

# *Avis technique Ouvrages d'art*

## **Jointés chaussée des ponts-routes**

Validité du : 07-2021  
au : 07-2026

**F AT JO 21-08**

**GTA R 30-50-65 - RCA**

Nom du produit :

**GTA R 30-50-65**

Entreprise :

**RCA**

Cet avis technique décrit les principes de ce joint :

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

**Capacité de souffle** : 30 à 65 mm

**Mode de pose** : en feuillure

### **Sommaire**

I	Fiche d'identification .....	2
II	Essais de caractérisation .....	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 14-05

**Important** : Les avis techniques « Jointés de chaussée des ponts-routes » sont délivrés à un fabricant/installateur, assurant lui-même la fourniture et la pose du joint, ou à une association fabricant/installateur liée par des accords permanents 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).**

## Avertissement :

Le présent document porte sur un joint de la gamme des joints GTA R comportant des souffles différents (30 et 50 et 65 mm), mais dont la conception est strictement identique. Ce sont la largeur et l'épaisseur du joint qui permettent de satisfaire aux souffles précités.

Conformément à ses règles de fonctionnement sur ce point, définies dans le guide, § I.3, la Commission a décidé de ne faire qu'un seul avis technique pour l'ensemble des joints GTA R 30-50-65.



(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

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  
27200 VERNON

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

Ce modèle de joint est de la **famille des joints à lèvres** comportant des lèvres, ou arêtes, en alliage d'aluminium scellées. Ces lèvres maintiennent un profilé en caoutchouc (EPDM) extrudé dont la fonction est d'assurer l'étanchéité à l'eau et aux matériaux. Les parties métalliques sont liées à la structure par l'intermédiaire d'ancrage par vis et douilles dans une longrine en mortier de résine.

### 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** de chaque modèle de joint de la gamme **GTA R** est la suivante :

- 30 mm nominal pour le **GTA R 30** (ouverture entre maçonneries de 15 mm à 45 mm) ;
- 50 mm nominal pour le **GTA R 50** (ouverture entre maçonneries de 15 mm à 65 mm) ;
- 65 mm nominal pour le **GTA R 65** (ouverture entre maçonneries de 15 mm à 80 mm).

(Rev) La distance minimale entre deux éléments métalliques en vis-à-vis, en joint fermé, est de 15 mm pour le **GTA R 30**, de 25 mm **pour le GTA R 50**, et de 30 mm pour le **GTA R 65**.

(Rev) La capacité de souffle **transversal**, tant en position fermée qu'en position ouverte du joint, est limitée à 30 mm du fait des relevés de bordures.

### I.1.3.3 Adaptation au biais

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

(Rev) 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 l'**installateur** RCA et sa filiale EUROJOINT, selon la technique de pose de longrine collée, **dans l'épaisseur du revêtement de chaussée**. Elle est adaptée au cas des ponts existants ou pour lesquels une feuillure n'a pu être réalisée.

### I.1.5 Références

(Rev) En France, environ 141 m de joints de chaussée ont été réalisés avec les joints **GTA R 30, R 50 ou R 65**, entre 2015 et 2019. Ceux-ci correspondent à environ 15 références (sur ponts routes) déclarées par la société RCA.

## I.2. Plans d'ensemble

Voir pages 4 à 7.

