



**OFFICE DES
ASPHALTES**



**R E V Ê T E M E N T S
P O U R C I R C U L A T I O N
D E V É H I C U L E S**



OFFICE DES
ASPHALTES

CAHIER DES CHARGES

FASCICULE 6

Edition 2001

REVÊTEMENTS POUR CIRCULATION DE VÉHICULES

9, rue de Berri - 75008 PARIS
Tél. : 01 44 13 32 00 - Fax : 01 42 25 89 99
E-mail : info@asphaltes.fr - WEB : www.asphaltes.fr

SOMMAIRE

TITRE 1 PRESCRIPTIONS ADMINISTRATIVES COMMUNES

1	- TEXTES RÉGLEMENTAIRES	5
1.1	Marchés publics	5
1.2	Marchés privés	5
1.3	Sous-traitance	5
2	- NORMES	5
3	- DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE	6
4	- TERMINOLOGIE	6
4.1	Définitions	6
4.2	Classes de trafic	7
5	- CLAUSES PARTICULIÈRES	8
5.1	Rendez-vous de chantier	8
5.2	Intempéries	8
5.3	Accès des véhicules et matériels de mise en œuvre	8
5.4	Marché	8

TITRE 2 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES COMMUNES

1	- DOMAINES D'APPLICATION	9
2	- SUPPORTS	9
2.1	Supports en béton de ciment	9
2.2	Autres supports	10
3	- REVÊTEMENTS DE CIRCULATION	11
3.1	Chaussées urbaines	11
3.2	Chaussées hors site urbain et sur ouvrages d'art	12
3.3	Chaussées à forte pente (> 5 cm/m)	12
4	- CORPS DE CHAUSSEES NEUFS INDICATIFS SUR PLATETORME PF2	13
5	- OUVRAGES ANNEXES	14
5.1	Caniveaux	14
5.2	Evacuation des eaux	14
5.3	« Bateaux » de portes cochères	14
5.4	Ralentisseurs de type dos d'âne et/ou passages piétons surélevés	14
5.5	Rampes	15
6	- RÉFECTION ET RÉPARATIONS	15
6.1	Réfection	15
6.2	Réparations	15
7	- FABRICATION ET TRANSPORT DE L'ASPHALTE	15
7.1	Fabrication de l'asphalte	15
7.2	Transport de l'asphalte	17
8	- MISE EN ŒUVRE DE L'ASPHALTE	17
8.1	Liaison avec le support	17
8.2	Application de l'asphalte	17
9	- ESSAIS ET CONTRÔLES	19
9.1	Plan des contrôles et essais	19
9.2	Tolérances	19

TITRE 3 FICHES TECHNIQUES

TITRE 1

PRESCRIPTIONS ADMINISTRATIVES COMMUNES

1

TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.1 MARCHÉS PUBLICS

Les marchés publics étant soumis au Code des Marchés Publics, toutes les dispositions du Cahier des Clauses Administratives Générales (C.C.A.G.) leur sont applicables.

1.2 MARCHÉS PRIVÉS

Les marchés sont expressément soumis aux dispositions de la norme NF P 03 001. Toute dérogation éventuelle à ces dispositions devra viser explicitement, dans les documents constituant le marché, la ou les dispositions des normes auquel il est dérogé.

1.3 SOUS-TRAITANCE

Tous les travaux sous-traités sont régis par la loi N° 75-1334 du 31 décembre 1975.

2

NORMES

- NF B 13 001 Roches poudres et fines d'asphalte naturel
- NF EN 1426 Bitumes et liants bitumineux - Détermination de la pénétrabilité à l'aiguille
- NF EN 1427 Bitumes et liants bitumineux - Détermination de la température bille et anneau
- NF P 11 300 Exécution des terrassements - Classification des matériaux utilisables dans les remblais et couches de forme
- NF P 18.622.1 Essai pour déterminer les caractéristiques géométriques des granulats.
Partie 1 : Détermination de la granularité - Analyse granulométrique par tamisage.
- NF P 31.002 Pigments à base d'oxyde de fer
- NF P 65.001 Liants hydrocarbonés - Bitumes purs - spécifications
- NF P 98.116 Assises chaussées - graves ciment - Définition - Composition - Classification
- NF P 98.118 Assises de chaussées - graves laitier - Définition - Composition - Classification
- NF P 98.122 Assises de chaussées - graves liant spécial routier - Définition - Composition - Classification
- NF P 98.128 Assises de chaussées - Béton compactés routiers et graves traitées aux liants hydrauliques

- NF P 98.129 Assises de chaussées - Graves non traitées - Définition - Composition - Classification
- NF P 98.138 Enrobés hydrocarbonés - Couches d'assises - graves bitume - Définition - Mise en œuvre
- NF P 98.145 Asphaltes coulés pour trottoirs et pour couches de roulement de chaussées
- NF P 98.170 Chaussées en béton de ciment - Exécution et contrôle
- NF P 98.216.1 Essais relatifs aux chaussées - Détermination de la macrotecture – Partie 1 : essai de hauteur au sable vraie (HS_v)
- NF P 98.300 Ralentisseurs routiers de type dos d'âne ou de type trapézoïdal
- NF P 98.331 Chaussées et dépendances - Tranchées : ouverture, remblayage, réfection
- NF T 66 001 Détermination de la teneur en bitume des poudres d'asphalte naturel
- NF T 66 002 Essais d'indentation appliqués aux asphaltes
- NF T 66 033 Détermination du coefficient de maniabilité
- XP P 18 305 Béton : Béton prêt à l'emploi
- XP P 18.540 Granulats : Vocabulaire - Définitions et Classifications

3

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- Cahier des Charges de l'Office des Asphaltes.

4

TERMINOLOGIE

4.1

DÉFINITIONS

Assise (de chaussée) : Couche de fondation ou de base constituée de matériaux élaborés ou non, améliorés ou traités ou de tout-venant de concassage.

