la dégradation de la chaussée.

III.4.3 Facilité de vérinage du tablier

(Rev) La conception du joint autorise un décalage entre les parties en regard du joint de 10 à 20 mm sans que cela soit une gêne pour le joint et pour le trafic **sous réserve d'un écartement entre profilés métalliques entre 20 et 70 mm**. Cela ne dispense pas pour autant de vérifier l'incidence des effets dynamiques pour l'ouvrage. **Ce décalage permet un vérinage du tablier** pour un changement d'appareils d'appuis à l'identique ou pour procéder à des pesées de réaction d'appui. Au-delà d'une valeur de décalage de 20 mm, il est souhaitable de déposer, avant le vérinage, le profilé en caoutchouc (sous réserve de l'observation du III.4.1, 1^{er} alinéa).

Concernant les joints de trottoirs, il sera nécessaire de déposer le cache-bordure, si celui-ci n'est pas fixé sur le tablier, mais sur la culée, notamment afin de respecter le sens de recouvrement en fonction du sens de circulation.

(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.

En cas de doute sur la conformité du produit, il appartient donc au maître d'œuvre de faire procéder aux essais sur le produit approvisionné et de les comparer aux résultats des essais de caractérisation figurant au § II.1 de l'avis technique déposés 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

La société PCB a élaboré un système qualité (comportant un Manuel Qualité et un Plan Qualité de suivi de l'installation du joint) sur la base des normes NF EN ISO 9000:2015 et NF EN ISO 9001:2015.

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

(Rev) La qualification des équipes de pose de la société PCB ne semble pas poser, a priori, de problème et leur expérience paraît satisfaisante dans le domaine de la pose de ce type de joint. Les besoins en formation du Personnel PCB sont recensés chaque année pour l'établissement d'un plan de formation pluriannuel.

Ce manuel (*cf. référence citée au § II.2*), 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 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

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

III.7.2 Circulation des 2-roues

Pour que la circulation des 2-roues puisse se faire avec une sécurité convenable et éviter l'effet « rail de tramway » ce modèle de joint doit être posé de telle sorte que son axe fasse un angle notable avec le sens de circulation ; un angle de 45° paraît un minimum.

Ceci implique donc, en emploi entre deux structures accolées (élargissement de pont par ex), une prise en compte de cet aspect de la sécurité. Comme ce risque diminue quand le joint est fermé, son utilisation est possible pour une circulation des 2-roues quasi parallèle au joint. Dans ces conditions, l'écartement entre profilés métalliques sera calé entre 20 et 25 mm qui est l'écartement minimal pour la mise en place du profilé.

III.7.3 Hygiène et sécurité pendant la mise en œuvre et en service

Les matériaux utilisés ne nécessitent pas a priori de précautions particulières.

(Rev) Les fiches de sécurité des produits 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

Renseignements techniques

- Installateur / Fabricant : PCB – BAUDIN CHATEAUNEUF
60, rue de la Brosse – CS 30019
45110 CHATEAUNEUF SUR LOIRE
téléphone : + 33 (0)2 38 46 38 46 télécopie : + 33 (0)2 46 38 98
- Correspondant Cerema ITM : Laurent CHAT
téléphone : + 33 (0)1 60 52 30 97
courriel : laurent.chat@cerema.fr