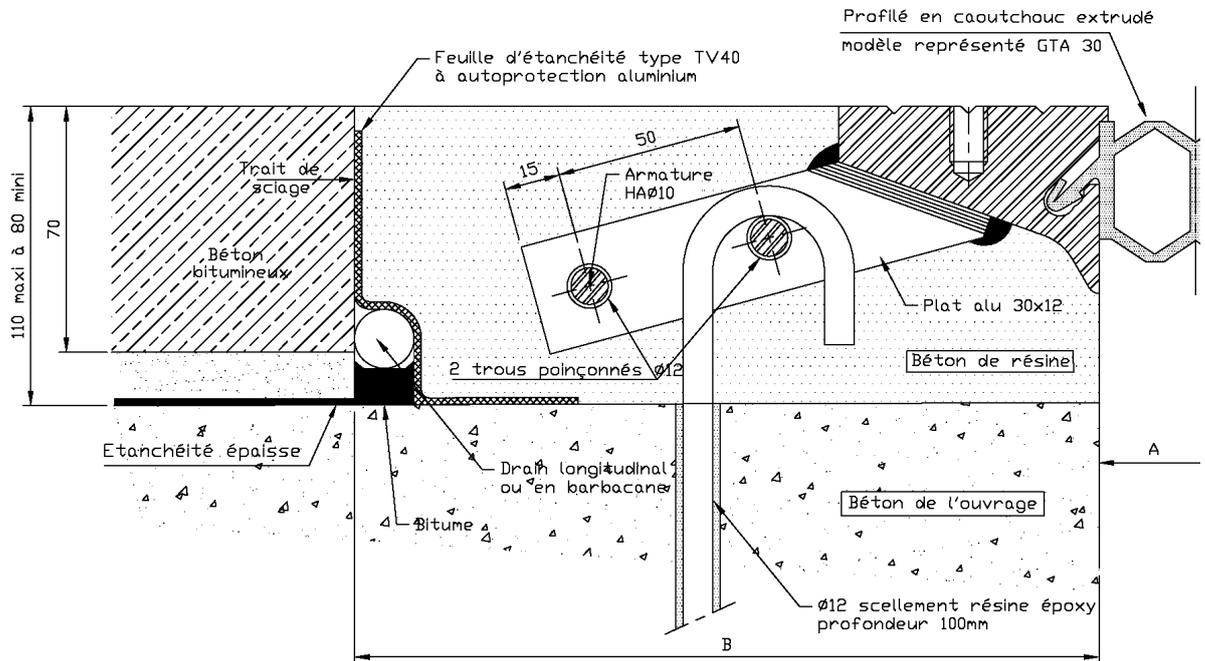
## I.3. Caractéristiques techniques

### I.3.1 Indications générales et description

(Rev) Le joint **GTA R 30-50-65** comprend :

- une succession de couples d'éléments métalliques de forme trapézoïdale en coupe, matérialisant l'arête de la zone à équiper. Les deux éléments sont disposés face à face. La longueur d'un élément standard est d'environ 4 mètres ;
- un profilé de remplissage, 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 ;
- des ancrages composés de plats gauchis et de filants en acier ;
- un système de joint d'étanchéité entre éléments métalliques contigus ;
- un dispositif de renforcement de la longrine au droit de la jonction entre éléments composé d'épingles et de crosses scellées dans des trous forés ;
- un système de drainage ;
- un primaire d'accrochage sur le béton ;
- un primaire d'accrochage sur les éléments en aluminium en contact avec le mortier de résine ;
- un mortier à base de liant bitume-époxy, coulé entre le vide du joint et le trait de scie du revêtement, directement sur le béton sur lequel il est collé ; ce mortier va sceller les armatures et servir d'intermédiaire entre le profilé métallique et le béton de l'ouvrage ;
- une pièce spéciale de relevé de trottoir, recouverte par le joint de trottoir ;
- un joint de trottoir ;
- un couvre bordure en matériau métallique résistant à la corrosion.

# 1.2 - PLANS REPRESENTATION Coupe



Dimension de la feullure:

	GTA30	GTA50	GTA65
A=	20 à 50 mm	20 à 70 mm	20 à 85 mm

B = 160 mini à 260 maxi  
H = de 80 à 110 mm

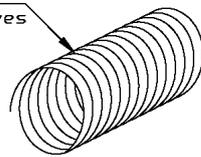
### NOTAS

- Un ferrailage complémentaire du béton d'ancrage est à prévoir. Il est adapté suivant les feullures.
- Le ferrailage du béton d'ancrage peut être adapté en fonction de la position des armatures existantes de l'ouvrage.