Béton de ciment (hydraulique) : Béton dont la prise du liant est assurée par l'hydratation du ciment.

Bouchardage : Opération consistant à marquer en creux l'asphalte au moyen d'un cylindre muni de reliefs de forme pyramidale ou cylindrique.

Caniveau : Décaissé dans la surface de circulation ou le long d'une bordure de trottoir destiné à canaliser les eaux de ruissellement vers les avaloirs. Ces dispositifs peuvent être ouverts ou recouverts d'une grille, préfabriqués ou non.

Chaussée : Surface aménagée pour la circulation des véhicules.

Chaussée rigide : constituée de couches en béton de ciment.

Chaussée semi-rigide (chaussée à structure mixte) : constituée d'une couche de fondation et d'une couche de base en matériaux traités aux liants hydrauliques et surmontée d'une couche de roulement en asphalte.

Chaussée souple : Constituée par des couches de matériaux traités ou non avec des liants hydrocarbonés.

Cloutage (gravillonnage) : Opération consistant à répandre manuellement ou mécaniquement quelques litres, par mètre carré, de gravillon laqué ou non sur l'asphalte chaud.

Couche d'assise : voir assise ci-dessus.

Couche de base : Couche de matériaux située sous la couche de surface et destinée à répartir les efforts dus aux charges.

Couche de fondation : Couche de matériaux située sous la couche de base et destinée à répartir les efforts sur le sol support.

Couche de forme : Couche de matériaux située sous la couche de fondation et destinée à homogénéiser ou à améliorer la portance du sol, comme sa résistance au gel.

Couche de roulement : Couche de matériaux constituant le revêtement de circulation.

Fil d'eau ou noue : Ligne d'intersection de deux surfaces planes circulables, canalisant l'écoulement des eaux de ruissellement sans interruption du revêtement.

Flache : Dépression localisée de la surface du revêtement, généralement de faible amplitude.

Grave naturelle : Matériau provenant de carrière ou de ballastière, reconstitué ou non, de dimensions 0/D avec $20 \text{ mm} < D < 100 \text{ mm}$ et de granulométrie homogène et régulière.

Grave bitume : Grave traitée au bitume (3,5 à 5 %).

Grave ciment : Grave traitée au ciment (2,5 à 5 %).

Grave laitier : Mélange de grave et de laitier granulé (15 à 20 %) ou de laitier prébroyé (8 à 20 %) et d'un activant.

Gravillonnage : voir cloutage.

Grenailage : Projection mécanique de grenaille métallique sur l'asphalte froid pour user le mastic et mettre ainsi les granulats en saillie.

Hauteur au sable vraie : rapport d'un volume de sable défini à l'aire de la tache de ce sable uniformément étalé par arasement sur le revêtement (voir NF P 98.216-1).

Nid de poule : Cavité de forme et de superficie aléatoires, pouvant se produire à la surface de la chaussée, par dégradation et disparition du matériau.

Orniérag : Déformation permanente longitudinale occasionnée par le passage des roues dans la même trace.

Revêtement : Couche de roulement généralement en asphalte gravillonné, mise en œuvre en épaisseurs variables et destinée à recevoir une circulation de véhicules ou de piétons.

Sablage : Projection mécanique d'abrasif sur l'asphalte froid pour user le mastic et mettre ainsi les granulats en relief.

Teinte naturelle : Noir brillant à l'état neuf, l'asphalte devient mat, puis tend vers le gris sous l'effet de la circulation et des intempéries.

Texture superficielle (rugosité) : Aspect de surface, homogène, caractéristique d'un asphalte.

Traitement de surface : Tout procédé utilisé en surface d'un revêtement en asphalte de type AC₁ ou AC₂ (bouchardage, gravillonnage, grenailage, sablage, cloutage, etc ...) afin d'obtenir soit un aspect architectural, soit la rugosité nominale définie par les CCTP.

4.2 CLASSES DE TRAFIC

La classe de Trafic T_i est déterminée à partir du trafic poids lourds par sens, compté en moyenne journalière annuelle (MJA) pour la voie la plus chargée à l'année de mise en service.

Les classes de trafic routier sont déterminées par les limites données par le tableau 1

Tableau 1 : Définition des classes de trafic															
classe	T5		T4		T3		T2		T1		T0		TS		TEX
					T3-	T3+	T2-	T2+	T1-	T1+	T0-	T0+	TS-	TS+	
MJA	0	25	50	85	150	200	300	500	750	1200	2000	3000	5000		

Les classes de trafic urbain sont déterminées par les limites données par le tableau 2

Tableau 2 : Définition des classes de trafic		
t	T	T ⁺
20 PL /J	80 PL /J	200 PL /J

5

CLAUSES PARTICULIÈRES

5.1 RENDEZ-VOUS DE CHANTIER

La présence de l'entrepreneur titulaire des travaux de voirie n'est obligatoire que pendant une période précédant de 15 jours chaque intervention et pendant la durée de celle-ci.

5.2 INTEMPÉRIES

Les travaux de revêtements pour circulation de véhicules doivent être interrompus en cas de pluies importantes ou de gel ; les journées où le travail est ainsi arrêté (*conformément aux dispositions de la loi 46.2219 du 21 octobre 1946 et de ses modificatifs éventuels*) augmentent d'autant le délai imparti à l'entrepreneur.

5.3 **ACCÈS DES VÉHICULES ET MATÉRIELS DE MISE EN OEUVRE**

Le donneur d'ordre doit prendre les dispositions nécessaires pour permettre l'accès sur le lieu d'application, des véhicules de transport et des matériels de mise en œuvre suivant norme NF P 03.001 (*annexe 1*).