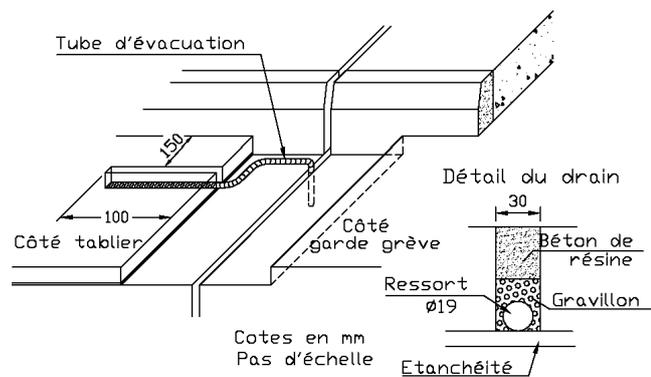
## DRAIN

### Représentation schématique

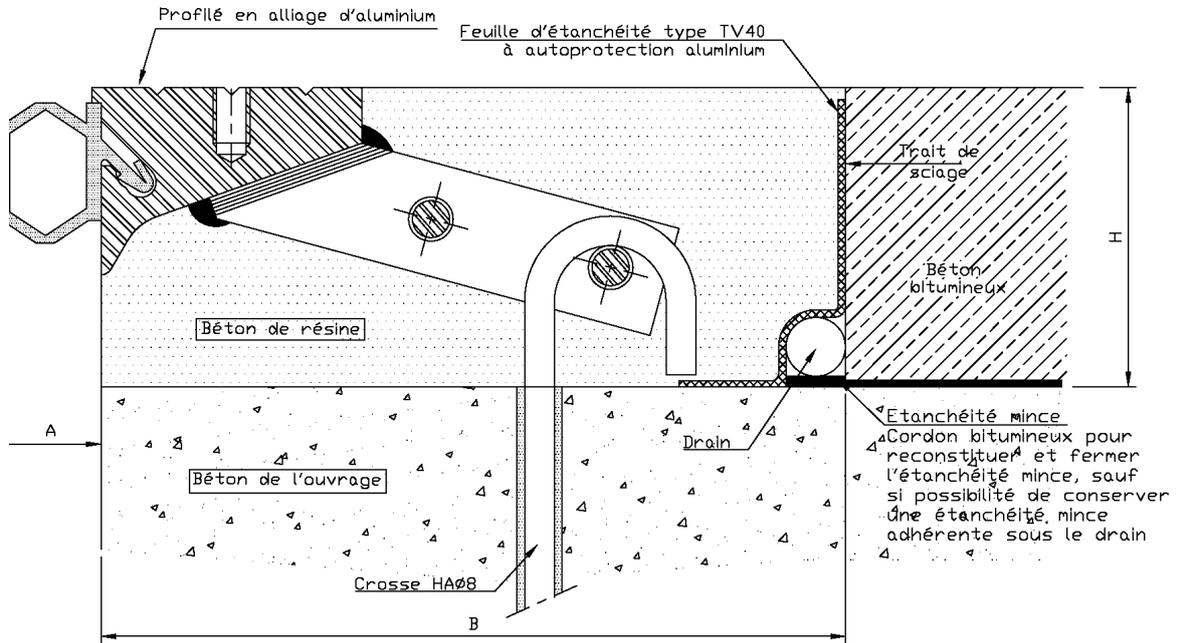
Ressort Ø19 - fil Ø1,8  
spires non jointives  
(pas de 5 mm)



### Pose du drain



# D'ENSEMBLE SCHEMATIQUE courante



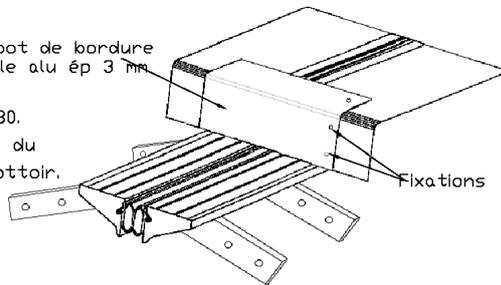
Cotes en mm  
Pas d'échelle

## PERSPECTIVE SOMMAIRE

Joint et relevé

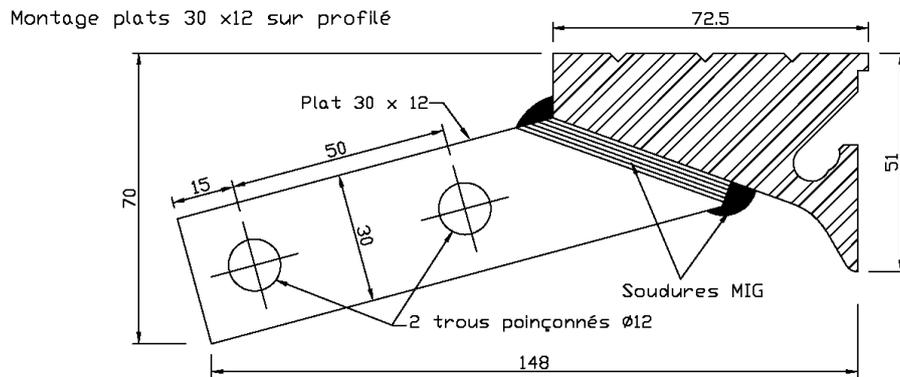
Capot de bordure  
tole alu ép 3 mm

Modèle représenté GTA R 30.  
Montage par recouvrement du  
relevé par le joint de trottoir.