5.4 **MARCHÉ**

Afin de permettre la préparation du chantier, le marché ainsi que le dossier technique doivent être transmis à l'entrepreneur dans un délai minimum de 15 jours avant la date prévue pour l'intervention, afin qu'il puisse communiquer au maître d'ouvrage ou à son représentant, avant son intervention, les documents suivants :

- Programme et dessins d'exécution
- P.A.Q.
- P.P.S.P.S. éventuel

TITRE 2

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES COMMUNES

1

DOMAINES D'APPLICATION

Les revêtements en asphalte coulé peuvent s'appliquer sur les ouvrages suivants :

- ⇒ Chaussées
- ⇒ Aires de circulation et de stationnement
- ⇒ Voies pour autobus
- ⇒ Marchés périodiques

2

SUPPORTS

La forme support doit être dimensionnée pour résister, avec une déformation minimale, aux efforts dus à la circulation et au stationnement des véhicules.

2.1 SUPPORTS EN BÉTON DE CIMENT

2.1.1 – CARACTÉRISTIQUES

2.1.1.1 – Age minimum du béton

Le C.C.T.G. n'impose pas d'âge minimum, toutefois un délai raisonnable est nécessaire et variable en fonction de la saison, de la composition du béton, de son épaisseur et de sa méthode de mise en œuvre.

2.1.1.2 – Nature du béton

Selon la norme XP P 18.305 et la classe d'environnement adaptée au site, la forme est constituée par un BCN (béton à caractères normalisés).

Pour les ouvrages de faible importance, on peut utiliser un BCS (béton à caractères spécifiés) dont les spécifications sont définies dans le tableau 5 de la norme.

2.1.2 – GÉOMÉTRIE DU SUPPORT BÉTON

2.1.2.1 – Texture superficielle

Le support doit présenter un aspect taloché ni trop lisse, ni trop rugueux, compatible avec l'épaisseur du revêtement prévu (hauteur au sable comprise entre 1 et 1,5 mm).

2.1.2.2 – Planéité

Elle doit être telle qu'après la réalisation du revêtement compte tenu de la pente, du dévers et des points singuliers, aucune retenue d'eau ne soit possible.

Les flèches admises sont les suivantes :

- Gabarit de 2 m : 10 mm
- Gabarit de 0,20 : 3 mm

2.1.2.3 – Pentés

Le revêtement en asphalte est appliqué en épaisseur uniforme, et présente une fois terminé le même profil que la forme support.

Les pentes nécessaires à l'écoulement des eaux, tant en surface courante que dans les caniveaux sont les suivantes :

- ⇒ Profil en travers : 1,5 à 5 cm par mètre
- ⇒ Caniveaux profil longitudinal : 0,5 par mètre (*minimum*)
- ⇒ Caniveaux profil transversal : 3 à 5 cm par mètre.

2.2 AUTRES SUPPORTS

2.2.1 – CARACTERISTIQUES

2.2.1.1 – Grave non traitée

Ce type de support (*suivant la norme NF P 98.129*) est proscrit pour la mise en œuvre de l'asphalte.

2.2.1.2 – Grave ciment

Il est utilisé une grave 0/14 ou 0/20 conforme à la norme NF P 98.116 et NF P 98.128

2.2.1.3 – Grave laitier

Il est utilisé une grave 0/14 ou 0/20 conforme à la norme NF P 98.118

2.2.1.4 – Grave liant spécial routier

Il est utilisé une grave 0/14 ou 0/20 conforme à la norme NF P 98.122

2.2.1.5 – Grave bitume

Il est utilisé une grave bitume 0/14 ou 0/20 conforme à la norme NF P 98.138

2.2.2 – GEOMETRIE DU SUPPORT

2.2.2.1 – Texture superficielle

Le support doit présenter un aspect compatible avec l'épaisseur de revêtement prévu (hauteur au sable maxi de 2 mm).

2.2.2.2 – Planéité

Elle doit être telle qu'après la réalisation du revêtement compte tenu de la pente, du dévers et des points singuliers, aucune retenue d'eau ne soit possible.

Les flèches admises sont les suivantes :

- Gabarit de 2 m : 10 mm
- Gabarit de 0,20 : 3 mm

2.2.2.3 – Pentes

Le revêtement en asphalte est appliqué en épaisseur uniforme, et présente une fois terminé le même profil que la forme support.

Les pentes nécessaires à l'écoulement des eaux, tant en surface courante que dans les caniveaux sont les suivantes :

- ⇒ Profils en travers : 1,5 à 5 cm par mètre
- ⇒ Caniveaux profil longitudinal : 0,5 par mètre (*minimum*)
- ⇒ Caniveaux profil transversal : 3 à 5 cm par mètre.

3

REVETEMENTS DE CIRCULATION

3.1 CHAUSSEES URBAINES

3.1.1 – CHAUSSEES COURANTES POUR VEHICULES LEGERS EN VOIRIE PRIVEE

(accès exceptionnel véhicules de secours et de déménagement)

Le revêtement généralement appliqué en indépendance (avec interposition éventuelle d'une résille ou d'une grille de verre) est réalisé en asphalte coulé de 25 à 30 mm d'épaisseur de type **AC₁** (suivant fascicule 10).

3.1.2 – CHAUSSEES COURANTES PUBLIQUES

Le revêtement généralement appliqué en indépendance (avec interposition éventuelle d'une résille ou d'une grille de verre) est réalisé en asphalte coulé gravillonné de 25 à 40 mm d'épaisseur type **AC₂** (suivant fascicule 10).

3.1.3 – CHAUSSEES LOURDES OU A CIRCULATION CANALISÉE

(voies de bus ou de tramways ...)

Le revêtement est réalisé en une ou plusieurs couches en asphalte coulé gravillonné de type **AC₂** de 30 à 50 mm d'épaisseur totale.

L'application, à joints décalés, est réalisée avec interposition éventuelle d'une résille ou d'une grille de verre.

3.1.4 – ETAT DE SURFACE

Les revêtements en asphalte de types **AC₁** et **AC₂** doivent répondre à des conditions de rugosité minimale définies par les pièces du marché.

Différents moyens permettent d'y parvenir :

- Soit par rugosité naturelle de l'asphalte obtenue par formulation adaptée ou par adjonction de granulats légers
- Soit par traitements de surface par gravillonnage (gravillon libre ou pré-enrobé) bouchardage ou sablage à chaud.

Grenaillage, cette opération nécessite une formulation adaptée : mastic d'asphalte additivé de polymères ou de charges minérales lourdes, forte teneur en gravillon (> 40 %) et courbe granulométrique discontinue, de type **AC₁G_R** ou **AC₂G_R**.

3.1.5 – TRAITEMENTS ARCHITECTURAUX

Les revêtements en asphalte coulé (*traditionnel*) peuvent être teintés rouges dans la masse. Le matériau est d'une couleur brun-rouge à l'application et s'éclaircit progressivement s'il est exposé à l'insolation directe.

D'autres teintes peuvent être obtenues soit par revêtement pelliculaire soit par traitement dans la masse (*asphaltes de couleur*).

Dans le cas où le revêtement est mis en œuvre en deux couches, la première peut être exécutée en asphalte de teinte naturelle (*noir*).

Il est possible également d'imprimer des motifs géométriques ou non, par impression d'une grille au cours du refroidissement de l'asphalte.

Le grenaillage permet d'obtenir un aspect décoratif valorisant en mettant en exergue des granulats colorés.

Le support devra permettre une application à épaisseur parfaitement constante afin que la décantation lors du refroidissement n'entraîne pas d'irrégularité dans la répartition des gravillons.

NB : Pollution par les hydrocarbures, pneumatiques et produits alimentaires sur asphaltes colorés.

Les taches provoquées par les huiles ou gazole, et les traces de pneumatiques étant plus apparentes sur les revêtements colorés, il est déconseillé d'envisager la coloration dans la masse sur les emplacements de parking.

Les produits alimentaires manipulés sur les marchés se tenant sur les places publiques sont susceptibles de provoquer des salissures difficiles à éliminer à l'eau claire. Un lavage à l'eau sous pression éventuellement additionnée d'un détergent approprié est préférable, toutefois il est conseillé d'éviter les asphaltes de couleurs vives.

3.1.6 – CONFORT VISUEL

L'association du grenaillage avec des granulats clairs améliore la visibilité et permet des économies d'éclairage, notamment dans les tunnels.

Les asphaltes clairs permettent également des économies d'éclairage et participent à la visibilité de certains aménagements.

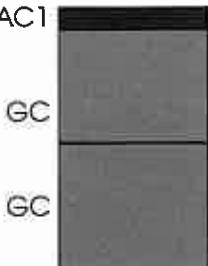
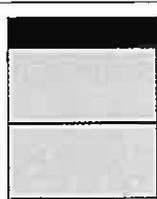
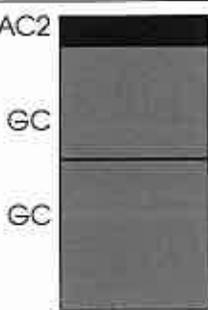
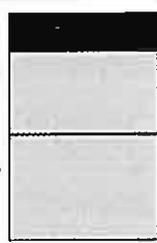
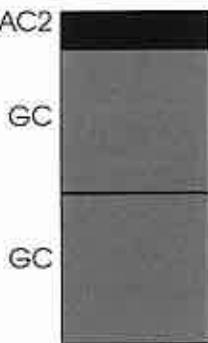
3.2 CHAUSSEES HORS SITE URBAIN ET SUR OUVRAGES D'ART

Les revêtements sont les mêmes que ceux envisagés en chaussées lourdes urbaines (*cf.* § 2.3.1.3).

3.3 CHAUSSEES A FORTE PENTE (> 5 cm/m)

Dans le cas de pente > 5 %, l'asphalte utilisé fait l'objet d'une formulation spéciale (*voir* § 5.5 *ci-après*).

CORPS DE CHAUSSÉES NEUFS INDICATIFS SUR PLATEFORME PF2

trafic	Grave Bitume	Grave Ciment	Béton Ciment
†	AC1  3 cm GB 7 cm GB 9 cm	AC1  3 cm GC 15 cm GC 17 cm	AC1  3 cm BC 23 cm
T	AC2  4 cm GB 10 cm GB 10 cm	AC2  4 cm GC 15 cm GC 20 cm	AC2  4 cm BC 25 cm
T+	AC2  5 cm GB 11 cm GB 14 cm	AC2  5 cm GC 19 cm GC 20 cm	AC2  5 cm BC 28 cm

GB : Grave bitume de classe 2 ou 3
GC : Grave ciment de classe G3
BC : Béton de ciment de classe 5
AC1 : Asphalté pour chaussée courante
AC2 : Asphalté pour chaussée lourde

- Norme NFP 98138 (E = 9 300 MPa)
- Norme NFP 98116 (E = 23 000 MPa)
- Norme NFP 98170 (E = 35 000 MPa)

(fascicule 10 - Cahier des charges OA)
 (fascicule 10 - Cahier des charges OA)

PARAMÈTRES DE CALCUL :

Plateforme	Support de chaussées : portance EV2 ≥ 50 MPa (classe PF2)	50 MPa	} Risque = 5%
Trafic	† Faible trafic (desserte)	20 PL/J	} CAM = 0,5 (1) Risque = 5%
	T Trafic principal	80 PL/J	
	T+ Trafic important canalisé	200 PL/J	} Risque = 2%

CAM = 0,7 pour GB et 0,8 pour GC et BC
 CAM = 0,8 pour GB et 1,3 pour GC et BC

Durée de service prévue: 30 Ans, accroissement annuel du trafic : 1%

(1) CAM = Coefficient d'agressivité moyen du PL/ essieu de référence.