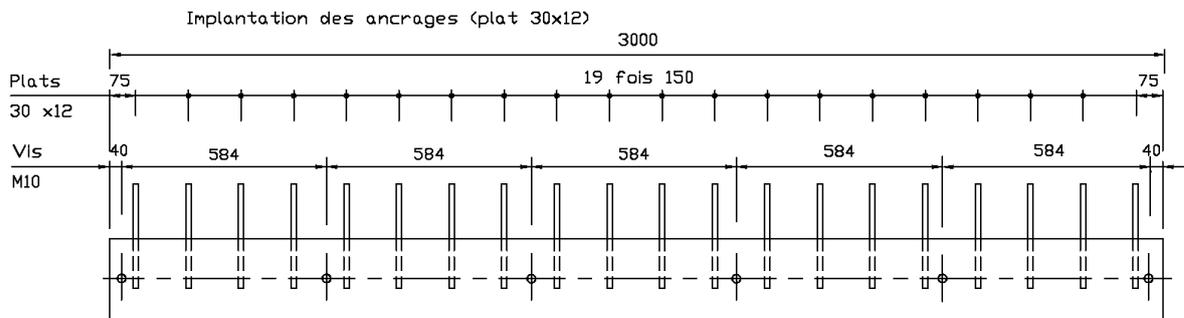
# ELEMENT METALLIQUE

## Coupe



Cotes en mm

## Vue en plan



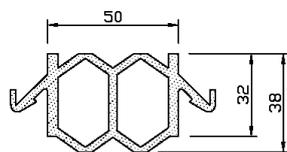
20 plats 30x12 pour un profilé de 3 ml

27 plats 30x12 pour un profilé de 4.05 ml

Cotes en mm

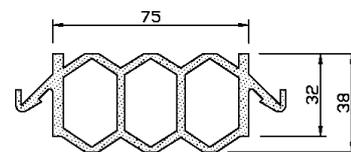
# PROFILES EN CAOUTCHOUC

## GTA 30

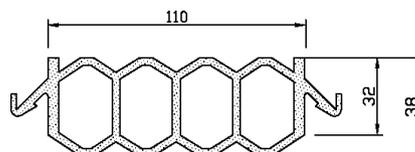


## Coupes

## GTA 50



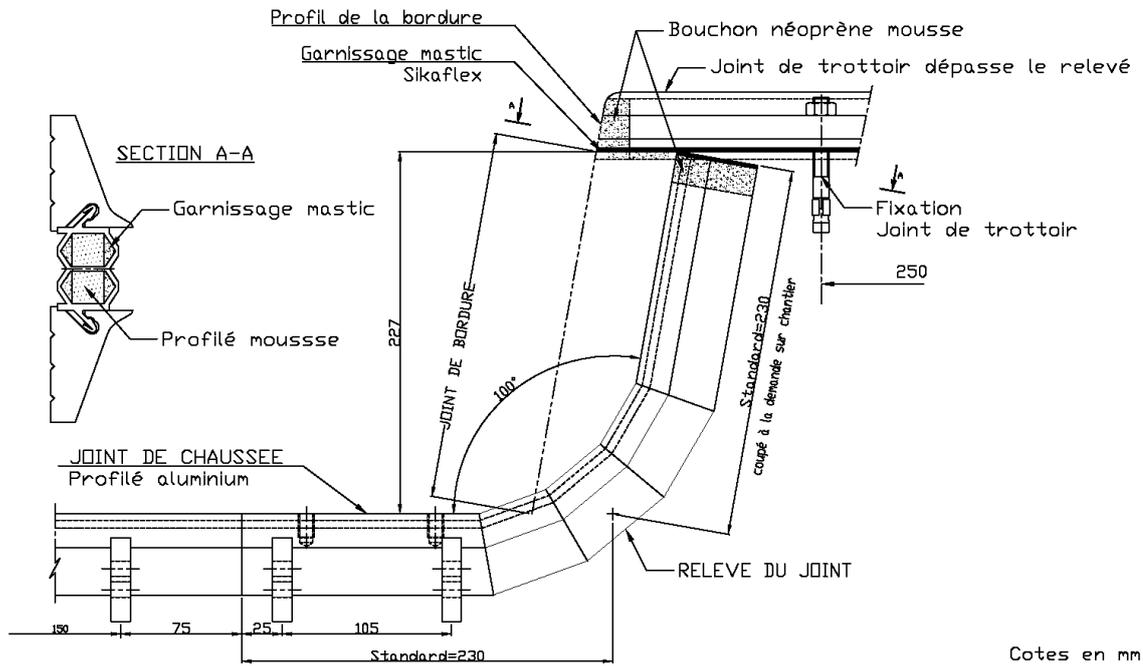
## GTA 65



Cotes en mm

# TROTTOIR

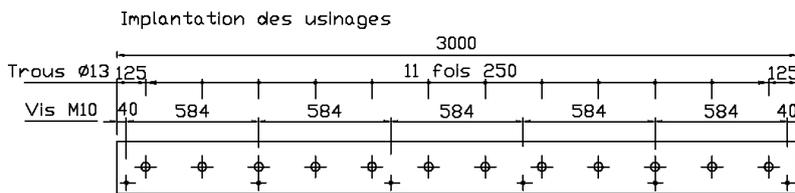
## Remontée de trottoir



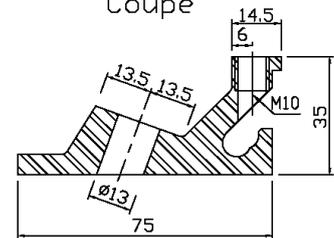
Cotes en mm

## Joint de trottoir

Vue en plan

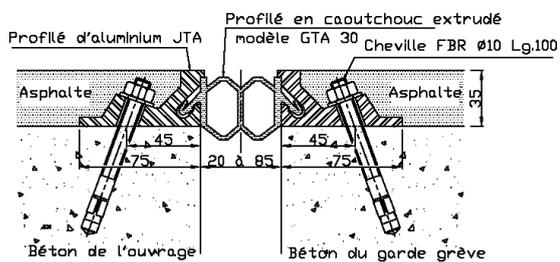


Coupe

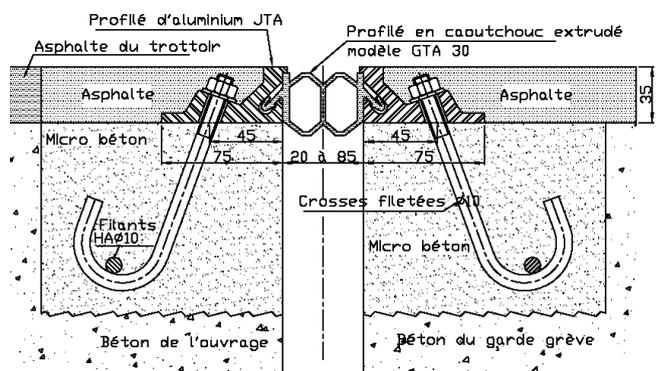


Cotes en mm

Fixation avec chevilles



Pose en réservations



Cotes en mm

## I.3.2 Caractéristiques des matériaux et produits

- I.3.2.1** Les **éléments métalliques** sont en alliage d'aluminium filé 6106 T5 ou similaire. Ces éléments reçoivent un primaire réactif mono composant sur les faces en contact avec le mortier de résine pour permettre un meilleur accrochage résine/aluminium. Ils reçoivent un marquage en face supérieure portant le nom du modèle et un numéro d'identification.
- (Rev) I.3.2.2** Le **profilé de remplissage** caoutchouc est en élastomère extrudé (EPDM). Il reçoit un marquage (date de fabrication tous les mètres) sur la partie supérieure.
- I.3.2.3** Les **plats gauchis** sont en alliage d'aluminium filé 6060 T5.