N.B. : Renforcement : les structures de rechargement sont fonctions de l'existant et des seuils de raccordement, et doivent être calculées de façon spécifique.

5.1 CANIVEAUX

5.1.1. - COUCHES DE ROULEMENT EN ASPHALTE

Partie intégrante de la chaussée, les caniveaux sont réalisés en asphalte coulé gravillonné sur une largeur de 30 à 50 cm.

Afin d'assurer un bon écoulement des eaux, il est recommandé de donner au caniveau et par conséquent à son support une pente transversale supérieure à celle de la chaussée (3 à 5 cm/m) et dans le sens longitudinal une pente minimale de 5 mm/m.

5.1.2. - COUCHES DE ROULEMENT EN MATÉRIAUX ENROBÉS

Les caniveaux sont traités selon les mêmes principes que ceux énoncés ci-dessus.

Ils sont exécutés après la mise en place des matériaux enrobés. Le niveau supérieur du caniveau peut être inférieur de 1 cm environ à celui du niveau de la couche de roulement.

5.2 EVACUATION DES EAUX

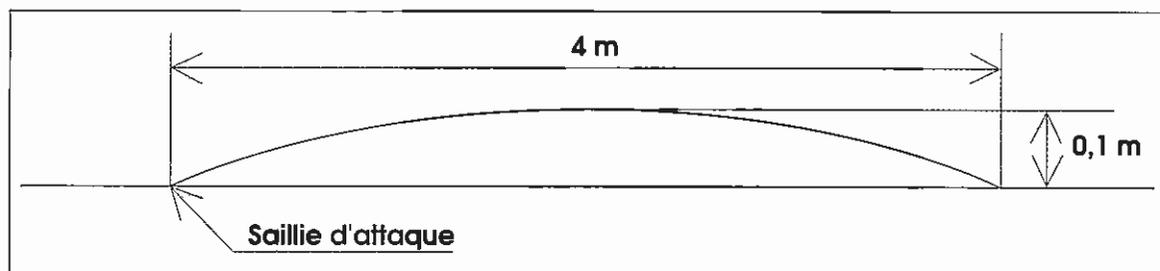
Les dispositifs d'évacuation des eaux superficielles doivent être prévus aux points bas dès la conception du support.

5.3 « BATEAUX » DE PORTES COCHÈRES

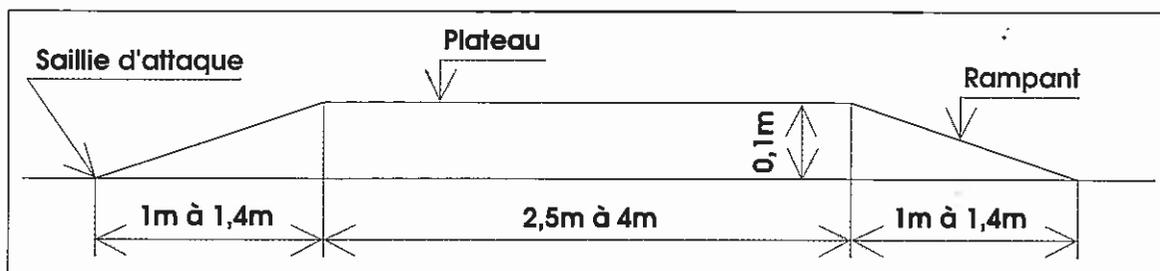
Les « bateaux » des portes cochères n'étant soumis qu'à une circulation limitée et passagère, leur revêtement peut être réalisé en asphalte de type AC₁ (ou de type AT éventuellement), exécuté en une couche de 30 mm ou deux couches de 20 mm chacune. La surface peut présenter une finition « quadrillée ».

5.4 RALENTISSEURS DE TYPE DOS D'ÂNE ET/OU PASSAGES PIÉTONS SURÉLEVÉS

Ils sont exécutés en plusieurs couches superposées d'asphalte de type AC₁, AC₂ ou ACG_R suivant les dimensions définies par la norme NF P 98.300.



Profil en long du ralentisseur de type dos d'âne



Profil en long du ralentisseur de type trapézoïdal

5.5 RAMPES

Revêtement en asphalte gravillonné de qualité rampe (Fiche Technique **AG₄** du Fascicule 10 du Cahier des Charges de l'Office des Asphaltes) généralement en 1 couche de 25 à 30 mm d'épaisseur sur résille de verre ou toile de jute.

En général la formulation spéciale de l'asphalte ne nécessite pas de traitement antidérapant complémentaire.

Dans le cas d'une circulation lourde importante ou d'un ensoleillement direct, une deuxième couche pourra être prévue avec interposition préalable d'une résille de verre.

6

REFECTION ET REPARATIONS

6.1 REFECTION

(remise à neuf d'un revêtement existant)

L'arrachage de l'ancien revêtement est effectué manuellement ou mécaniquement suivant l'importance du chantier, et peut être recyclé (cf. § 7.1.5). Les rives des parties conservées sont recoupées à la tranche ou à la scie de préférence avec une légère inclinaison.

Après réfection éventuelle de la fondation, le nouveau revêtement est coulé en indépendance ou pas, suivant sa destination.

Il est réalisé par l'application de 1 ou 2 couches d'asphalte coulé de type **AC₁**, **AC₂** ou **ACGR**

Le raccordement, aux fils d'eau dans le cas de leur maintien au niveau initial, s'opère après création d'une saignée d'ancrage.

6.2 RÉPARATIONS

(reprises partielles d'ouvrages existants)

6.2.1 – TRANCHÉES

Les reprises de revêtement au droit des tranchées sont exécutées après remblayage et compactage, puis réfection de la forme support. Les rives des parties conservées du revêtement sont recoupées à la tranche ou à la scie (cf. *NF P 98.331 et guide technique de remblayage des tranchées édité par le SETRA / LCPC*).

6.2.2 – NIDS DE POULE

Les trous sont rebouchés avec un asphalte gravillonné en une ou plusieurs couches après nettoyage préalable du fond de la cavité, et découpe soignée des rives.

N.B. : Des différences de teintes et d'aspect de surface sont inévitables entre la partie neuve et l'asphalte conservé, elles s'estomperont dans le temps en fonction de l'ensoleillement et de l'intensité de la circulation.

7.1 FABRICATION DE L'ASPHALTE

7.1.1 – FABRICATION EN PÉTRIN

Tous les types d'asphaltes peuvent être fabriqués en pétrin. Ceci implique l'introduction progressive des constituants de l'asphalte dans les proportions définies par la formulation préalablement établie.

Le dosage des constituants doit respecter les tolérances ci-dessous :

- ⇒ 2 % de la masse des fines et agrégats
- ⇒ 1 % de la masse des bitumes

Les pétrins de fabrication disposent suivant leur mode de chauffe des équipements suivants :

- ⇒ une prise de température sur le fluide caloporteur ou sur le fond de cuve.
- ⇒ une prise de température de la masse d'asphalte.

Un appareillage indiquant l'énergie absorbée

Dans le cadre du programme d'entretien et de maintenance les équipements ci-dessus doivent être régulièrement étalonnés.

Le stockage des produits fabriqués en pétrins, moyennant les dispositions adaptées (*abaissement de la température et son contrôle permanent, taux de remplissage supérieur à 80 %, ...*) peut durer jusqu'à 72 heures, avec prise d'échantillon et contrôle toutes les 8 heures.

7.1.2 – FABRICATION EN MALAXEUR RAPIDE

La fabrication en malaxeur rapide est réservée aux asphaltes gravillonnés. Le mode de fabrication s'effectue par gâchées successives, la durée du cycle est déterminée suivant le type de matériel, les conditions d'introduction des constituants et fait l'objet d'une procédure de fabrication.

Les installations pour la fabrication des asphaltes en malaxeurs rapides sont obligatoirement munies des équipements spécifiques suivants :

- ⇒ sécheur pouvant porter les granulats à haute température,
- ⇒ dispositif de dosage et d'introduction du liant,
- ⇒ bascule,
- ⇒ malaxeur à double enveloppe chauffée.

L'asphalte fabriqué en malaxeur rapide nécessite un malaxage complémentaire (*1h30 minimum*) dans lequel le délai de transport peut s'intégrer.

7.1.3 – FABRICATION EN MALAXEUR SEMI-RAPIDE

Le malaxeur semi-rapide permet de fabriquer les asphaltes sablés et gravillonnés.

Comme pour le malaxeur rapide le mode de fabrication s'effectue par gâchées successives. Toutefois le poids unitaire et la durée de malaxage de chaque gâchée sont plus importants.

Les asphaltes fabriqués en malaxeur semi-rapide, ne nécessitent pas forcément un malaxage complémentaire et peuvent être applicables rapidement.

Les installations pour la fabrication en MSR s'apparentent aux malaxeurs rapides et sont également munies des équipements spécifiques suivants :

- ⇒ sécheur à granulats
- ⇒ dispositif de dosage et d'introduction du liant
- ⇒ bascule
- ⇒ malaxeur à double enveloppe chauffée

7.1.4 – FABRICATION DES ASPHALTES DE COULEUR

Le matériel destiné à la fabrication des asphaltes de couleur devra être soit réservé à cette activité, soit parfaitement décapé et rincé à chaque changement de coloris afin d'éviter toute pollution du produit.

La température durant toute la chaîne de production devra être parfaitement maîtrisée pour éviter la dégradation de la teinte.

7.1.5 – FABRICATION D'ASPHALTE RECYCLÉ

L'utilisation d'asphalte recyclé est parfaitement adaptée aux revêtements courants **AC**.

La fabrication doit être conforme aux prescriptions du titre 3 du fascicule 10 du cahier des charges de l'Office des Asphaltes.

L'utilisation est néanmoins déconseillée dans l'état actuel de la technique, pour les asphaltes grenillables (**AC G_R**) et asphaltes de couleur.

7.2 TRANSPORT DE L'ASPHALTE

Le transport de l'asphalte de l'unité de production au chantier est effectué dans des malaxeurs calorifugés, chauffés, automoteurs ou tractés.

L'asphalte n'est pas soumis à la réglementation ADR (*arrêté du 05/12/96 – transports de matières dangereuse – complété par l'accord multilatéral M 66 du 25/02/98 au titre du marginal 2010 de l'ADR*) dans la mesure où il est considéré comme un solide.

Un document appelé « feuille de route » précise les conditions de transport, les caractéristiques du matériau et est remis obligatoirement au chauffeur.

Les malaxeurs de transport sont obligatoirement équipés d'un indicateur de température, régulièrement vérifié.

Une régulation du système de chauffe avec renvoi des températures en cabine, est souhaitable.

Une parfaite maîtrise de la température est indispensable pour le transport des asphaltes, notamment des asphaltes de couleur.

De même que pour le matériel de fabrication, les pétrins porteurs doivent être parfaitement décapés et rincés, s'ils ne sont pas affectés habituellement au transport d'un asphalte de même teinte.

8.1 LIAISON AVEC LE SUPPORT

L'indépendance entre le support et le revêtement doit être assurée suivant le cas par un voile de verre, un écran composite ou un papier kraft.

La semi adhérence peut être obtenue par l'interposition d'une résille de verre, d'une grille de verre ou d'un papier perforé.

Ces matériaux stockés à l'abri de l'humidité sont déroulés sur le support apparemment sec en surface, avec des recouvrements entre lès de 0,10 m environ.