- (Rev) I.3.2.4** Les **filants** Ø 10 mm, épingles Ø 10 mm et crosses Ø 8 mm sont des armatures en acier B500 pour béton armé.
- I.3.2.5** L'**étanchéité à la jonction** de deux éléments métalliques consécutifs est assurée par un **mastic polyuréthane**.
- I.3.2.6** Le **drain** est en acier inoxydable.
- (Rev) I.3.2.7** Le **relevé de bordures** est composé par un élément spécial de joint **GTA R 30-50-65** fixé sur le joint de chaussée et placé dans le corps de la bordure de trottoir. De par sa conception, la continuité du profilé caoutchouc du joint avec celui du relevé est assurée. Le relevé de bordure est recouvert par le joint de trottoir (cf. dessin p. 7).
- (Rev) I.3.2.8** La **longrine d'ancrage** est en liant bitume-époxy, nommé GTAR, coulé à chaud entre 30 et 40 °C.
- I.3.2.9** Le **joint de trottoir** est constitué par un profilé métallique (en alliage d'aluminium filé 6060 T5) maintenant un profilé en caoutchouc identique à celui du joint de chaussée. Il est fixé dans le corps du trottoir (cf. dessins ci-dessus p. 7) :
- soit par des chevilles d'ancrage inclinées ;
  - soit par des crosses filetés Ø 10 mm scellées dans une feuillure.
- I.3.2.10** Le **mortier d'ancrage** est composé d'un mélange de granulats et de liant bitume époxyde.

## 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

(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 **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.

(Rev) 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>Elément métallique en aluminium</b>	Sur éprouvettes prélevées : - Analyse chimique - Limite d'élasticité à 0,2 % - Résistance à la rupture - Allongement à la rupture	NF EN 755-2 (A 57-702)		P.V. d'essais du LNE n° P170548 du 23/06/2017
<b>Profilé caoutchouc</b>	- Analyse thermique - Caractéristiques de vulcanisation - Densité  - Résistance au déchirement - Déformation rémanente après compression - Température de fragilité  - Résistance à l'ozone  Sur éprouvettes prélevées avant et après vieillissement (air, agents de déverglaçage et bitume chaud) pour : - Dureté DIDC  - Résistance à la rupture - Allongement à la rupture	/ NF ISO 3417 (T43-015) NF ISO 2781 (T46-030) NF ISO 34-1 (T46-033-1) NF ISO 815-1 (T46-011-1) NF ISO 812 (T46-018) NF ISO 1431-1 (T46-019-1)  NF ISO 188 (T46-004) NF ISO 1817 (T46-013) NF ISO 48 (T46-003) NF ISO 37 (T46-002)	Méthode TGA Méthode avec rhéomètre à disque oscillant / / / / / /  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.	P.V. d'essais du LNE n° P189158 du 01/03/2019
<b>Armatures</b>	Conformité à la norme	NF A35-015		Certificats de conformité 3.1 selon NF EN 10204-3.1
<b>Produit de scellement des crosses</b>	Conformité à la norme	NF P 18-822	Inscrit à la Marque NF dans la catégorie des produits de scellement dans le béton	
<b>Mortier constitutif du solin</b>	- Essai de traction à 20 °C et à -10 °C - Essai d'adhérence - Essai de fluage			PV du LCPC N° 38217899

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

**(Rev) 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

A l'époque de l'établissement du premier avis technique sur ce produit, les modalités de réalisation des essais performanciels de type n'avaient pas encore été fixées.

**(Rev)** Aussi, lors de la procédure de renouvellement, sur avis favorable de la Commission, RCA n'a pas procédé à l'essai d'étanchéité compte tenu des informations relevées sur le comportement in situ.

**(Rev)** Néanmoins, suite à la demande d'extension de la plage d'utilisation du joint, l'entreprise RCA a réalisé des essais de capacités de souffle, un pour chaque valeur de souffle (30, 50 et 65).

Constituants	Caractéristiques	Norme (indice de classement)	Observations	Références des P.V. d'essais (dates)
GTA 30-50-65	Détermination de la capacité de souffle dans les trois directions de l'espace	XP P98-092-1	Essais faits en présence d'un tiers représentant la Commission	PV RCA/SACO n° 027 0014 du 09/07/2014

## 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 RCA/SACO<sup>1</sup>, un Plan d'Assurance Qualité Chantier, ainsi que la procédure de pose du joint<sup>2</sup> ont été déposés lors de la demande d'avis technique.

Une formation périodique du personnel est assurée par la société RCA/ SACO.

## 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. Dans le cas d'emploi de matériaux à base de résine, la température minimale est de + 4 °C.



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.**  
**Robert Chartier Application**  
98 Avenue de Paris  
27200 VERNON  
Tél. : 02 32 64 55 55  
Fax : 02 32 64 55 56

Le... 27.07.2021

G. BEHEN

<sup>1</sup> A la date d'établissement du présent avis technique, le manuel qualité porte la référence « Q. 1.03. M Indice 7 » du 07/03/2017.

<sup>2</sup> A la date d'établissement du présent avis technique, ce manuel porte la référence « J. 22. 6. P. Indice 7 » du 15/04/2019.

### 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 SNFIJEEES (Syndicat National des Fabricants-Installateurs de Joints, d'Équipements et d'Éléments 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'utilisateur

##### (Rev) III.1.1 Capacité de souffle

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.

(Rev) 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.

(Rev) Ce modèle de joint comporte **trois types de profilés en caoutchouc** qui autorise **des souffles de 30, 50, 65 mm**.

(Rev) Même, si le joint possède un coefficient de sécurité en matière de souffle, il est déconseillé de dépasser la valeur nominale d'ouverture.

(Rev) **NOTE** : les joints **GTA R 30-50-65** sont adaptés pour un hiatus respectif, entre les structures en regard, de 45 mm, 75 mm et de 95 mm maximum. Au-delà de ces valeurs, notamment pour répondre aux contraintes liées à la présence de 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.

##### (Rev) III.1.2 Confort à l'utilisateur

(Rev) Du point de vue confort de l'utilisateur, **seule la conception du joint GTA R30 rend le hiatus acceptable**.

(Rev) Les qualités 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*) considèrent que **des hiatus supérieurs à 50 mm sont déconseillés**.