Une fixation par clouage pourra être prévue notamment dans le cas d'une application mécanisée.

8.2 APPLICATION DE L'ASPHALTE

8.2.1 – APPLICATION MANUELLE

Celle-ci est effectuée traditionnellement avec une palette d'applicateur. Les joints de reprise de coulées seront effectués par réchauffage de la coulée précédente avec l'asphalte chaud, puis « creusé » et « serré » à la palette.

8.2.2 – APPLICATION MÉCANISÉE

Celle-ci est effectuée avec un finisseur conçu spécialement pour la mise en œuvre de l'asphalte.

Les joints de reprise de coulées doivent être « serrés » manuellement.

8.2.3 – TEMPÉRATURE D'APPLICATION

Les températures maximales de mise en œuvre pour chaque produit, sont précisées au fascicule 10 du Cahier des Charges de l'Office des Asphaltes.

Le respect de la température maximale de mise en œuvre est indispensable. Le dépassement peut provoquer une décantation entraînant un aspect de surface très lisse.

Toutefois, pour les asphaltes destinés à l'application mécanisée ou à être grenailés il est très important que la température soit la plus basse possible et la plus régulière d'un porteur à l'autre.

8.2.4 – APPLICATION DES ASPHALTES DE COULEUR

Tout l'outillage servant à la mise en œuvre doit être neuf ou réservé à un coloris unique, et toutes les précautions nécessaires doivent être prises pour éviter la pollution.

Prévoir un saupoudrage uniforme de sable fin siliceux sur l'asphalte encore chaud, cette opération diminue la glissance du produit fraîchement appliqué et contribue à accélérer l'apparition de la patine.

8.2.5 – CONDITIONS CLIMATIQUES

L'application de l'asphalte doit être interrompue en cas de pluie. Sur un support mouillé, on éliminera l'eau résiduelle par balayage, aspiration ou tout autre moyen approprié.

La mise en œuvre de l'asphalte à une température ambiante inférieure à + 2 °C est déconseillée ; toutefois elle peut être envisagée si le support n'est pas gelé.

9.1 PLAN DES CONTRÔLES ET ESSAIS

OBJET DU CONTRÔLE	ESSAIS - CONTRÔLES	ÉLÉMENTS DE RÉFÉRENCE	FRÉQUENCE DE CONTRÔLE
Composants			
GRAVILLONS	Analyse granulométrique	P 18560	1 tous les 200 T par classe granulaire
SABLE	Analyse granulométrique	P 18560	1 tous les 200 T
FINES	Teneur en eau		
	Volume apparent dans le toluène	Mode opératoire O.A.	1 tous les 400 T
POUDRES FINES ET FINES D'ASPHALTE NATUREL	Teneur en liant	NF T 66001	1 tous les 400 T
	Analyse granulométrique	P 18560	
BITUME	Pénétrabilité et/ou Bille et anneau	NF EN 1426 NF EN 1427	A chaque livraison A chaque livraison
Fabrication			
ASPHALTE	Température	Mesure en continu	Permanent
ASPHALTE	Malaxage	Rotation	Permanent
ASPHALTE	Température/Indentation	NF T 66002	Fin de chaque fabrication et en cas de correction
Transport			
ASPHALTE	Température	En usine	Au chargement
ASPHALTE	Température	En cours de route	Toutes les 2 heures (conseillé)
Mise en œuvre			
Liaison avec le support	Suivant le mode de liaison retenu		Permanent
ASPHALTE	Support	Visuel	Début et au cours travaux
ASPHALTE	Température	Spécifications	Au démarrage et régulièrement
ASPHALTE	Epaisseur/Planéité	Spécifications	Permanent
ASPHALTE	Indentation	NF T 66002	Un prélèvement mini.

9.2 TOLÉRANCES

9.2.1 – TOLÉRANCE D'ÉPAISSEUR

La tolérance sur l'épaisseur nominale est de : -10 % ; +20 %

9.2.2 – PLANEITE

En général, la planéité du revêtement en asphalte, est directement dépendante de la planéité du support et la tolérance est de ± 5 mm sous la règle de 2 m pour les surfaces circulées.

9.2.3 – EMPREINTES

Le caractère visco-plastique de l'asphalte, peut entraîner des traces ou empreintes de quelques millimètres de profondeur.

N'intéressant que la partie superficielle du revêtement, elles n'ont aucune conséquence sur l'usage auquel il est destiné, et ne peuvent remettre en cause que l'aspect esthétique.

TITRE 3

FICHES

TECHNIQUES

SOMMAIRE

AC1	ASPHALTE CHAUSSÉE COURANTE	22
AC2	ASPHALTE CHAUSSÉE LOURDE	23
AC1 GR	ASPHALTE CHAUSSÉE COURANTE GRENAILLABLE	24
AC2 GR	ASPHALTE CHAUSSÉE LOURDE GRENAILLABLE	25



OFFICE DES
ASPHALTES

www.asphaltes.fr

EDITION 2012

ASPHALTE COULÉ

VOIRIE

GRAVILLONNÉ
CHAUSSÉE COURANTE

OFFICE DES
ASPHALTES

AC1

NF EN 13108-6

ASPHALTE
COULÉ
ROUTIER
ACR 4
(6.3 ; 8 ; 10)

DOMAINES D'UTILISATION

CHAUSSÉE COURANTE A CIRCULATION NON CANALISEE :

- Tranchées
- Caniveaux fil d'eau
- Bateaux
- Espace entre ou contre rails de tramway

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

UNITÉS

SPÉCIFICATIONS
OFFICE DES
ASPHALTES

ÉPAISSEUR USUELLE :

mm

20 à 30

COMPOSITION :

- Bitume
 - Pénétration NF EN 1426
 - TBA NF EN 1427
- Bitume après extraction
- Fines après extraction
- Granulats

%
1/10 mm
°C

-
≥ 25
-

%

7 à 9

%

≥ 22

%

q.s.p. 100

INDENTATION NF EN 12697-21

1/10 mm

Type B :
 $10 \leq I \leq 30$

TEMPERATURE MAXIMALE DE FABRICATION ET DE MISE EN ŒUVRE :

°C

≤ 200

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

- Doit faire l'objet d'un traitement superficiel dans le cas où la rugosité n'est pas suffisante
- Peut utiliser des produits de relevage (voir Titre 2 du fascicule 10)
- Dans le cas d'asphalte de couleur, autre que noir, le bitume peut être remplacé par un liant clair



OFFICE DES
ASPHALTES

www.asphaltes.fr

EDITION 2012

ASPHALTE COULÉ

VOIRIE

GRAVILLONNÉ
CHAUSSÉE LOURDE

OFFICE DES
ASPHALTES

AC2

NF EN 13108-6

ASPHALTE
COULÉ
ROUTIER
ACR 4
(6.3; 8; 10; 14)

DOMAINES D'UTILISATION

CHAUSSÉE LOURDE A CIRCULATION CANALISEE :

- Voies urbaines et expresses
- Couloirs d'autobus
- Tranchées
- Raccordement entre JD lourds et revêtement de chaussée
- Espace entre ou contre rails de tramway

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

UNITÉS

SPÉCIFICATIONS
OFFICE DES
ASPHALTES

ÉPAISSEUR USUELLE :

mm

25 à 40

COMPOSITION :

- Bitume
 - Pénétration NF EN 1426
 - TBA NF EN 1427
- Bitume après extraction
- Fines après extraction
- Granulats

%
1/10 mm
°C

-
≥ 10
-

%

6,5 à 8,5

%

≥ 20

%

q.s.p. 100

INDENTATION NF EN 12697-21

1/10 mm

Type B :
5 ≤ l ≤ 15

TEMPERATURE MAXIMALE DE FABRICATION ET DE MISE EN ŒUVRE :

°C

≤ 200

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

- Doit faire l'objet d'un traitement superficiel dans le cas où la rugosité n'est pas suffisante
- Peut utiliser des produits de relevage (voir paragraphe 2-4 du fascicule 10)
- Dans le cas d'asphalte de couleur, autre que noir, le bitume peut être remplacé par un liant clair



OFFICE DES
ASPHALTES

www.asphaltes.fr

EDITION 2012

ASPHALTE COULÉ

VOIRIE

GRAVILLONNÉ
GRENAILLABLE

OFFICE DES
ASPHALTES

NF EN 13108-6

CHAUSSÉE COURANTE

AC1Gr

ASPHALTE
COULÉ
ROUTIER
ACR 4
(6.3 ; 8 ; 10)

DOMAINES D'UTILISATION

CHAUSSÉE COURANTE A CIRCULATION NON CANALISEE :

- Zones piétonnes accessibles aux V.L
- Tranchées
- Espace entre rails de tramway

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

UNITÉS

SPÉCIFICATIONS
OFFICE DES
ASPHALTES

ÉPAISSEUR USUELLE :

mm

20 à 50

COMPOSITION :

- Bitume
 - Pénétration NF EN 1426
 - TBA NF EN 1427
- Bitume après extraction
- Fines après extraction
- Granulats

%
1/10 mm
°C

-
≥ 25
-

%

7 à 9

%

≥ 22

%

q.s.p. 100

INDENTATION NF EN 12697-20 /21

1/10 mm

Type B :
 $10 \leq I \leq 30$

TEMPERATURE MAXIMALE DE FABRICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE :

°C

≤ 200

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

- Les additifs, minéraux ou polymères ont pour objectif de maintenir les gravillons en flottaison à la surface de l'asphalte.
- Une attention toute particulière doit être portée à la maîtrise de la température.
- Dans le cas d'asphalte de couleur, autre que noir, le bitume peut être remplacé par un liant clair.
- Les contrôles d'aspect peuvent être réalisés par comparaison à une planche d'essai ou à une réalisation ayant servi de référence pour le choix.



OFFICE DES
ASPHALTES

www.asphaltes.fr

EDITION 2012

ASPHALTE COULÉ

VOIRIE

GRAVILLONNÉ
GRENAILLABLE

CHAUSSÉE LOURDE

OFFICE DES
ASPHALTES

NF EN 13108-6

ASPHALTE
COULÉ
ROUTIER
ACR 4
(6.3; 8; 10; 14)

AC2GR

DOMAINES D'UTILISATION

CHAUSSÉE LOURDE A CIRCULATION CANALISEE :

- Voies urbaines et expresses
- Couloirs d'autobus
- Tranchées
- Espace entre rails de tramway

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

UNITÉS

SPÉCIFICATIONS
OFFICE DES
ASPHALTES

ÉPAISSEUR USUELLE :

mm

25 à 40

COMPOSITION :

- Bitume
 - Pénétration NF EN 1426
 - TBA NF EN 1427
- Bitume après extraction
- Fines après extraction
- Granulats

%
1/10 mm
°C

-
≥ 10
-

%
%
%

6 à 9
≥ 20
q.s.p. 100

INDENTATION NF EN 12697-20 /21

1/10 mm

Type B :
5 ≤ l ≤ 15

TEMPERATURE MAXIMALE DE FABRICATION ET DE MISE EN ŒUVRE :

°C

≤ 200

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

- Les additifs, minéraux ou polymères ont pour objectif de maintenir les gravillons en flottaison à la surface de l'asphalte.
- Une attention toute particulière doit être portée à la maîtrise de la température.
- Dans le cas d'asphalte de couleur, autre que noir, le bitume peut être remplacé par un liant clair.
- Les contrôles d'aspect peuvent être réalisés par comparaison à une planche d'essai ou à une réalisation ayant servi de référence pour le choix.