(Rev) En effet, un hiatus entre les éléments métalliques au-delà de 50 mm (75 mm atteint en période froide hivernale dans le cas du **GTA R 50 et 95 mm** dans le cas d'un **GTA R 65**) 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).

(Rev) 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), le modèle de joint **GTA R 50** reste acceptable.

L'attention est attirée, en outre, sur **l'obligation de caler le joint** à la pose à **une ouverture minimale de l'ordre de 20 mm** pour le **GTA R 30**, de **30 mm** pour le **GTA R 50**, et de **35 mm** pour le **GTA R 65** pour permettre 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 45 mm pour le **GTA R30**, de 75 mm pour le **GTA R 50**, et de 95 mm pour le **GTA R 65**.

(Rev) 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.

(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) Dans son principe, la **liaison à la structure de ce joint est bien adaptée à son domaine d'emploi** : principalement sur pont existant en remplacement de joint défaillant ou hors d'usage, ou sur un ouvrage neuf pour lequel une feuillure n'a pu être aménagée ou pour s'en affranchir.

Les éléments métalliques qui maintiennent le profilé caoutchouc sont liés à une longrine en mortier de résine par l'intermédiaire de pattes d'ancrage gauchies en alliage d'aluminium (soudées sous le profilé métallique). Ces pattes sont traversées par deux filants Ø 10 mm et noyées dans la masse de la longrine.

(Rev) Celle-ci est, quant à elle, simplement collée sur le support en béton de l'ouvrage grâce aux propriétés d'adhérence du liant bitume époxyde. Cependant, pour pallier la fissuration observée, lors de la mise au point de ce modèle de joint, au droit de la jonction entre éléments, la zone concernée a été renforcée par des armatures constituées d'épingles et de crosses scellées à la résine dans des trous forés, de 10 cm de profondeur minimale dans le béton de la structure.

(Rev) La **bonne tenue du joint est liée à la bonne adéquation entre la qualité du béton support et du liant bitume époxy**. Dans ces conditions, il est conseillé au maître d'œuvre, ou à son représentant, de **réceptionner le béton d'assise**.

(Rev) Le support doit être sain, homogène, exempt de traces de désagrégation ; en particulier, il convient de se méfier de la présence de ragréages éventuels qui seraient à éliminer si leur tenue paraissait suspecte.

(Rev) En cas de doute sur la qualité du béton support, il est conseillé :

- soit de doubler les forages (la vitesse de pénétration de l'outil est un indicateur de la qualité du béton) ;
- soit d'augmenter la profondeur d'ancrage au-delà de 10 cm, après étude des plans de l'ouvrage ;
- soit, encore, de procéder à toutes autres améliorations (reconstitution du béton de la partie de la structure, par ex.).

(Rev) Il conviendra d'être prudent lors du percement des trous dans une structure comportant de la précontrainte dans la zone d'intervention. Un repérage préalable est fortement recommandé et l'équipe de chantier devra être avertie des risques et des précautions à prendre.

(Rev) Ce mode de fixation exige **une épaisseur minimum de revêtement de 80 mm**.

### 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 qui suscitent l'observation suivante :

Il apparaît que les composants utilisés pour la réalisation des longrines en liant bitume-époxy nécessitent une **température ambiante minimale de l'ordre de 4 °C**. Il importe donc de ne pas prévoir la pose de ce joint en dessous de la température précitée. Dans le cas de température basse (supérieure à 4 °C mais proche de cette température, il est particulièrement recommandé de chauffer le mortier et de prendre des dispositions spéciales (travail sous abri chauffé, chauffage des composants, etc.).

**A l'exception de ce point, les 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) PV signalé(s) au chapitre II.1. En cas de non-conformité, il est demandé de rendre compte au secrétariat de la Commission.

Pour assurer une diversité d'approvisionnement, il existe deux fournisseurs de profilés en caoutchouc. Les caractéristiques géométriques diffèrent très légèrement selon le fournisseur mais les produits sont techniquement équivalents et satisfaisants au vu de leur comportement sur sites.

### 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 2015 à 2018. Le linéaire total visité représente environ 35 % du linéaire des références signalées des joints **GTA R 30-50-65** posés pour cette période.

Les **conclusions de ce suivi sont globalement satisfaisantes.**

(Rev) 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.

(Rev) La bonne tenue de la longrine d'ancrage dépend non seulement de la qualité du liant bitume époxy, 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.

(Rev) Cette recommandation appliquée aux profilés métalliques par rapport au solin d'ancrage 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 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 Étanchéité

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

(Rev) 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, coulage de mastic d'asphalte 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.

(Rev) 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.**

(Rev) **NOTE** : le calage du drain en présence d'étanchéité 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 Étanchéité dans le vide du joint de chaussée - Relevé de trottoir

(Rev) 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.

(Rev) En général, les profilés en élastomère ainsi fixés sur un profilé métallique donnent une étanchéité satisfaisante, 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 la mise en place d'une étanchéité entre les éléments métalliques contigus**, comme prévue dans le guide de pose.

Le suivi de comportement des joints sur sites, quand la vérification a été possible, n'a pas mis en évidence de défaut d'étanchéité dans le vide du joint.

(Rev) **Au droit de la bordure de trottoir**, le relevé est constitué d'une pièce spéciale mécano soudée. Les faces intérieures du relevé du châssis permettent la fixation des languettes d'insertion du profilé caoutchouc.

(Rev) Le relevé de bordure est recouvert par le joint de trottoir qui vient en retombée sur quelques centimètres. Le vide créé entre la face avant du relevé et le profilé caoutchouc disposé en arrière est propice à l'encrassement pouvant entraîner en été le blocage du joint et sa détérioration. Ce point est à surveiller lors des opérations d'entretien.

(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.

### (Rev) III.3.3 Étanchéité dans le vide du joint de trottoir

Le joint de trottoir, constitué d'un élément spécial assurant l'étanchéité du trottoir, présente une disposition satisfaisante. Son encombrement et son ancrage nécessitent une épaisseur minimale de béton de l'ordre de la dizaine de centimètres.

**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 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 20 mm (pour le GTA R 30) et de 30 mm (pour le GTA R 50) et de 35 mm (pour le GTA R 65)** 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). On notera que ceci permet de vérifier si le tablier peut se dilater librement.

Le profilé métallique ne peut pas être changé, sauf à refaire le joint.

(Rev) La procédure de réparation des différents éléments est décrite dans la notice d'entretien du joint (référence : Doc. J. 23. 02. P. indice 4 du 17/03/2014).

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 n'est pas possible de rehausser le joint par un simple calage, du fait de la conception du joint.**

**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.

### 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 longrines en liant bitume-époxy ;
- tenue des profilés en caoutchouc ;
- vérification de l'étanchéité par une visite en sous-face ;
- vérification du bon fonctionnement des évacuations des drains ;
- absence de corps étranger pouvant empêcher le mouvement du joint et nettoyage éventuel (notamment dans la zone du relevé).

La périodicité conseillée par le fabricant est annuelle, ce qui est parfaitement justifiée. 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 : J. 22. 6. P. Indice 7 » du 15/04/2019).

**(Rev)** **NOTE** : l'attention des gestionnaires est attirée sur le fait que la liaison solin d'ancrage/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, pour de courtes périodes, 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 minimal entre profilés métalliques de 25 mm pour le GTA R 30, 35 mm pour le GTA R 50, et 40 mm pour le GTA R 65.** 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'appareil d'appui à l'identique ou pour procéder à des pesées de réaction d'appui. Au-delà de cette valeur de 20 mm, il est souhaitable, avant le vérinage, de déposer le profilé en caoutchouc ce qui est une opération relativement aisée si l'écartement entre profilés métalliques est au minimum de 25 mm pour le **GTA R 30**, 35 mm pour le **GTA R 50**, et 40 mm pour le **GTA R 65** (sous réserve de l'observation des § III.1, avant dernier alinéa et III.4.1, 1<sup>er</sup> alinéa).

**(Rev)** 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

Les sociétés RCA et SACO ont élaboré un système qualité (comportant un Manuel Qualité commun aux deux Sociétés précitées et un Plan Qualité de suivi de l'installation du joint) sur la base de la norme NF EN ISO 9000-2000 (Classement : X 50-130).

(Rev) La fabrication des éléments principaux du joint (éléments métalliques et profilés caoutchouc) est soustraite à des sociétés certifiées 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 RCA ne semble pas poser, a priori, de problème et leur expérience paraît satisfaisante dans le domaine de la pose de ce type de joint. Des actions de formation pour rappeler les règles de mise en œuvre sont assurées périodiquement par la société.

En outre, 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 important 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 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.**

(Rev) Il est à noter enfin que la pose des joints est réalisée par des agences régionales, ce qui entraîne une certaine autonomie des équipes d'application et peut présenter un risque de qualification parfois inégale.

## III.7 Divers

### III.7.1 Biais

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

### III.7.2 Circulation des 2-roues

(Rev) 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 le risque diminue quand le joint est très 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.

(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 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: 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](mailto:laurent.chat@cerema.fr)